COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

3 EDOUARD VII, 1903

VOL. LXII

COMPRENANT DEPUIS LE TRENTE-UNIÈME JOUR D'AOUT JUSQU'AU VINGT-HUITIÈME JOUR DE SEPTEMBRE INCLUSIVEMENT

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

ERRATA.

Discours de M. Bell, colonne 10431, remplacer " pas légitime " par " d'aucune utilité " : "$10,-000,000 " par " $150,000,000 " ; " aucun ministre " par " personne du côté du gouvernement." Colonne 10433, remplacer " consacrer quelques millions " par " prendre sur ces $67,000,000, encore $6,000,000, et les consacrer." Colonne 10436, remplacer " se rendre à Saint-Jean " par " se rendre à Portland, port américain " ; remplacer " et le contrat est pour six ans " par " depuis six ans que le contrat existe." Colonne 10437, remplacer les " raisins de la vigne " par " les racines de la vigne."

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 31 août 1903.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures du matin.

INTERPELLATIONS.

PENITENCIER DE KINGSTON.

M. SPROULE :

1. A qui a été accordée l'entreprise pour la fourniture des épiceries et des provisions pour la pénitencier de Kingston ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et la soumission la plus basse a-t-elle été acceptée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. Epiceries et denrées, J. Crawford ; épiceries et articles divers, J. Gilbert.

2. Oui.

3. Epiceries et denrées, H. P. Eckardt et Cie, J. Gilbert, J. Redden et Cie, A. Maclean, R. J. Carson et J. Crawofrd ; épiceries et articles divers, Hudon et Orsali, R. J. Carson, J. Crawford, J. Redden et Cie, H. P. Eckardt, A. Maclean, J. Gilbert.

DISCOURS PRONONCE PAR SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL.

M. BOURASSA :

Son Excellence le Gouverneur général a-t-il exprimé l'opinion de ses ministres, ou des idées personnelles, lorsqu'il a adressé la parole au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal, le 20 de ce mois, surtout quand il a dit—

"Maintenant, messieurs, si nous jetons un regard sur ce problème de l'avenir, il est une question qui doit s'imposer tout spécialement à l'attention d'un congrès comme celui-ci—les relations futures entre la mère patrie et ses dépendances—la possibilité, et au sens impérial, la nécessité—j'appuie fortement là-dessus—de relations commerciales plus étroites en ce qui concerne le commerce préférentiel entre l'Angleterre et ses possessions au delà des mers—problème environné de difficultés domestiques. impériales et étrangères, mais de la solution desquelles dépend, j'en suis fermement convaincu, l'avenir de notre empire.

* * * * * * *

"J'ai déjà mentionné que nous avions à résoudre un grand problème dont la solution dépendra largement des travaux des économistes et des sages conseils comme ceux que les délégués de ce congrès peuvent donner au public.

"J'espère que leurs délibérations n'ont pas eu seulement pour objet d'élaborer un projet de relations commerciales pouvant servir de base à l'unité de l'empire, mais qu'elles ont pu avoir pour effet de pénétrer le public de la nécessité d'établir un système de défense commune propre à la défendre contre toute agression.

* * * * * * *

"Quiconque a suivi attentivement la marche des événements dans le Royaume-Uni et ses possessions pendant ces dernières années n'a pu manquer de noter le développement d'une grande idée impériale, le désir d'une union plus intime entre la mère patrie et ses dépendances pour des raisons de sentiment, ainsi que pour l'augmentation du commerce et de la prospérité générale et pour des fins de défense commune.

* * * * * * *

"Messieurs, il est impossible de prévoir l'issue de la lutte qui se prépare, mais je crois fermement que nous approchons d'une période décisive. Notre avenir dépend de nous-mêmes ; l'occasion ne se présentera peut-être jamais. Que devons-nous choisir ? Un empire puissant, un brillant faisceau de nations unies par des intérêts communs, répandant par tout l'univers l'esprit des institutions libres et des idées libérales, fières de leur glorieuse histoire et confiantes dans les promesses de l'avenir, ou bien la séparation graduelle des diverses parties de l'empire et sa désagrégation finale.

* * * * * * *

"Ce n'est pas le temps de s'immobiliser et de se croiser les bras. Pour ceux qui croient à l'avenir de notre empire, c'est le temps de parler haut et ferme."

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Son Excellence a assisté à ce banquet en qualité d'invité de la chambre de commerce de la cité de Montréal, et il a exprimé ses opinions personnelles dans le discours qu'il a prononcé en réponse à sa santé.

PENITENCIER DE DORCHESTER.

M. INGRAM :

1. Des soumissions ont-elles été demandées au cours de cette année pour la fourniture du combustible pour le pénitencier de Dorchester ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires ?

3. Quels sont les prix stipulés dans les diverses soumissions ?

4. A-t-on accepté la plus basse, ou toute autre soumission ? Sinon, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. Oui.

	Par tonne. Charbon sassé.	Non sassé.
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland..	$3 10	$3 85
Compagnie de houille Acadia..	3 00	4 00
Compagnie de houille et chemin de fer "Canada"..	3 00	3 60
Compagnie de houille Minudie..	2 40	3 65
Compagnie de houille Maritime..	2 35	3 00

4. La plus basse soumission a été acceptée.

ACHAT DE COUVERTURES, ETC.

M. BLAIN, par M. Lancaster :

Quand a-t-on fait les dernières acquisitions de couvertures, d'étoffes en pièce et de chaus-

settes, quels en sont les quantités et les prix, et les noms des vendeurs ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député (M. Blain) est absent, et l'on ne peut savoir à quel ministère il fait allusion. S'il veut bien l'indiquer, nous nous ferons un plaisir de répondre à sa question.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que demain, la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales et de prescrire que le traitement du juge en chef de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest sera de $5,000 par année, et celui de cinq juges puînés de ladite cour, de $4,000 chacun, par année.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

1. Que les traitements des juges de la cour Suprême de judicature de l'Ontario seront comme suit :

	Par année.
Le juge en chef de l'Ontario..	$6,000
Quatre juges de la cour d'Appel, chacun..	5,000
Le juge en chef du Banc du Roi..	6,000
Deux juges de la Haute cour de Justice, division du Banc du Roi, chacun..	5,000
Le chancelier de l'Ontario..	6,000
Deux juges de la Haute cour de Justice, division de la chancellerie, chacun.. ..	5,000
division des Plaids communs, chacun..	5,000
Deux juges de la Haute cour de Justice, division des Plaids comuns, chacun.. ..	5,000
Le juge en chef de la division de l'Echiquier..	6,000
Deux juges de la Haute cour de Justice, division de l'Echiquier, chacun..	5,000

2. Que si le juge en chef du Banc du Roi ou le chancelier de l'Ontario. ou le juge en chef des Plaids communs, ou le juge en chef de la division de l'Echiquier, est nommé à la cour d'Appel le Gouverneur en conseil pourra ordonner qu'il lui soit accordé un traitement non inférieur à celui qu'il recevait auparavant comme juge en chef ou chancelier.

La motion est adoptée.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. SPROULE : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention du gouvernement sur l'article suivant :

Chicago, le 30 août.—L'Anthrax, tant redouté par les propriétaires de bétail, et qui constitue une maladie fatale dans la plupart des cas, lorsqu'un être humain en est atteint, s'est déclaré parmi un troupeau de bétail sur la terre d'un éleveur près de Palatine, dans ce pays et le service de santé a été averti de la chose. Ce dernier a pris des mesures pour protéger l'approvisionnement de lait de Chicago.

Comme il se fait un trafic de bétail considérable par voie du Grand Tronc, de Chicago vers l'est, je considère qu'il est très important que l'on s'occupe sans retard de cette question, car, avec nos règlements actuels, cette maladie peut être importée très facilement au Canada. C'est pourquoi, si l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture n'a pas été attirée sur cette question, je me permets d'avoir recours à ce moyen pour signaler le danger au gouvernement.

PECHERIES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. EARLE (Victoria, C.A.) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je voudrais savoir si l'on a reçu quelques renseignements du représentant du ministère des Pêcheries à la Colombie Anglaise, au sujet de la question qui est venue devant la Chambre vendredi dernier?

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore si l'on a reçu quelque renseignement à ce sujet. J'attirerai l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur la question de mon honorable ami dès qu'il sera à son siège.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité afin de prendre en considération une certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, ainsi que la motion proposée par M. Puttee en amendement à la dite résolution et le sous-amendement proposé par M. Boyd.

M. VROOMAN : M. l'Orateur, je me propose d'être aussi bref que possible dans la discussion de la question qui occupe l'attention de la Chambre depuis deux ou trois semaines. L'importance de la question et l'intelligence des électeurs que je représente dans cette Chambre, qui se tiennent au courant des événements politiques de ce pays, est l'excuse que j'invoque pour prendre part à ce débat.

Je considère qu'ils ont droit de s'attendre de ma part à autre chose qu'un simple vote. Je n'ai pas la présomption de faire valoir des arguments nouveaux à cette phase de la discussion. Je m'efforcerai d'éviter autant que possible d'entrer dans les statistiques et les détails, pour me contenter d'exprimer l'opinion que je me suis formée sur cette question au cours de la présente discussion.

Durant chacune des sessions que j'ai eu l'honneur de siéger dans cette Chambre, j'ai entendu discuter, et discuter avec beaucoup de talent, la question des transports. J'ai appris à en connaître l'importance, les difficultés qu'offrent sa solution, et combien il est important pour le pays que ce problème soit résolu aussitôt que possible. J'ai aussi commencé à me rendre compte de la position difficile dans laquelle se trouvent placés ceux qui s'occupent des transports au Canada. J'ai commencé à constater que

nous n'étions pas en état de faire concurrence à nos voisins du sud dans le transport du trafic de l'ouest vers l'est, pour atteindre la mer ; et tout cela parce que nos grandes artères commerciales, nos voies navigables et nos ports, ne sont pas outillés convenablement.

Je me suis rendu compte, M. l'Orateur, de l'importance de cette question pour le producteur de l'ouest ; et combien elle intéressait chaque homme, chaque femme et chaque enfant de cette vaste partie du pays ; j'ai compris que cette région, encore à l'origine de son développement, était destinée à devenir le grenier de ce vaste empire. Je considère que le moyen de résoudre cette question des transports consiste à développer nos grandes artères commerciales de manière à pouvoir transporter ces produits sur les marchés de l'univers au plus bas prix possible, dans le meilleur état de conservation et le plus rapidement possible. Voilà le problème que le gouvernement actuel est appelé à résoudre.

M. l'Orateur, lorsque le gouvernement résolut de confier toute cette question à une commission d'experts, et promit à la Chambre de nommer une telle commission, tous les membres de cette Chambre et tous les citoyens de ce pays approuvèrent cette décision. Il est facile de comprendre que les membres du cabinet ne soient pas des experts dans une question de cette nature. Et même en supposant qu'ils le seraient, d'autres devoirs peuvent les empêcher d'accorder à ce sujet l'attention qu'il mérite. On a donc été quelque peu surpris, lorsque le gouvernement a fait connaître son intention de soumettre un bill à la Chambre et d'entreprendre de résoudre ce problème lui-même. Ce bill et ce contrat nous sont maintenant soumis.

Le premier ministre, en soumettant cette mesure à l'attention de la Chambre, a déclaré qu'il existait dans tout le pays et dans le cœur de tous les Canadiens un sentiment allant à dire que le temps était arrivé pour le Canada d'avoir un autre chemin de fer transcontinental. Or, j'ai rencontré un grand nombre de Canadiens, et je dois dire que je n'ai pas constaté l'existence de ce sentiment, et je n'ai pas rencontré une seule personne qui ait manifesté ce désir.

Je croyais que nous avions atteint cette période de développement dans notre histoire où les chemins de fer ne devaient être construits que suivant nos besoins. Je m'attendais à ce que cette commission fût nommée sans retard, et qu'une fois qu'elle aurait soumis son rapport, le gouvernement s'en occupât de la manière qu'il croirait la plus convenable. Mais il a cru devoir se passer des lumières de cette commission, et il a entrepris de construire un chemin de fer transcontinental avant de s'être procuré le moindre renseignement à ce sujet. Et lorsque les membres de la gauche combattent cette politique, on nous dit que nous sommes opposés au développement des chemins de fer. Parce que nous ne partageons pas absolument la manière de voir des membres de la droite, ces derniers nous accusent de ne pas vouloir de chemins de fer. Qu'ils me permettent de leur dire que nous tenons tout autant qu'eux et même plus au développement de ce pays. L'histoire de notre parti en offre des preuves abondantes. Nul parti ne peut être mieux disposé que nous le sommes à approuver la construction de chemins de fer dans tous les cas et à tous les endroits où il peut être démontré que cela est nécessaire, mais nous ne pouvons approuver, comme le font les députés de la droite, la nécessité du projet actuel, et cela principalement parce que, même en supposant que sa construction serait possible, elle n'atteindra pas le but que l'on a en vue.

Je suis donc contre ce projet, et je vais essayer d'indiquer brièvement quelques-unes des raisons qui me portent à voter contre l'adoption de cette mesure. Je dis, en premier lieu, qu'elle n'atteindra pas le but pour lequel on l'entreprend. La construction de ce chemin n'aura pas pour résultat de faire diminuer les taux de transport. En soumettant son projet à la Chambre, le premier ministre disait :

> Que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan, aux conditions les plus avantageuses.

La solution de ce problème d'un chemin de fer transcontinental comporte l'obligation de notre part de transporter les produits canadiens sur les marchés de l'univers au plus bas prix et dans le plus cours délai possible.

Mais il est généralement admis que ce nouveau chemin de fer ne peut contribuer à réduire les taux de transport, et ceux qui accordent leur appui à ce projet ne prétendent pas qu'il aura ce résultat. Ils admettent tous, au contraire, qu'il ne sera pas en état de faire concurrence, sous le rapport des tarifs, aux voies navigables. Il ne peut y avoir de doute, comme cela a été démontré au cours de ce débat, que les voies de transport exclusivement par chemin de fer ne peuvent faire concurrence aux voies de transport par eau, et j'approuve avec plaisir les opinions émises sur cette question par le député de Sainte-Marie (M. Tarte). Je suis toujours disposé à accorder beaucoup de considération à ses opinions sous ce rapport, car il semble avoir étudié cette question avec soin et posséder de nombreux et importants renseignements à ce sujet. Au cours de ses remarques, l'autre jour, il a cité certains chiffres sur lesquels je me permettrai d'attirer de nouveau l'attention de la Chambre, car ils servent à établir la prétention que je viens d'énoncer.

> La distance qui sépare Chicago de Buffalo, par voie ferrée, est d'un peu plus de 400 milles, et par eau de 899 milles. Malgré cette différence les navires qui font le service des lacs transportent actuellement près de 40 pour cent de

la farine et 70 pour cent du blé qui sont expédiés de Chicago.

De sorte que ces navires des lacs transportent 70 pour 100 du blé, ou près de deux fois la quantité transportée par les chemins de fer. Le député de Norfolk (M. Charlton) a voulu nous faire croire que si les chemins de fer ne pouvaient faire concurrence aux voies navigables, c'est parce qu'ils n'étaient pas convenablement outillés, et que si leurs voies étaient en meilleur état et leurs locomotives plus puissantes, le résultat serait différent. Mais il disait le contraire le 26 mai, et je suis obligé de croire qu'il parlait franchement dans cette dernière circonstance. Il peut avoir modifié sa manière de voir depuis cette date, mais quand nous songeons que les voies ferrées qui relient Chicago à New-York constituent les réseaux des chemins de fer les mieux outillés de l'univers, il est difficile de s'expliquer ce changement. Et si nous voulons construire à travers cette partie du pays jusqu'à Winnipeg un chemin de fer qui soit l'égal, sous tous les rapports, des chemins de fer qui existent entre Chicago et New-York, ce n'est pas $28,000 par mille que coûtera sa construction, mais bien $60,000.

Que l'on me permette de citer une autre partie du discours prononcé par le député de Sainte-Marie :

En 1901, entre Chicago et New-York, les tarifs étaient comme suit :—Pour la route des lacs et des canaux, 5.11 ; par la route des lacs et par chemins de fer, 5.54, et entièrement par chemins de fer, 9.82.

Soit près du double. Ainsi donc, bien que les chemins de fer de Chicago à New-York soient parfaits sous tous les rapports de la construction, leurs taux de transport sont près de deux fois plus élevés que les taux de transport par eau, bien que la distance soit deux fois plus considérable, et le député de Norfolk ne peut songer à construire un chemin de fer à travers cette région jusqu'à Winnipeg, qui soit jamais en état de faire concurrence à la voie navigable pour le transport des marchandises. Cette prétention est absurde.

Comme le chemin de fer projeté laisse de côté et n'utilise pas nos voies navigables, il ne peut devenir la route la moins dispendieuse et produire le moindre changement dans les tarifs actuels. De sorte que, une fois ce chemin construit et tout cet argent dépensé, nous nous trouverons encore au même point quant à ce qui concerne les tarifs, nos voies de transport auront encore à faire face aux mêmes difficultés, et la commission des transports aura encore à résoudre le même problème.

Je voterai également contre ce projet du gouvernement parce que l'on n'a pas démontré la nécessité qu'il y a de construire cette partie de la voie de Lévis à Moncton. L'honorable député de Lambton (M. Johnston) s'est servi vendredi soir des paroles suivantes :

M. VROOMAN.

A mesure que ce débat se continue de jour en jour, la politique du gouvernement gagne du terrain.

Je ne sais comment cela se fait, M. l'Orateur, mais je suis porté à croire le contraire. Il arrive souvent que les médecins diffèrent d'opinion, mais à l'appui de ma prétention permettez-moi de citer l' "Evening News" de Toronto, qui ne professe pas des sentiments hostiles à l'égard de l'administration actuelle. Son gérant et directeur est une grand admirateur du premier ministre, et il ne voudrait pas voir échouer le vaste projet que mon honorable ami a soumis au pays. Lorsque la mesure fut portée pour la première fois à la connaissance du public, le "News" de Toronto sembla l'approuver. Mais le temps passa, et le chef de l'opposition soumit son projet au pays. Le directeur de ce journal s'est mis à étudier les deux projets, et il a trouvé la comparaison tellement défavorable à la proposition du gouvernement, qu'il a commencé à éprouver des craintes sérieuses pour le prestige de son héros, le premier ministre de ce pays. Il a cherché à découvrir de quel côté le vent soufflait, et voici ce qu'il a fini par écrire au sujet de la politique adoptée par le gouvernement :

Le point le plus douteux de la politique du gouvernement au sujet de la construction d'un chemin de fer transcontinental est le prolongement projeté de la ligne courte de Québec à Moncton. Il est certain que la construction de cette partie de la voie va être dispendieuse. Il n'est guère établi que l'on pourra y obtenir des pentes douces. Il se peut que le nouveau chemin ne soit pas supérieur à l'Intercolonial, et qu'il s'écoule plusieurs années avant qu'il existe sur son parcours un trafic de gare à gare considérable. En même temps, par sa construction nous allons diminuer les recettes de l'Intercolonial, discréditer la propriété de l'Etat, sans obtenir en retour des avantages capables de compenser la dépense que nous allons encourir.

Un peu plus loin il dit encore :

Il semble donc être bien évident que la politique du gouvernement aurait tout à y gagner, bien que cela puisse coûter un peu plus cher au pays, en renonçant à la voie de Moncton, et en prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound.

Il est bien évident qu'il se sent porté à adopter la politique préconisée par le chef de l'opposition. Le lendemain cet éditeur revenait sur cette même question, ce qui démontre combien il s'y intéresse, et voici ce qu'il disait :

Il y a deux points plus importants que tous les autres dans cette question d'un chemin de fer transcontinental dont il faut s'occuper. Le premier se rapporte aux difficultés qu'offre le prolongement du chemin de fer de Québec à Moncton. Tout le monde sait que l'on en est arrivé à cette décision après coup. Il est inutile de répéter aux lecteurs de ce journal que cette ligne directe d'Edmundston à Moncton est une chose impraticable. Il se peut que l'on réussisse à construire une voie ferrée de Québec à Edmundston, dont les rampes n'excéderont pas 4.10 ; nous ne possédons cependant aucun renseignement absolu sur ce point, et nous sommes en droit de mettre cette prétention en doute.

Il se peut aussi que l'on réussisse à construire un chemin de premier ordre dans la vallée de la rivière Saint-Jean. Dans ce cas, le port de Saint-Jean serait la tête de ligne naturelle du chemin. Toute cette partie du projet du gouvernement semble avoir été faite dans un but politique et n'annonce rien qui vaille. Nos soupçons sont encore augmentés par le peu d'empressement que le gouvernement apporte à accepter la situation ; il évite de favoriser plus Saint-Jean qu'Halifax, et il insiste pour prolonger le chemin de fer, à travers des obstacles naturels très considérables, jusque sur un terrain neutre qui est Moncton. Le devoir qu'il nous importe d'accomplir pour le moment, c'est d'augmenter les débouchés de l'ouest. C'est vers ce but que nous devons concentrer toute notre énergie pour le moment. Le prolongement de Québec, Edmundston, Frédéricton et Moncton ne peut guère coûter moins que douze ou quatorze millions de dollars. Actuellement, nous pouvons employer cet argent plus avantageusement.

Il ajoute encore :

En abandonnant ou tout au moins en retardant la construction de ce prolongement du Nouveau-Brunswick, nous pouvons réaliser une économie de près de douze millions de dollars. Il serait à l'avantage du pays d'employer ces douze ou quatorze millions et même dix de plus pour le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest. Une pareille conduite serait de nature à aider considérablement le projet du gouvernement. Le pays peut faire cette dépense additionnelle de dix ou douze millions. Cette dépense pourrait avoir pour résultat de transformer un placement douteux de soixante-dix millions en un placement avantageux de quatre-vingt-dix millions de dollars.

Ce directeur du News entretient donc des doutes sur le succès de cette entreprise qui devra coûter $70,000,000, et il suggère de renoncer à la section est du chmein. Il aurait pu aller encore plus loin, comme je vais le démontrer. Au cours de ses remarques, l'ex-ministre de Chemins de fer et Canaux nous a dit que l'Intercolonial pouvait transporter des marchandises de Montréal à Saint-Jean dans des convois plus lourdement chargés et dans un plus court espace de temps que l'on pouvait le faire en suivant la route du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers le Maine. Voici ses paroles :

Voici ce qui a eu lieu. L'an dernier, une occasion s'est présentée d'établir une comparaison entre l'Intercolonial et le Canadien du Pacifique, à la suite de l'embargo mis sur les bestiaux par les Etats-Unis. Le Canadien du Pacifique qui traverse le territoire américain ne pouvait plus transporter d'animaux et les expéditeurs de l'ouest s'adressèrent à l'Intercolonial, et quel résultat avons-nous obtenu ? Entre Saint-Jean et Montréal, par voie de l'Intercolonial, il a 259 milles de plus que par voie du Canadien du Pacifique, et cependant grâce à l'excellente condition de notre chemin, à ses pentes douces, nos locomotives remorquaient deux fois plus de wagons que le Canadien du Pacifique sur un même convoi, et en moins de temps, bien que la route du Canadien du Pacifique soit de 259 milles plus courte.

Cela démontre clairement que nous avons raison de prétendre que l'Intercolonial peut résister à la concurrence de tout chemin de fer qu'on pourrait construire dans le Nouveau-Brunswick, à l'exception d'une ligne qui partirait de la Rivière-du-Loup et se rendrait directement à Saint-Jean, par la vallée du fleuve Saint-Jean, car cette ligne aurait un niveau beaucoup plus égal que celui du Canadien du Pacifique.

Si c'est là ce que peut faire l'Intercolonial, je me demande pourquoi on construit cet embranchement. Nous ne pouvons guère nous attendre à ce que sa construction ait pour résultat de nous faire obtenir des taux moins élevés ; la preuve tend même à démontrer que nous ne pouvons obtenir un aussi bon chemin. Il est vrai qu'il sera de quelques milles plus court, mais s'il existe une autre raison que celle-là pour justifier sa construction, qu'on nous la fasse connaître. Si ce chemin doit être construit pour les fins de la colonisation, ou dans un but commercial local, qu'on nous le dise. Mais comme partie d'un chemin de fer transcontinental, il est bien évident que nous n'en avons pas besoin. Le directeur du " News " conseille au premier ministre de renoncer à la construction de cette partie du chemin. Il est bien évident qu'il ne se laisse pas influencer par la question du privilège du transit, ou par celle d'avoir un chemin de fer transcontinental entièrement situé sur le territoire canadien. Il est prêt à laisser de côté l'aspect décoratif du projet, pour s'en tenir à ce qui est réellement nécessaire dans l'ntérêt du pays.

Je m'oppose à ce projet parce que ce chemin de Québec à Winnipeg est inutile pour le moment et qu'il n'a pas été demandé par le public canadien. La plupart de ceux qui ont défendu cette partie de l'entreprise, ont prétendu que cette partie du chemin serait utile à la colonisation. Je dis sans crainte que même en supposant que ce chemin serait construit à l'heure actuelle et que des convois chargés d'immigrants y circuleraient chaque jour, pas un seul de ces immigrants n'abandonnerait le convoi pour s'établir dans cette partie du pays située à l'est de la région des prairies, et c'est là ce qui aura lieu d'ici à plusieurs années à venir. D'ici à 20 ans nous devons nous attendre à ce que le courant de l'immigration se dirige vers l'ouest, et tant que cette période ne sera pas révolue, ce chemin ne sera pas requis pour les besoins de la colonisation. Il peut y avoir du bois de construction dans cette région. Et je n'entreprendrai pas de discuter la valeur du sol. Il doit s'y trouver des terres fertiles comme des terres improductives, et je suis même sous l'impression que ce sont les terres de cette dernière catégorie qui l'emportent. Si le bois à pâte s'y rencontre en quantité considérable, cela aura une grande valeur, et si, comme le prétend le député de Renfrew (M. Mackie), on y trouve beaucoup de pin, je comprends que les marchands de bois de ce pays tiennent à ce que ce chemin soit construit, car cela leur permettrait de développer leur industrie et d'augmenter leurs propriétés. Mais je voudrais demander au premier ministre d'aller plus loin que le lui propose le directeur du " News." Je voudrais lui conseiller de renonocer à cette partie du projet de Monc-

ton à Winnipeg, et d'adopter en entier la proposition du chef de l'opposition. Le gouvernement ne peut avoir d'objection à cela, car il a déjà plus d'une fois adopté la politique du parti conservateur en se l'attribuant, et il faut faire la même chose aujourd'hui. Je dis, de plus, qu'en adoptant cette politique de ses adversaires il travaillerait beaucoup plus dans l'intérêt de ce pays.

Une autre raison qui m'empêche d'approuver cette politique du gouvernement, c'est qu'elle entraîne une dépense d'argent tellement considérable qu'elle n'est pas justifiable et est absolument inutile. Etablissons une comparaison entre les deux projets au point de vue de leur coût respectif et servons-nous pour cela des chiffres soumis par le député de Bothwell (M. Clancy), un homme en qui j'ai pleine confiance, à cause de son habileté, de sa modération, de son esprit de justice et du soin qu'il accorde à l'étude de ces questions. Ses calculs sont basés sur les chiffres cités par le ministre des Finances, quant à ce qui concerne la distance entre Moncton et Winnipeg, soit 1,875 milles.

Il place le coût de la construction à $41,500 par mille, soit un total de $77,812,000. Quant aux intérêts durant la construction, il calcule qu'ils représenteront une somme de $3,309,000 ; pour le pont de Québec, il accorde $2,000,000 ; soit une somme totale de $83,121,000, qui doit être imputée au compte du capital. A cela il ajoute l'intérêt simple sur ce montant durant les dix premières années, soit $29,238,000 ; et il en conclut que la construction de ce chemin jusqu'à Winnipeg devra coûter au pays $112,359,000. Comparons maintenant ces chiffres avec le coût probable de la mise à exécution du projet soumis par le chef de la gauche :

Montréal à la jonction du Coteau, 30 milles à $40,000 par mille	$ 1,200,000
De la jonction du Coteau à Dépot-Harbour, 342 milles, y compris le matériel	12,000,000
De la jonction de Scotia à Sudbury, 104 milles à $40,000	4,160,000
Intérêt durant la construction	200,000
De Sudbury à Fort-William, 555 milles	25,000,000
Améliorations	3,000,000
De Fort-William à Winnipeg, 426 milles à $30,000	12,780,000
Améliorations	2,100,000
Total	$60,440,000

Il est donc évident, M. l'Orateur, que le projet du chef de l'opposition coûterait $51,819,000 de moins au pays. Est-ce que cela n'en vaut pas la peine? Ou le gouvernement a-t-il de l'argent à gaspiller? S'il faut dépenser de l'argent à tout prix, qu'on l'emploie au moins à exécuter les entreprises qui, tout en étant les moins dispendieuses, offrent les plus grands avantages. Le député de Bothwell prétend que la construction de ce chemin coûtera $41,500 par mille. Mais si la voie doit être du modèle indiqué par le député de Norfolk-nord, elle coûtera beaucoup plus cher, car il veut avoir un chemin de fer idéal. Voyons ce qu'il dit à ce sujet :

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, si l'on veut que cette partie du chemin entre Québec et Winnipeg soit en état d'atteindre le but pour lequel elle est construite, il faut que ce soit un chemin de fer de qualité supérieure. Ses rampes ne doivent pas dépasser un demi pour cent, et ils doivent être de quatre dixièmes pour cent dans la direction de l'est, ou de 21 pieds au mille. Ce chemin doit être pourvu de rails de 90 livres, de ponts capables de supporter le matériel roulant le plus pesant en usage, et même avoir une force additionnelle pour répondre à une augmentation dans la pesanteur de ce matériel ; ses locomotives devront peser au moins 100 tonnes sans leur tender et ses wagons devront avoir une capacité de 50 tonnes. Il devra être muni de ponts capables de supporter le poids de wagons ayant une capacité de transport de 50 pour cent plus considérable que celle qui est requise à l'heure actuelle, et des locomotives d'une pesanteur proportionnelle.

Avec un chemin comme celui-là, en tenant compte des améliorations qui devront se produire dans le matériel roulant des chemins de fer, j'espère qu'il sera en état de faire concurrence aux transports par eau.

Il est évident qu'il veut obtenir un chemin de fer idéal, un chemin comme on ne peut en construire dans cette partie du pays, et qui, s'il est construit, ne coûtera pas moins de $60,000 par mille. Voyons combien ont coûté les autres chemins de fer ? L'Intercolonial a coûté $53,000 par milles de longueur, sa seule construction fique, $52,000 par mille ; le Canada-Atlantique, $50,000 par mille et le Grand Tronc, $106,000 par mille. Je suis convaincu que le nouveau chemin coûtera au moins $50,000 par mille, et comme il devra avoir 1,875 milles de longueur, sa seule construction coûtera une somme totale de $93,750,000.

Je voterai encore contre ce projet, M. l'Orateur, parce que la proposition soumise à la Chambre et au pays par le chef de la gauche offre de plus grands avantages. Ce dernier projet est destiné à régler définitivement et d'une manière permanente le problème des transports, et cela à un prix de moitié moins élevé que ce que devra coûter le projet du gouvernement. Il utilisera au lieu de rendre inutile—comme le fait la proposition du gouvernement—l'Intercolonial, ce chemin qui a coûté si cher au pays ; il utilisera nos voies navigables, réduisant ainsi les taux de transport à leur extrême limite ; il aura pour résultat de faire converger vers Winnipeg et l'ouest quatre voies ferrées, rendant par le fait même toute congestion du trafic impossible ; c'est un projet dont on ne peut dire que chaque dollar qui y sera consacré assurera une valeur égale au pays.

C'est un projet qui mérite d'être pris en sérieuse considération, et plus vous l'étudiez plus vous en êtes satisfait. Je félicite le chef de l'opposition de nous avoir soumis un projet aussi complet dans tous ses détails. Il me paraît rencontrer toutes les exigences de ce problème difficile. Je ne puis accorder

mon appui au projet du gouvernement, parce qu'il ne résoud pas les difficultés actuelles, tout en mettant à la charge du pays une obligation qui retardera et empêchera son développement sous d'autres rapports pour plusieurs années à venir.

J'espère donc, M. l'Orateur, que le gouvernement va changer d'idée et qu'il va retirer ce bill et ce contrat, afin de soumettre un autre projet basé sur la proposition énoncée par le chef de l'opposition. Si les honorables ministres ne peuvent suivre cette ligne de conduite, alors, avant de demander à la Chambre de prendre le vote sur cette question, ils devraient en appeler au peuple et lui permettre de se prononcer sur cette question, et s'ils veulent en agir ainsi, le succès de notre cause est assuré.

M. MURRAY (Pontiac) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de prononcer un long discours, car je considère que cette question a été discutée à fond par les deux partis et qu'il ne reste plus aucun nouvel argument à invoquer. On a prononcé de longs discours et épuisé le sujet, mais comme mes commettants sont très intéressés dans cette importante question des transports, ayant eu beaucoup à souffrir dans le passé, je crois de mon devoir de dire quelques mots à ce sujet. Je représente un des comtés les plus étendus de la province de Québec, le comté de Pontiac, qui commence à Quyon et s'étend jusqu'à la ligne de division des eaux, et s'il y a un comté dans tout le Canada qui ait à souffrir de l'absence de moyens de transport, c'est bien le comté de Pontiac. Il y a plusieurs années passées, mes commettants accordèrent une subvention considérable au chemin de fer de Pontiac et de la Jonction du Pacifique, mais ce chemin n'a pas encore dépassé Walthem. La partie supérieure de mon comté est absolument dépourvue de moyens de transport par chemin de fer. Il y a bien, il est vrai, l'embranchement de chemin de fer qui part de Mattawa, dans la province d'Ontario, pour se rendre à Témiscamingue et Kippewa, dans la province de Québec.

Encore une fois, M. l'Orateur, cette question intéresse vivement mes électeurs, et tout naturellement ils s'attendent à ce que je prenne part à ce débat.

La question du transport à bon marché mérite d'attirer l'attention de tous les membres de cette Chambre sans distinction de parti. Elle devrait être discutée en laissant de côté tout esprit de parti. Le député de Bothwell (M. Clancy) est un orateur qui parle avec bon sens. J'ai eu l'honneur de siéger avec lui dans la législature, et je le connais pour un homme habile et un orateur distingué. J'ai eu le plaisir de lui entendre dire l'autre jour que nous devions discuter ces question sur leurs propres mérites, mais, à son point de vue, comme à celui d'un grand nombre d'autres députés, le projet du gouvernement ne semble avoir aucun mérite, et tout le bon sens se trouve dans la proposition soumise par le chef de la gauche. Si je voulais suivre le même genre d'argumentation, je pourrais l'appliquer dans un sens opposé, et dire que le projet soumis par l'honorable député (M. Borden) est sans valeur. Mais, encore un fois, nous devons placer la discussion de cette question au-dessus des intérêts de parti. Je ne crois pas devoir briguer de nouveau les suffrages des électeurs qui m'ont envoyé ici.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député (M. Murray) s'en irait-il au Sénat ?

M. MURRAY : Je dois dire à mon honorable ami (M. Hughes) que je n'accepterais pas un siège au Sénat. Je crois qu'il y a longtemps que je pourrais y siéger, si je l'avais voulu, mais je n'accepterais pas la position, car je n'ai pas foi dans cette institution. Je refuserais également la position de ministre, si on me l'offrait aujourd'hui. Je ne prétends pas dire pour cela que je suis digne de cette haute distinction, ou que je possède les qualités voulues pour remplir un poste aussi important, non, ce n'est pas là mon intention, seulement j'ai décidé de me retirer de l'arène politique, et de rentrer dans l'obscurité, si je puis me servir de cette expression, en autant que la politique y est concernée. Mais du moment que je représente encore le comté et les électeurs de Pontiac, je considère qu'il est de mon devoir d'exprimer mon humble opinion lorsque nous sommes appelés à nous prononcer sur des questions de cette nature. Je n'entreprendrai pas de citer des chiffres ou des faits, seulement je dis que lorsque nous en venons à étudier le mérite de ces propositions, je ne vois pas en quoi l'opposition a établi sa prétention. Je suis bien prêt à admettre que le projet soumis par le gouvernement est tout aussi nouveau pour moi qu'il l'est pour le peuple de ce pays, mais nous traversons une période de progrès et il faut que nous sachions être à la hauteur de la situation.

Je ne suis ni avocat ni médecin, et je n'ai pas l'avantage de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Vrooman), qui a prononcé un discours si soigneusement préparé, mais je suis un homme d'affaires et c'est en cette qualité que j'envisage la question et que je demande à la Chambre ce qu'il en serait aujourd'hui d'Ontario, si le Canadien du Pacifique n'avait pas été construit, et ce qu'il en serait aujourd'hui du Canada, si le Grand Tronc n'avait pas été construit. J'ai entendu des membres de la droite se plaindre des taux exorbitants exigés par cette compagnie, mais, malgré cela, je dis que la construction de ce chemin de fer a grandement contribué au développement de notre pays. Que seraient les Territoires du Nord-Ouest à l'heure actuelle, dans quel état se trouveraient nos mines de fer du lac Supérieur, nos mines d'or, de nickel et d'argent, si le Canadien du Pacifique n'eut pas été construit ? Après l'expérience que nous avons eue de la construction de ce grand chemin de fer transcontinental, je crois que nous pouvons envisager avec faveur ce projet qui est appelé à établir une

partie du Canada actuellement sans valeur, à cause de l'absence de tous moyens de transport.

Il se peut que nous n'ayons pas tous les renseignements désirables au sujet de cette partie du pays, mais cette entreprise aidera à la marche du progrès et je suis d'avis que le pays dira que le gouvernement ne s'est pas occupé trop tôt de cette question. Certaines personnes prétendront peut-être que cette proposition n'a pas été suffisamment mûrie, mais si l'on songe que le Grand Tronc, qui est une institution financière puissante, considère que cette entreprise devra rapporter des bénéfices, il me semble que le gouvernement est justifiable de dire : Eh bien ! si vous croyez que cette proposition est sage, nous sommes prêts à vous appuyer. Le gouvernement s'est entendu avec le Grand-Tronc-Pacifique, et ils ont conclu ce qu'ils croient être un bon marché. On peut faire des calculs et dire que cette entreprise coûtera beaucoup plus que le montant indiqué, mais ce ne sont là que des suppositions.

Je prétends que le gouvernement a conclu un excellent marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, ils vont construire un chemin de fer de Moncton au littoral du Pacifique et ils vont établir une nouvelle région. Nous ne connaissons rien de la richesse que peut recéler cette partie du pays, tout ce que nous savons, c'est que la route projetée traversera une vaste étendue de terres fertiles. Je sais que dans la partie supérieure de mon comté, il y a là une immense étendue de terres propres à la culture et qui n'attend que des moyens de transport par chemin de fer. Nous ne connaissons que bien superficiellement les richesses que renferme notre pays. Nous ne connaissons que bien peu la valeur de l'héritage que nous possédons le long de la voie du Canadien du Pacifique, et il en est de même pour cette partie nord du pays que ce chemin de fer doit traverser. La providence a dû destiner cette région à quelque chose. Lorsque j'ai visité Pembroke pour la première fois de ma vie, il y a 40 ans passés, la région avoisinante était considérée comme ayant bien peu de valeur, cependant, c'est aujourd'hui le jardin d'Ontario. Je parle en connaissance de cause quand je dis que ce qui s'est produit à cet endrot se répétera tout le long de la voie du nouveau chemin de fer.

Je n'entreprendrai pas de prouver que ce nouveau chemin de fer devra diminuer le coût du transport du blé des Territoires du Nord-Ouest au littoral, mais je dis qu'il établira un nouveau mode de communication entre l'est et l'ouest et qu'il donnera naissance à un trafic local suffisant pour lui permettre de se soutenir par lui-même. C'est là l'avis des promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, et c'est pour cette raison que je suis en faveur du projet que le gouvernement a soumis à la Chambre. Il est vrai qu'un des membres du cabinet, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), a différé d'opinion avec ses collègues sur ce point. Il a contesté leurs prétentions. Il est très intéressé dans le chemin de fer Intercolonial. Ce monsieur a adopté une certaine attitude et il a persisté dans cette attitude jusqu'au point de sacrifier son portefeuille. Il avait parfaitement le droit de maintenir ses prétentions, et je ne veux pas critiquer sa conduite ou lui adresser des reproches. J'ai toujours eu la plus haute opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a dû agir par conviction, lorsque, ne pouvant plus s'entendre avec ses collègues, il s'est retiré du cabinet. C'était son droit d'en agir ainsi et il l'a exercé.

Quant à ce qui concerne l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), il nous a parlé longuement l'autre soir du développement des grandes voies navigables de ce pays. Je suis moi-même en faveur de ce projet. Je n'entreprendrai pas de discuter en ce moment ce côté particulier de la question. Au commencement de la présente session, j'ai soumis à la Chambre une motion concernant le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne. Je veux que nous obtenions autant de chemins de fer que possible au Canada. Si nous voulons que notre pays atteigne son plein développement, si nous voulons le peupler, si nous voulons exploiter nos ressources d'une manière convenable, il nous faut encourager toutes ces entreprises, sans nous laisser effrayer par ce qu'elles peuvent coûter. Même en supposant que cela coûterait $100,000,000 ou $150,000,000, qu'est-ce que cela, comparé aux revenus que le pays devra retirer de cette mise de fonds ?

Certains députés ont parlé de transport à bon marché. Ce dont nous avons surtout besoin, c'est d'augmenter notre popuplation. Cette nouvelle voie aura un trafic considérable, tant au point de vue des voyageurs que pour le transport des marchandises. Nous ne connaissons que très peu de chose sur le côté pittoresque de cette région. Nous ignorons le nombre des touristes que pourront la visiter, mais il est certain que si cette ligne est construite, cette partie du pays attirera un grand nombre de voyageurs et de nombreux colons qui serviront à coloniser le pays. Je prétends, M. l'Orateur, que, s'il y a une question qui mérite plus que toute autre l'attention du parlement, c'est bien la question de l'amélioration de nos voies navigables. Le pays qui donne à ses cours d'eau le plus grand développement possible afin d'obtenir la plus grande somme d'économie dans le transport, ce qui tend à assurer la prospérité d'un pays, rend le plus grand service à ses citoyens, à ses producteurs et à ses consommateurs. Je dis donc que ce canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, qui est un vieux projet, aurait dû être pris en plus sérieuse considération à cette époque par le gouvernement et le parlement de ce pays.

Quelle fut la réposne de sir John Macdonald, lorsque je soumis à cette époque ma motion concernant cette entreprise. Il dit

Le canal des navires de l'Ottawa et le chemin de fer du Pacifique doivent être construits. Nul ne s'opposera à l'exécution de cette grande œuvre nationale, qui ouvrira les états de l'ouest et les colonies jusqu'à la mer.

Il joignit ce projet à la construction du Canadien du Pacifique. Que disait à ce sujet M. Alexander Mackenzie

Je suis bien convaincu que la vallée de l'Ottawa offre plus d'avantages que n'importe quelle autre route du continent pour le transport des produits du Nord-Ouest à l'océan Atlantique.

Ces hommes exprimaient des idées sages. Ils envisageaient la situation en hommes d'Etat et non au point de vue égoïste du parti ou d'une section particulière du pays. Ils l'envisageaient au point de vue national, et c'est ainsi que de pareillles questions doivent être envisagées. Tout membre de cette Chambre qui, après avoir jeté les yeux sur ce vaste réseau de voies navigables que la nature semble avoir placé à cet endroit pour permettre à l'homme de le développer, si ce député, dis-je, tenant compte des difficultés que l'on éprouve actuellement dans le transport des nombreux produits agricoles du Nord-Ouest jusqu'à la mer, en arrive à la conclusion que ce canal de la baie Georgienne ne doit pas être construit, je prétends qu'il ne comprend pas la situation.

Si nous avions un canal dans lequel il y aurait une profondeur d'eau de vingt pieds, des navires d'un tirant d'eau de 18·6 pieds, capables de transporter huit milles tonnes de marchandises du lac Supérieur à la mer, au prix de un dollar la tonne, ou $8,000 par chargement, pourraient l'utiliser, et l'on pourraient transporter le blé au prix de 3 cents par boisseau. Y a-t-il un autre réseau de voies navigables ou de voies ferrées qui puisse faire concurrence à celui-là ? Non, M. l'Orateur, il n'y en a pas et il ne peut y en avoir. La nature a largement fait les choses à notre égard et ils ne nous reste qu'à la seconder.

Voyons maintenant, M. l'Orateur, quelle est la valeur des forces hydrauliques qu'offre cette rivière. On parle de la protection comme moyen de développer nos industries. Eh bien, je dis que cette puissance hydraulique constituerait le plus fort stimulant que nous pourrions avoir pour développer nos industries. Grâce à ces chutes d'eau on peut développer une force motrice de 250,000 chevaux vapeur. Songe-t-on à ce que cela représente, songe-t-on au nombre de fabriques de pâte de bois et aux moulins à farine qui se construiraient entre Ottawa et Mattawa. Nous pourrions avoir toutes espèces de machines mues par l'électricité. Voilà quel serait le résultat de cette entreprise. Les honorables députés peuvent rire, mais il n'en est pas moins vrai que ce sont là des faits et que je parle le langage du bon sens. Je parle au point de vue des affaires. Je ne suis pas avocat et je ne prépare pas mes discours d'avance. Je parle de l'abondance du cœur, je suis sincère et je dis que s'il y a une question qui, plus que toute autre, mérite d'occuper l'attention du peuple canadien, c'est bien celle qui consiste à améliorer nos voies navigables.

Ce projet dont je parle ne constituera pas un canal ; ce sera une série de nappes d'eau et de rivières navigables. Les navires n'y courront aucun danger et aucun risque. Ils y seront à l'abri des vents et des tempêtes auxquels ils sont exposés sur les grands lacs. Au point de vue militaire l'entreprise n'en est pas moins importante, nous aurons là un système de navigation intérieur qui sera d'une grande valeur au point de vue de la défense nationale, en même temps qu'une mesure de protection pour notre marine.

Je dis donc que tout milite en faveur de la construction du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, et je prie les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, de s'occuper sérieusement de cette question. En 1898, on a publié un rapport d'un comité du Sénat concernant ce projet. Je suis heureux de donner crédit au Sénat pour cette démarche. Cela ne m'arrive pas souvent d'adresser des félicitations à la Chambre Haute—car je considère que le Sénat est un rouage inutile dans l'administration des affaires de ce pays—mais je félicite les sénateurs de s'être occupés de cette question. J'ai demandé une copie de ce rapport, et n'ayant pu l'obtenir, j'ai écrit au président du comité des impressions afin de lui demander d'en faire imprimer un certain nombre dans le but de répandre ce rapport dans le public.

L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a, l'autre jour, fait allusion à cette question dans son discours. Il a fait une exploration personnelle de la rivière aux Français, et c'est grâce à lui si l'on a exploré la rivière et préparé une estimation du coût d'un canal à cet endroit. Il était de tout cœur en faveur du projet ; je l'ai accompagné de Pembroke à Arnprior, sur la rivière Ottawa, et, tout naturellement, à Bryson et autres endroits où il est arrêté, de nombreuses délégations sont venues le rencontrer. Cet honorable député a alors laissé entendre que la construction du canal serait commencée sans retard, que des explorations seraient faites le long du parcours de la route et que tout le projet serait mis à exécution. Je regrette que l'autre soir il n'ait pas manifesté autant d'enthousiasme pour ce projet, bien qu'il se soit déclaré en faveur de l'amélioration de nos voies navigables. Il a fait allusion au Saint-Laurent. Il s'est déclaré fortement en faveur de toute dépense d'argent le long de la route du Saint-Laurent et à Montréal. Je n'ai pas aimé le ton de son discours, quand je le compare à la manière enthousiaste dont il parlait à mes commettants, lorsque je l'ai accompagné à travers le comté de Pontiac.

Je suis bien convaincu que le chef du gouvernement, bien qu'il ne se soit pas prononcé aussi fortement sur cette question que l'ont fait certains premiers ministres de

ce pays, entre autres sir John Macdonald et l'honorable Alexander Mackenzie, est assez prévoyant et assez homme d'Etat pour comprendre la nécessité qu'il y a de mettre ce projet à exécution.

Mon seul espoir, M. l'Orateur, c'est qu'en étudiant ce projet de chemin de fer qui est sur le point d'être construit—car je suis bien convaincu que cette mesure sera votée par la Chambre, une fois que le chef du gouvernement et le chef de l'opposition auront expliqué leurs vues respectives—mon seul espoir, dis-je, c'est que l'on ne perde pas de vue ce projet de construction du canal de la baie Georgienne. Je suis convaincu qu'une fois que le parlement aura adopté cette mesure qui recevra l'approbation du pays, le chemin de fer projeté sera construit et sa construction ne retardera pas la construction du canal de la baie Georgienne.

C'est à peu près là, M. l'Orateur, tout ce que j'avais l'intention de dire sur cette question et je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre.

M. SPROULE : L'honorable député n'a pas encore parlé du chemin de fer projeté.

M. MURRAY : Je le crois. Je crois aussi que c'est une nécessité et que nous ne pouvons pas trop nous hâter. Je partage l'opinion de mon chef ; je dis que c'est le temps d'agir et non de tergiverser ; nous ne devons pas attendre pour connaître la nature de cette partie du pays. Ceux qui sont à la tête du Grand-Tronc-Pacifique sont des hommes d'affaires ; ils ont étudié l'affaire et ils l'entreprennent avec l'intention de la faire réussir. Le gouvernement a conclu un marché avec eux, comme avec des hommes d'affaires. Je ne veux pas parler longtemps à l'exemple de l'honorable député qui vient de m'interrompre (M. Sproule). Je pourrais parler toute une journée sur cette question et la contre-proposition absurde du chef de l'opposition. Ce dernier projet n'a probablement pas été bien mûri, mais c'est un projet mort-né.

La belle idée de vouloir utiliser l'Intercolonial. N'avons-nous pas déjà ce chemin de fer? Et le Canada Atlantique, ne l'avons-nous pas déjà aussi ? Et la section du Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur ? C'est une absurdité absolue ; et si l'honorable chef de l'opposition et ses partisans s'imaginent que le peuple va approuver un projet aussi insensé, ils se trompent grandement.

Si le chef de l'opposition était venu nous dire qu'après toutes les études et les explorations qui ont déjà été faites concernant le canal de la baie Georgienne et de la rivière Ottawa, après les explorations faites par le gouvernement sur la rivière aux Français, il fallait mettre ce projet à exécution avant de songer à toute autre entreprise concernant le transport, ce serait une proposition sensée et je serais de son avis. Mais je ne vois rien dans la proposition actuelle de la gauche, pour la recommander à la faveur de la Chambre. Le chef de l'opposition peut avoir beaucoup de talents ; c'est un homme que je respecte, et je suis certain qu'il a aussi le respect de toute la députation ministérielle. Tant qu'il occupera cette position de chef de l'opposition il fera certainement honneur au pays. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire un meilleur choix pour diriger l'opposition, et j'espère que le pays le gardera à ce poste plusieurs années encore.

Il nous soumet un projet hybride qu'en ma qualité d'homme d'affaires je considère une absurdité. Quel service ce chemin rendra-t-il à la colonisation dans les régions du nord ? Ce qu'il faut pour le moment, c'est d'ouvrir à la colonisation nos territoires encore inhabités. L'expérience nous enseigne que cela est nécessaire pour assurer notre expansion nationale et c'est pour cette raison, M. l'Orateur, que j'appuie le projet ministériel. Je n'en dirai pas davantage.

M. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : M. l'Orateur, l'honorable député de Pontiac vient de prononcer un discours très énergique. Il a pris soin, dès le commencement, de nous annoncer qu'il se retirait de la vie publique. Il a insisté tout particulièrement sur ce point, avant de déclarer qu'il était en faveur de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Son discours a certainement le mérite d'être court et je vais m'efforcer de l'imiter sous ce rapport. Mais, sous prétexte de parler en faveur du Grand-Tronc-Pacifique, il a consacré tout son temps au canal de la baie Georgienne. Il ne nous a rien dit des avantages du Grand-Tronc-Pacifique, si ce n'est que ce chemin passera à travers un pays absolument inconnu. Il a avoué que lui-même ne connaissait rien des ressources de cette région. Il était amusant d'entendre un député ministériel faire l'éloge de l'honnêteté de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Il est arrivé plus d'une fois, au cours de ce débat, que les anciens partisans de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, au lieu de chercher à refuter les solides arguments qu'il a donnés, ont préféré le couvrir d'invectives.

Nous avons vu l'honorable député de Wellington-sud, et d'autres à sa suite, consacrer la plus grande partie de leurs discours à dénoncer la conduite de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, au lieu de discuter honnêtement les raisons qu'il a données pour agir comme il l'a fait. Je répète qu'il était amusant et consolant d'entendre l'honorable député de Pontiac déclarer que l'ex-ministre a agi selon les dictées de sa conscience.

Nous admettons tous, M. l'Orateur, que depuis deux ou trois ans, il a été beaucoup question de l'embarras du trafic dans les Territoires du Nord-Ouest. Les députés de la gauche n'ont aucun doute sur l'avenir de ce grand pays. Le parti conservateur a toujours eu une confiance inébranlable dans les brillantes destinées du Canada. Nous savons que dans le Nord-Ouest seulement, il y a assez de ressources et de richesses pour édifier une grande nation. Nous savons que

nous avons, dans ces régions, plus de 194,000,000 d'acres de terre, ce qui égale la superficie de l'Angleterre et de la France, les deux plus riches pays de l'Europe. Nous savons que l'an dernier, un million d'acres seulement de ces fertiles prairies étaient en culture. Un acre seulement sur chaque 200 acres a été livré à la charrue ; un demi d'un pour cent seulement des Territoires est en culture, et cependant ce pays a fourni l'an dernier une énorme récolte de blé et autres céréales. Nous savons tous cela ; le parti conservateur a toujours été prêt à discuter ces questions dans un esprit patriotique, et quand le gouvernement nous a annoncé par la bouche du Gouverneur général que "toute cette question de transport et d'installation de têtes de ligne continuant de beaucoup à occuper l'attention, le gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet," nous nous sommes dit que le gouvernement venait de prendre une sage décision. Dans le discours de Son Excellence le Gouverneur général, il n'y a pas un mot concernant le Grand-Tronc-Pacifique, ou toute autre ligne transcontinentale. Si le 12 mars, le gouvernement avait eu l'intention de se lancer dans une entreprise comme celle-là, d'entreprendre de dépenser cent ou cent-vingt millions de dollars, il en aurait été question dans le discours du trône, mais on n'y trouve rien de nature à laisser entendre que le gouvernement songeait à cette question.

Voyons un peu ce qui s'est passé après le 12 mars. Le 19 mai, le Conseil privé soumettait un rapport à l'approbation du Gouverneur général. Ce rapport a déjà été cité au cours du présent débat, mais je tiens à en faire ressortir quelques points

Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré, c'est de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Le ministre soumet de plus que les questions à l'étude sont compliquées et comprennent entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points à considérer sont le transport de ces produits :

Du lieu de production aux ports de mer du Canada.

Du lieu de production aux ports du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique.

Des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe.

Dn lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

Jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique.

Depuis ces ports jusqu'en Europe.

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

Les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.

L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières et aux ports océaniques.

Les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, tout agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales.

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes :—

Concurrence de la part des Etats-Unis ;

Concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts ; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

L'opposition conservatrice a approuvé ce rapport, elle considérait que le gouvernement prenait un bon moyen de résoudre le problème. Mais quelque temps après le 19 mai, nous avons commencé à entendre circuler les rumeurs concernant le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Une demande fut faite au parlement pour prolonger le Grand Tronc depuis North-Bay vers l'ouest. Plus tard, un bill pour ériger en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut présenté au parlement, et subséquemment devant le comité des chemins de fer. Le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas du tout l'intention de construire un chemin de fer de Moncton à Québec, ni depuis Québec jusqu'à North-Bay. Il demandait tout simplement l'autorisation de continuer son chemin de North-Bay vers l'ouest, mais pour certaines raisons politiques, ces deux autres projets furent greffés sur le projet originaire. Le 11 juillet, le directeur général des Postes (sir W. Mulock) cherchait encore à nous faire croire que le gouvernement s'occupait de soumettre la question des transports à une commission d'experts ; presque immédiatement après, nous apprenions que le gouvernement se proposait de construire le chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et que des dissensions avaient éclaté dans le cabinet. Le

10 juillet, M. Blair démissionna, mais le fait fut tenu secret. Le 15 juillet, sa démission fut rendue publique et le 30, le premier ministre présentait le bill du Grand-Tronc-Pacifique et déclarait que ce n'était plus le temps de délibérer, ni de chercher à obtenir des renseignements.

Qu'était-il survenu dans ce court espace de temps, pour changer si radicalement les intentions des ministres ? Le 19 mai, date du décret du conseil, le gouvernement était certainement décidé à soumettre toute la question des transports à une commission. Le 11 juillet, le directeur général des Postes, comme je viens de le dire, nous laissait entendre que le gouvernement était toujours dans les mêmes dispositions au sujet de cette commission. Il avait même choisi sir William Van Horne pour la présider et à ce propos, on me permettra de citer les déclarations de sir William que je trouve dans une entrevue, donnée à Toronto, le 5 août dernier. Voici ce qu'il disait

Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre chemin de fer passant entièrement sur le sol Canadien ne transporteront jamais volontairement par voie toute ferrée au nord des Grands Lacs, jusqu'à un port canadien de l'Atlantique, du blé destiné à l'exportation, pour la simple raison qu'il n'y aura jamais de profit dans ce transport, et la construction d'un chemin de fer entièrement canadien d'un océan à l'autre ne résoudra jamais le problème du transport dans l'ouest.

* * * * * * * *

Sir William est aussi d'opinion que la construction d'un autre chemin de fer transcontinental n'est pas nécessaire au développement de l'ouest. Il considère que cette idée de construire une ligne stratégique n'est que le résultat de la panique qui, de temps à autre, s'empare des esprits, par suite d'une sollicitude exagérée pour la sécurité du pays.

" N'avons-nous pas déjà ", dit sir William Van Horne, " un chemin de fer entièrement canadien, depuis Québec jusqu'à Vancouver ? N'est-il pas construit entièrement sur le territoire canadien ? C'est un enfantillage de vouloir construire un chemin très loin dans le nord pour atteindre l'ouest. Cette partie du Canada, à travers laquelle passera le nouveau chemin, fournit très peu de grain. Il peut arriver que le Canadien du Pacifique en transporte un wagon par ci, par là, mais je déclare catégoriquement que pas une seule ligne entièrement canadienne, peu importe par qui elle sera construite et exploitée, ne transportera volontairement un seul wagon de blé, à l'est de Port-Arthur, sur son chemin. Nous en transportons un, de temps à autre, quand il y a encombrement sur les navires en hiver, dans les cas de nécessité absolue. La règle générale, c'est d'expédier le grain sur des bateaux, par le canal Erié ".

Avant d'engager le pays dans une entreprise comme celle-là, il n'est que juste de lui donner le temps de l'étudier. Et quelle chance avons-nous eu de l'étudier ? Le projet nous a été soumis à la fin de la session. Personne ne le connaissait avant le 30 juillet, et si, comme on le dit, nous devons avoir des élections dans quelques mois, comment veut-on que les électeurs soient en état de se prononcer ? Cette occasion ne leur sera pas donnée, car le bill aura été adopté par le parlement et le pays sera tenu de construire ce chemin de fer transcontinental.

L'honorable premier ministre dit que la construction d'un chemin de fer des côtes du Pacifique aux côtes de l'Atlantique est une nécessité nationale, ainsi qu'une nécessité commerciale. On pourrait conclure de là que cette route n'existe pas déjà. Mais tout le monde sait le contraire. Nous savons tous que le Canada possède une voie ferrée allant d'un océan à l'autre, de sorte que cet épouvantail agité par l'honorable premier ministre ne repose sur rien et ne mérite pas qu'on s'y arrête. Plus le débat se prolonge, moins nos adversaires s'occupent de cette question du transit en entrepôt. Ils comprennent que c'est un argument ridicule à donner pour justifier la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Quand l'honorable premier ministre s'est-il aperçu que ce chemin était d'une nécessité urgente ? Le 12 mars, à l'ouverture des Chambres, il ne s'en doutait pas encore. Le 19 mai, quand cette adresse concernant la commission des transports fut adoptée, il ne s'en était pas encore aperçu. Ce n'est que le 30 juillet qu'il semble s'être convaincu de ce pressant besoin.

Je ne veux pas douter un seul instant des ressources de ce pays. J'y crois aussi fermement que qui que ce soit dans cette Chambre. Je suis convaincu que le nord de la province de Québec renferme de grandes richesses, ainsi que certaines parties du nord d'Ontario, mais nous ne les connaissons pas. N'aurait-il pas été préférable de confier à cette commission des transports le soin de faire une enquête complète sur la question. Le gouvernement n'aurait-il pas mieux fait de consacrer une certaine somme à faire faire des explorations, afin que nous sachions exactement à quoi nous en tenir sur cette partie du pays, avant de se lancer dans une pareille entreprise qui coûtera de $100,000,000 à $120,000,000 ?

Les orateurs de la droite ne nous ont pas donné une seule bonne raison pour justifier la construction immédiate de ce chemin. Je me permettrai d'analyser le projet du gouvernement, en commençant par l'extrémité est. Il faudra d'abord construire une nouvelle ligne entre Moncton et Québec. Nous avons déjà l'Intercolonial qui traverse cette partie du pays. Il nous a coûté plus de $70,000,000 et depuis sept ans le présent gouvernement a dépensé $15,000,000 sur cette ligne. Cette partie du projet a été si hablement et si clairement discutée par plusieurs de mes collègues, que je ne m'y arrêterai que pour dire que cette partie du chemin entre Moncton est plus qu'nutile. Non seulement il est inutile de construire cette ligne, mais ce serait une grave erreur de le faire, car cela nuirait à l'Intercolonial qui coûte déjà plus de soixante-dix millions à l'Etat.

De plus, quels renseignements avons-nous sur le coût probable de ce chemin ? L'Intercolonial est construit probablement dans la meilleure partie du Nouveau-Brunswick. Il suffit de lire les rapports de sir Sandford Fleming, publiés il y a quelques années, pour se convaincre qu'il est presque impossible de raccourcir d'une manière appréciable la distance entre Québec et Moncton, si l'on tient compte des rampes et des courbes.

Le projet comporte l'affermage de cette ligne qui nous coûtera $20,000,000. Pendant les dix premières années, nous ne retirerons rien, et cela augmentera le capital dépensé de $6,000,000. Cette ligne nous aura donc coûté $26,000,000.

La deuxième partie du projet concerne la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg, en passant par le nord. Cette ligne est destinée au transport du grain de l'ouest. Mais des hommes compétents comme sir William Van Horne et autres, déclarent qu'on ne peut transporter que très peu de grain par cette voie, vu que le transport par eau et le transport par eau et par chemin de fer sont beaucoup moins coûteux que le transport entièrement par chemin de fer. Il suffit d'être doué d'une dose ordinaire de bon sens pour comprendre que cette ligne sera absolument inutile pour le transport du grain.

Nous savons tous que la maison Wolvin transportent du grain de Chicago à Québec pour 3 cents par boisseau et nous savons tous aussi qu'il s'en transporte de Port-Arthur à Montréal pour 3¾ cents par boisseau. Comment veut-on transporter du grain par cette voie ferrée, à des taux comme ceux-là? La ligne de Québec à Winnipeg, sera construite parallèlement à plusieurs autres chemins. Elle longera le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William.

Nous entendons sans cesse les honorables députés de la droite reprocher au projet du chef de l'opposition qu'il comporte l'acquisition de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Sudbury et Port-Arthur. Ils prétendent que ce chemin traverse une région aride et que c'est la partie la moins productive de toute la ligne. Dans ce cas, pourquoi le gouvernement construit-il un deuxième chemin de fer à travers ce pays aride et improductif? N'est-il pas préférable d'acheter le chemin déjà construit entre Sudbury et Port-Arthur et d'en faire, comme dit le chef de l'opposition, un pont entre l'est et l'ouest?

Je considère que le plan du chef de l'opposition est très pratique et qu'il nous donnerait la meilleure solution du problème des transports en ce pays. Il amènerait le Grand Tronc jusqu'à Winnipeg—ici, il y aurait une économie à réaliser. Il donnerait une entrée à l'Intercolonial à Winnipeg—une autre économie. Il amènerait le Canadian Northern qui va maintenant de Winnipeg à Port-Arthur, jusque dans l'est—ce qui serait encore une économie, car si cette compagnie construit sa propre ligne elle nous demandera une subvention. Le projet du chef de l'opposition, tout en épargnant au pays des sommes considérables, amène quatre chemins de fer dans l'ouest et donne à l'est quatre routes distinctes, sans compter la route de navigation. Avec ce projet, toutes les lignes de l'ouest sont reliées à celles de l'est, sans frais, ou presque sans frais, pour l'Etat.

Tout le monde admet qu'il faut dépenser de l'argent pour améliorer nos ports et nos cours d'eau. Si nous grevons inutilement le pays d'une dette de $100,000,000, nous ne pourrons pas améliorer nos rivières, creuser nos ports ni les outiller ; nous n'aurons pas non plus les ressources nécessaires pour venir en aide à l'œuvre de la colonisation dans les régions reculées du nord de Québec et d'Ontario. La politique du chef de l'opposition est une politique nationale, dans le vrai sens du mot. Elle aura pour résultat de faire le Canada plus grand, plus riche et plus prospère.

J'ai dit quelques mots de la démission de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Cette démission est une protestation contre la dilapidation de l'Intercolonial. La construction de cette nouvelle ligne le long de l'Intercolonial n'est pas plus excusable de la part du gouvernement que si le Grand Tronc entreprenait de construire une ligne parallèle à celle qu'il possède déjà jusqu'à Portland, ou que si le Canadien du Pacifique doublait sa voie allant à Saint-Jean.

Je voudrais aussi, M. l'Orateur, que sur une question aussi importante, le peuple fût consulté, et cet appel au peuple devrait se faire avant et non après que le parlement aura mis le pays dans l'obligation de faire cette énorme dépense. Les électeurs n'ont pas eu le temps d'étudier le projet du gouvernement. Les ministres eux-mêmes ne se rendent pas compte de tout ce que comporte une entreprise de ce genre. Sept membres du cabinet ont pris la parole sur cette question et pas un seul n'a réussi à justifier entièrement l'attitude du gouvernement dans cette affaire.

Par l'adoption de ce projet le gouvernement s'engage à payer jusqu'à $80,000,000 pour la construction de 1,600 ou 1,800 milles de chemin de fer dont la plus grande partie traversera un pays inhabité.

Je dis que cette question, au point de vue monétaire, est la plus importante qui ait été soumise au parlement canadien, depuis 1882. Les contribuables qui auront à payer le coût de cette entreprise ne sont pas parmi ceux qui "ne peuvent pas attendre." Les contribuables peuvent parfaitement attendre que la commission des transports ait fait son rapport, que le gouvernement ait fait faire des explorations, ait fait préparer des estimations et soit en état de nous dire en quoi consiste, au juste, cete entreprise dans laquelle il veut lancer le pays.

N'aurait-il pas mieux valu confier toute l'affaire à une commission, comme le gouvernement en avait d'abord eu l'intention ? Pour mettre ce projet à exécution, il faudra, pour ainsi dire, dépenser l'argent à pleins

seaux, à pleins barils, et c'est sans doute sur ce gaspillage des deniers publics que compte le gouvernement pour faire taire les scrupules du peuple. Je n'ai pas le moindre doute qu'il espère que c'est cet argument qui triomphera quand il sera obligé de se présenter devant les électeurs ; car il est impossible de supposer, un seul instant, que ce projet, jugé d'après ses seuls mérites, puisse être approuvé par le peuple.

L'ouest s'est déjà prononcé contre le projet, et l'est n'approuvera jamais la dilapidation de l'Intercolonial, de son propre chemin de fer. Pourquoi le gouvernement ne veut-il pas consulter le peuple avant de se lancer dans cette entreprise ? Il ne veut pas que les électeurs se prononcent pendant qu'il est encore temps de renoncer à l'entreprise et c'est pour cela qu'il met tout en œuvre pour faire adopter le bill à la fin de la session ; il veut faire approuver d'une manière irrévocable le contrat qu'il a signé à la hâte et sans renseignements avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Comme je l'ai déjà dit, les Territoires du Nord-Ouest sont assez vastes et assez riches pour former une nation.

L'an dernier, ils ont produit 100,000,000 de boisseaux de céréales. Le Manitoba a produit 53,000,000 de boisseaux de blé et les Territoires du Nord-Ouest, 14,000,000. Il n'y a pas de doute qu'il y a eu encombrement du trafic entre les terres à blé et les débouchés vers l'est, mais il n'y en a pas eu depuis ces débouchés et les ports de mer. Quand le grain a été rendu à Port-Arthur, il n'y a plus eu d'encombrement et le transport s'est fait sans inconvénient pour personne. De plus, de grandes améliorations ont été faites depuis un an ou deux. Le "Canadian Northern" est aujourd'hui en état de transporter une grande partie de la récolte de l'ouest. Je suis informé d'une source que je crois digne de foi que le "Canadian Northern" a augmenté son matériel roulant de 1,800 wagons, d'une capacité de 1,000 boisseaux chacun ; il a ausi fait l'acquisition de 30 nouvelles locomotives. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi énormément augmenté son matériel roulant et ces deux chemins de fer sont aujourd'hui en état de transporter toute la récolte de ce pays, sans embarras, sans retards, sans pertes pour personne.

Je dirai un mot maintenant de nos routes navigables. Tout le monde admet que le lac Supérieur est le débouché naturel du Nord-Ouest canadien, la clef du Saint-Laurent, le premier étape de la route navigable à travers le territoire canadien, de l'ouest à l'est. Voici quelques chiffres concernant ces cours d'eau :

	Milles.	Milles.
De Chicago à Depot-Harbour via les lacs	579	
De Depot Harbour à Montréal via chemin de fer	379	— 928
De Chicago à Buffalo via les lacs	889	
De Buffalo à New-York via N. Y. C.	440	—1,329
Différence en faveur du Saint-Laurent et le port de Montréal		371

Un grand nombre de partisans du gouvernement ont cherché à se convaincre et à convaincre les autres que le grain de l'ouest sera transporté par chemin de fer. Sur ce point il est impossible d'avoir d'arguments plus convaincants que le trafic qui se fait par le canal canadien et le canal américain, au Sault Sainte-Marie ; or voyons en quoi consiste ce trafic. En 1902, il est passé par ces canaux, 76,730,965 boisseaux de grain et cela, à mon sens, du moins, est une preuve irréfutable que le grain du Nord-Ouest est transporté par eau. Mais le grain ne constitue qu'une partie du trafic qui passe par ces canaux. Il y a eu 27,740,822 boisseaux de grain autre que du blé, 8,910,240 barils de farine. Cela démontre encore une fois que cette route peut, non seulement faire concurrence aux chemins de fer qui partent de Saint-Paul et de Minnéapolis, mais aussi leur enlever le trafic de ces deux villes à destination de l'est. Voyons maintenant les distances :

	Milles.	Milles.
De Duluth à Depot-Harbour via les lacs	644	
De Depot-Harbour à Montréal via chemin de fer	279	
		1,023
De Duluth à Buffalo via les lacs	997	
De Buffalo à New-York via N.Y.C.	440	
		1,437
Différence en faveur de Montréal		414
		Milles.
De Port-Arthur à Depot-Harbour		510
Distance à Midland, environ		510
De New-York à Liverpool		3,105
De Montréal à Liverpool		2,821
Différence en notre faveur		284

Ce que fait actuellement le Canada Atlantique, est encore une preuve irréfutable que le transport mixte est moins coûteux que le transport entièrement par chemin de fer pour le trafic de l'ouest à l'est. L'an dernier 20,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés de Depot-Harbour aux ports de l'est et l'honorable député de Cardwell a expliqué que ce trafic était en grande partie américain et venait de Chicago. Le Canada Atlantique aurait pu en transporter cinq ou dix fois plus, s'il y avait eu assez d'élévateurs à Montréal pour recevoir le grain. La distance de Chicago, de Duluth, de Milwaukee, est plus courte pour aller à Montréal, que pour aller à Buffalo et New-York. En d'autres termes, un boisseau de blé peut être transporté depuis ces ports jusqu'à un port de la baie Georgienne, à meilleur marché que jusqu'à Buffalo. Tous les ports de la baie Georgienne peuvent être outillés pour devenir des centres de distribution du grain. Si ce projet du gouvernement était praticable, si le chemin de fer projeté pouvait transporter le grain de l'ouest à l'est, comme on le prétend, ce serait la ruine de ces ports qui font actuellement un commerce si profitable.

Nous avons deux grandes artères de l'ouest à l'est—la route par eau, par les lacs et les canaux et la route mixte par les lacs

et les chemins de fer. Mais malheureusement, le gouvernement ne se montre pas à la hauteur de la situation et la route par eau ne rend pas tous les services qu'elle pourrait rendre. Dans quelle position se trouve un grand navire partant de Port-Arthur et Duluth et arrivant à l'extrémité est du lac Erié? Nous n'avons pas d'élévateurs à Port-Colborne ; ils en ont 24 à Buffalo, tous du modèle le plus récent et le plus perfectionné. Les navires dont je parle ne peuvent pas entrer dans le canal Welland et ils sont obligés d'aller à Buffalo pour décharger leurs cargaisons. Si nous avions des élévateurs modernes à Port-Colborne, les navires d'une capacité de 300,000 et 400,000 boisseaux viendraient de Fort-William et de Port-Arthur et leurs cargaisons seraient transbordées dans des navires plus petits et expédiées à Montréal et Québec. Malheureusement nos ports ne sont pas outillés. Il suffirait d'une somme modérée pour mettre le canal Welland en état de livrer passage à des navires tirant 22 pieds d'eau. Ces navires se rendraient ensuite à Kingston et de là le grain serait expédié à Montréal ou à Québec. J'admets que depuis Kingston, il est impossible d'avoir des navires tirant 22 pieds d'eau. Tout ce que nous avons pu faire, depuis Kingston en descendant, a été de donner une voie navigable de 14 pieds. Tous les jours je vois passer les navires de la maison Wolvin. Ils transportent le grain de Chicago à Québec pour trois cents par boisseau. Des personnes intéressées dans cette industrie m'ont affirmé que si le canal Welland était creusé et que si Port-Colborne était bien outillé, le grain pourrait être transporté pour moins que ce qu'on demande aujourd'hui dans des navires comme ceux qu'il faut employer pour passer dans le canal Welland et le système de canaux du Saint-Laurent. J'ai ici un relevé des quantités de grain qui passent par les canaux du Saint-Laurent et il est regrettable que ce trafic ne soit pas plus considérable. Si les canaux du Saint-Laurent étaient améliorés, si le canal Welland était creusé, et si nous avions des élévateurs en quantité suffisante à Port-Colborne, je suis certain que beaucoup plus de grain prendrait cette route pour aller à Montréal et Québec.

M. KENDALL : Quel est le tonnage des navires qui voyagent entre Chicago et Québec ?

M. PRINGLE : Je ne puis pas le dire au juste.

M. HUGHES (Victoria) : Plus de 2,000 tonnes.

M. PRINGLE : Ils portent 60,000 boisseaux. Avec un plein chargement, ils tirent 13 pouces 9 pouces d'eau.

A cette saison de l'année l'eau est haute, et ils peuvent faire le voyage en tirant 13 pieds 9 pouces, mais un peu plus tard, ils seront obligés de diminuer leurs cargaisons. L'eau est plus basse à la fin d'août et dans le mois de septembre. Nous avons dépensé $80,000,000 pour nos canaux. La distance entre Port-Colborne et Montréal est de 367 milles sur lesquels il y a 63 milles de canaux et le reste du trajet se fait par les lacs et les rivières. Si le canal Welland était creusé et si au lieu de 22 écluses nous n'en avions qu'une demi-douzaine, d'une profondeur de 22 pieds, ces gros navires pourraient venir décharger à Kingston.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. PRINGLE : Au moment où la séance a été suspendue je parlais du transport du grain par eau. Je constate par les documents officiels de l'an dernier que de Port-Arthur et Fort-William, les deux ports canadiens à l'ouest du lac Supérieur, il a été expédié 35,525,798 boisseaux de grain. Sur cette quantité, 38 pour 100 ou 13,500,654 boisseaux sont allés à Buffalo et Port-Huron, et le reste est venu dans les ports canadiens, comme suit :

Port.	Boisseaux.
Owen-Sound	1,308,160
Midland	8,316,972
Depot-Harbour	3,515,760
Pointe-Edouard	192,964
Meaford	972,684
Goderich	2,759,484
Kingston	4,985,176

M. SPROULE : M. l'Orateur, j'en appelle au règlement. Est-il régulier de procéder à l'expédition des affaires dans cette Chambre en l'absence de tous les membres du gouvernement ? Cela est pour le moins extraordinaire.

M. LOGAN : En voici un.

M. SPROULE : Cela me tire d'embarras. Je voudrais savoir de l'Orateur s'il est permis de procéder dans cette Chambre en l'absence de tous les ministres. L'Orateur-suppléant n'aurait probablement pas été prêt à se prononcer immédiatement, et comme je ne veux pas le mettre dans l'embarras, je réserve ma question pour une autre occasion.

M. PRINGLE : Je tiens à faire remarquer que 38 pour 100 de ce trafic sont allés à Buffalo et ont été expédiés par des voies américaines. Si nous avions des élévateurs en nombre suffisant à Port-Colborne, il est indiscutable que ce trafic aurait pris la route canadienne et serait venu à Montréal par le Saint-Laurent.

Les ports canadiens ont réussi à transporter une assez grande quantité de grain américain, de Duluth, comme le fait voir le tableau suivant :

Port.	Boisseaux.
Depot-Harbour	3,591,000
Midland	1,633,000
Meaford	1,065,000
Québec	574,000
Owen-Sound	102,000
Goderich	100,000
Kingston	58,000
Sarnia	19,000
Total	7,144,000

Il faut ajouter à cela 813,000 boisseaux de graine de lin. Chicago expédie aussi de grandes quantités de grain dans les ports canadiens :

Port.	Boisseaux.
Montréal	254,000
Depot-Harbour	4,349,000
Sarnia	2,349,000
Midland	3,707,000
Collingwood	2,366,000
Meaford	186,000
Goderich	271,000
Autres ports canadiens	81,000
Total	13,985,000

Ces deux ports américains ont expédié 21,129,000 boisseaux de grain dans les ports canadiens, tandis que Port-Arthur et Fort-William en ont expédié 13,500,654, dans les ports américains. En d'autres termes, 20 pour 100 de la récolte des Etats-Unis expédiée par eau, des deux grands ports intérieurs des Etats-Unis, ont pris la route canadienne. Il est intéressant de connaître l'itinéraire suivi par ce trafic :

Midland	13,736,972
Depot-Harbour	11,797,760
Kingston	5,043,176
Goderich	3,130,484
Sarnia	2,368,000
Collingwood	2,366,000
Meaford	2,223,684
Owen-Sound	1,410,180
Québec	574,000
Montréal	254,000
Pointe-Edouard	192,904
Autres ports canadiens	81,000
Total	43,171,140

Ainsi, 48 pour 100 du grain transporté par les routes canadiennes, viennent des Etats-Unis. Il va sans dire que ces 43,171,140 boisseaux de grain n'étaient pas tous destinés à l'exportation. Une bonne partie du grain canadien a servi à la consommation intérieure. Il a été exporté des ports canadiens les quantités suivantes :

Port.	Boisseaux.
Montréal	19,934,278
Saint-Jean	2,311,872
Québec	1,629,860
Total	23,876,010

Voyans maintenant ce que sont devenus les 12,000,000 de boisseaux de grain canadien expédié aux Etats-Unis, et la différence entre le reliquat de 20,000,000 de boisseaux et la consommation intérieure. Ce grain a été exporté comme suit :

Port.	Boisseaux.
New-York	7,733,993
Boston	6,610,512
Portland	5,896,078
Philadelphie	1,555,938
Baltimore	104,000
Total	21,900,521

Par conséquent il a été exporté plus de grain du Canada par les ports américains que par les ports canadiens, et même presque autant que les ports canadiens ont expédié de grain tant canadien qu'américain. Le grain canadien est un facteur important dans le trafic de ces ports américains. L'an dernier, le grain canadien entrait pour 21 pour 100 dans les expéditions de grain de New-York, pour 40 pour 100 dans les expéditions de grain de Boston, pour 65 pour 100 dans les expéditions de grain de Portland.

On sait aussi qu'il est actuellement question dans l'Etat de New-York de dépenser des sommes énormes pour améliorer le canal Erié, parce qu'on s'aperçoit que les producteurs des Etats de l'ouest trouvent plus économique d'expédier leur grain en Europe par les ports canadiens. Les expéditions dans le port de Montréal augmentent et elles diminuent dans les ports américains, grâce aux avantages qu'offre notre route par eau et par chemin de fer, entre l'ouest et l'est.

Le Bulletin de Wall-Street, étudie le mouvement du grain, en 1901 et 1902, sur les six grandes lignes américaines, et je rappelle cette étude pour faire voir que ces chemins de fer avec leurs rampes presque nulles, ne sont pas en état de faire concurrence aux routes navigables du Canada. Ces six grandes voies ferrées des Etats-Unis, le Baltimore et Ohio, le Delaware, Lackawanna and Western ; l'Erié ; le Lehigh Valley, le New-York Central et le Pennsylvania ont transporté en 1901, au delà de 12,700,000 tonnes de grain. Cela comprend 6:94 pour 100 de leur trafic total. En 1902, ces mêmes chemins de fer ont transporté moins de 9,000-000 de tonnes de grain, soit 5:37 pour 100 de leur trafic total. Dans certains cas, l'écart est considérable. En 1901, le grain était pour 11:5 pour 100 dans le trafic total du New-York Central et en 1902, cette proportion est tombée à 7:1 pour 100. L'écart, pour le Lehigh Valley a été de 10:8 à 7:5 pour 100. Le Bulletin de Wall-Street ajoute :

La diminution dans la quantité de grain transportée par ces grandes voies ferrées, en 1901 et 1902, a été de 3,761,261 tonnes, soit environ 30 pour 100. Nous n'avons pas encore de données suffisantes pour calculer jusqu'à quel point cette diminution s'est fait sentir en 1903, mais des employés de ces lignes nous assurent que la diminution dans le trafic du grain sur ces lignes, n'a jamais été aussi accentuée qu'à présent.

La deuxième comparaison faite par ce journal porte sur les exportations du blé et du maïs, dans les différents ports. Prenons d'abord les exportations du blé, pendant les sept premiers mois, finissant le 1er août. Les six ports américains de l'Atlantique donnent les résultats suivants :

	Blé.	
	1903.	1902.
Baltimore	1,394,794	4,827,557
Boston	1,654,257	4,047,970
Newport-News	174,448	2,574,733
New-York	6,857,263	9,635,741
Philadelphie	784,572	4,790,599
Portland	1,648,684	504,874
Totaux	12,514,018	26,381,474

M. PRINGLE.

L'augmentation dans les expéditions de Portland sont dues, en grande partie, au fait que le Grand Tronc a transporté son grain de Midland et des autres ports canadiens des lacs, à Portland. Dans les deux ports du golfe, les exportations ont été comme suit :

	Blé.	
	1903.	1902.
Galveston..	7,615,302	1,903,386
Nouvelle-Orléans..	6,923,661	6,134,971
Totaux..	14,538,963	8,038,357

Le port de Montréal n'a été ouvert à la navigation que trois mois, sur ces sept mois ; or du 1er mai au 1er août 1902, les exportations de blé à Montréal ont été de 8,203,655 boisseaux. Durant la période correspondante de 1903, elles se sont élevées à 9,597,602 boisseaux. Pendant ces quelques derniers mois, Montréal a été, temporairement du moins, le premier port d'Amérique pour l'expédition du blé, dépassant même New-York. Il est significatif que Portland soit le seul port américain qui accuse une augmentation, et cela provient de ce que le Grand Tronc en a fait son terminus.

Montréal a aussi fait de grands progrès dans l'exportation du maïs. Durant les 7 premiers mois de 1902, ce port n'en avait expédié que 600,000 boisseaux. Durant les sept premiers mois de cette année, ses expéditions ont atteint 4,000,000 de boisseaux et on rapporte que le trafic va en augmentant. Le " News " de ces jours derniers, publiait dans sa colonne commerciale une analyse du mouvement du grain, dans le mois de juillet, et cette analyse corrobore entièrement les conclusions du Bulletin, de Wall street. Durant le mois, Montréal en a reçu 3,879,000 boisseaux et en a expédié 2,357,000 boisseaux ; New-York, durant le même mois en a reçu 1,344,000 boisseaux et en a expédié 892,000 boisseaux.

Montréal a aussi reçu 1,570,000 boisseaux de maïs et New-York, 2,253,000. Montréal vient immédiatement après New-York, pour le trafic du maïs ; Baltimore occupe le troisième rang, avec 588,000 boisseaux. Cela prouve que le transport par eau et par chemin de fer fait de grands progrès et accapare le trafic du grain dans ce pays.

En examinant l' " Annuaire Statistique " de 1902, j'ai été étonné de la quantité de produits expédiée au Canada et du Canada, par les ports américains. Nous avons à Halifax et à Saint-Jean de grands ports de mer qui sont ouverts toute l'année. La prolongation de l'Intercolonial, de Montréal à Parry-Sound, nous fournirait l'occasion d'utiliser cette route de l'Etat et contribuerait à la prospérité du Canada, en nous donnant le moyen de transporter nos importations et nos exportations par des voies canadiennes et pour l'avantage des Canadiens.

Il n'y a pas de raison pour que nous exportions nos produits et fassions venir nos importations par les ports américains, si ce n'est que les taux sur les chemins de fer américains sont plus bas que sur les derniers chemins de fer canadiens. Si c'est là la raison, quand nous possèderons et exploiterons l'Intercolonial, nous pourrons établir des taux qui attireront les importations et les exportations du Canada par les voies canadiennes.

Dans l'Annuaire statistique de 1902, à la page 294, je vois que la valeur des importations et des exportations canadiennes qui ont passé par les ports américains, durant l'exercice de 1902, est donnée comme suit :

Importé d'Angleterre et des colonies anglaises, par les ports américains.	$13,415,052
Importé des pays étrangers..	8,898,699
Total..	$22,313,751
Exporté en Angleterre et dans les colonies anglaises, par les ports américains..	$44,860,785
Exporté dans les pays étrangers.. ..	3,332,065
Total..	$48,192,850

Le grand total s'élève à $70,506,601—17 pour 100 de toutes les importations et exportations du Canada. Comme on pouvait s'y attendre l'Angleterre et ses colonies figurent pour une très forte proportion dans ce total —cinquante-huit millions et demi—importations, treize millions et demi ; exportations, quarante-cinq millions.

Ces chiffres comportent un enseignement précieux. Ils nous font voir qu'avec une bonne organisation de nos moyens de transport, cet énorme trafic de $70,000,000, 17 pour 100 de toutes nos importations et exportations, pourrait se faire par des ports canadiens. Comme je viens de le dire, nous avons des ports magnifiques à Saint-Jean et à Halifax et il n'y a pas de raisons pour qu'avec de bonnes voies de transport, ce trafic ne se fasse pas par les ports canadiens.

L'ex-ministre des Travaux publics, dans un discours très élaboré, a traité à fond la question des routes navigables du Canada, et je n'ai pas l'intention de m'étendre davantage sur ce sujet. Il a émis plusieurs idées qui me paraissent très pratiques et je crois que la commission nommée par le gouvernement ferait bien de les étudier sérieusement. Il recommande certains travaux dans la rivière aux Français, jusqu'à North-Bay. Il a démontré que la distance, entre Fort-William et Buffalo, est de 750 milles et de Fort-William à North-Bay, de 473 milles seulement, soit une différence de 277 milles en faveur du port canadien.

La distance de Duluth à Buffalo est de 857 milles et de Duluth à North-Bay, de 575 milles, soit une différence de 282 milles en faveur de North-Bay. De Milwaukee à Buffalo, la distance est de 716 milles, et de Milwaukee à North-Bay, de 463 milles, une différence en notre faveur de 253 milles. De Chicago à Buffalo, il y a 733 milles et de Chicago à North-Bay, 520 milles seulement, une différence de 213 milles en faveur de

North-Bay. La distance entre ces différentes villes et Midland, un autre port de la baie Georgienne, est à peu près la même que pour aller à North-Bay. J'ai cru comprendre pas les explications de l'ex-ministre des Travaux publics que les améliorations dans la rivière aux Français jusqu'à North-Bay coûteraient dans les environs de $5,000,000. Il me semble que la commission des transports devrait s'occuper de cette question afin de voir s'il ne serait pas dans les intérêts du Canada de rendre cette rivière navigable jusqu'à North-Bay, où viennent aboutir deux des principaux réseaux du Canada ; cela nous donnerait une ligne courte pour le transport du grain.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous a recommandé de ne pas oublier qu'à quelques pas de la frontière canadienne, il y a des réseaux américains. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour donner les distances entre Winnipeg et les différents ports des Etats-Unis, mais il est incontestable que si le Grand-Tronc-Pacifique est jamais construit à travers les terres à blé du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, rien ne sera plus facile pour cette compagnie que d'établir des correspondances avec les réseaux américains et de transporter les produits canadiens par des voies américaines, si elle le juge à propos.

Je suis certain, M. l'Orateur, que nos deux ports de mer, Saint-Jean et Halifax, retireraient de grands avantages de la mise à exécution du projet du chef de l'opposition. Ce projet leur profiterait beaucoup plus que celui du gouvernement. Le nouveau chemin projeté ne diminuerait pas d'une fraction de cent les taux pour le transport du blé ou de toute autre marchandise. Cela a été démontré au delà de tout doute. Personne du côté de la droite n'a pu réfuter les arguments qui ont été apportés pour établir la supériorité du transport mixte sur le transport par chemin de fer. Personne n'a essayé de démontrer, et personne ne peut établir que les taux de transport par chemin de fer seraient plus bas. Il n'y a aucun doute sur ce point. Comme je l'ai déjà dit, la Compagnie Wolvin transporte du grain de Duluth et Chicago jusqu'à Québec, pour moins de 3 cents par boisseau, en été, et il est absolument impossible qu'un chemin de fer fasse la même chose.

Je ne discuterai pas la partie ouest du chemin projeté. S'il est vrai qu'il y a 80,000,000 d'acres de terre encore inhabitées entre les chemins de fer qui sont déjà construits dans cette partie du pays, il est évident qu'il s'écoulera encore du temps avant que le besoin de ce nouveau chemin de fer se fasse sentir. Tout le projet est étrange et on dirait que le gouvernement s'est lancé dans cette entreprise sans avoir pris le temps de réfléchir.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire un mot des pentes que l'on rencontrera sur cette nouvelle ligne. Tout le monde s'accorde à dire que ces pentes devront être aussi douces que sur les grandes voies ferrées américaines, telles que le New-York Central et le Wabash. On considère que sur un chemin de fer moderne, les pentes ne doivent pas excéder quatre dixièmes de un pour cent, ou 21 pieds au mille. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a dit que si l'on veut que l'entreprise réussisse, il ne faut pas que les pentes excèdent quatre dixièmes de un pour cent ; mais s'il arrivait que le chemin ne pût être construit dans ces conditions, dans quelle position nous trouverions-nous ? Si les ingénieurs, après avoir fait toutes les explorations et les recherches possibles, constataient qu'il est impossible d'arriver à trouver un tracé dont les pentes n'excéderaient pas quatre dixièmes de un pour cent, il faudrait renoncer à l'entreprise, puisqu'il serait absolument inutile de construire un chemin qui ne remplirait pas ces conditions.

Jusqu'à quel point le gouvernement se rend-il compte de tout cela ? Que peut-il bien connaître au sujet des pentes ? Il ne sait pas quelles pentes il peut y avoir entre Moncton et Lévis et entre Québec et Winnipeg. Mais que ce bill devienne loi et que l'on signe le contrat, le pays se trouvera forcé de construire la section Winnipeg-Moncton. Que les ingénieurs fassent rapport, comme cela est fort possible, qu'il faut s'attendre à des pentes de 1 pour 100, et alors le pays se trouvera engagé dans une entreprise qui ne peut rapporter aucun profit. Il se trouvera engagé à construire une ligne sur laquelle on ne pourra faire passer que vingt wagons à la fois, au lieu de soixante ou soixante-dix, ainsi que la chose se voit sur des chemins de fer rivaux des Etats-Unis. Le public s'apercevra alors que ce grand projet d'un chemin de fer entièrement canadien, en concurrence avec les routes des Etats-Unis, est complètement tombé, et cela avant qu'un seul remblai ait été établi ou qu'on ait posé un seul rail. Et cependant, le pays sera forcé d'aller de l'avant. Un chemin de fer qui ne peut mettre en circulation que des trains de vingt wagons ne peut pas lutter avec des chemins de fer des Etats-Unis ayant des trains de trois fois cette longueur, et le public s'apercevra que le plan qu'on projette de mener à bonne fin est un fiasco avant qu'on soit rendu au bout de l'entreprise. Et cependant, je le répète, il faudra aller quand même de l'avant.

On pourrait construire ce chemin de fer aussi bon marché que possible dans l'espoir d'en faire un chemin de colonisation, mais, comme je comprends la chose, c'est plutôt d'un grand chemin de commerce qu'il s'agit. Je recommanderais qu'une clause fût insérée dans le contrat stipulant que la section de l'est devra être construite suivant certaines conditions, l'obligation de construire cette section devenant nulle et non avenue advenant le cas où les ingé-

nieurs auraient constaté que des obstacles naturels s'opposent à ce que les conditions stipulées soient remplis.

On nous a beaucoup parlé de nationalisation. Je n'ai pas l'intention d'aborder ce sujet, parce que nous nous trouvons avoir au Canada un chemin de fer d'Etat qu'il nous faut ou exploiter ou mettre de coté. Mais je vois que, depuis quelques années, le sentiment a paru de plus en plus s'affirmer en Europe en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Dans l'ouvrage de Clements Edwards, je vois que les gouvernements d'Europe ont réussi à exploiter des chemins de fer d'Etat à aussi bon marché que n'auraient pu le faire des compagnies. Dans tous les principaux pays—la Russie, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, etc.—c'est l'Etat qui possède la plupart des chemins de fer.

On nous a soumis aussi force relevés comparatifs des dépenses qu'il faudrait encourir, soit pour le projet du gouvernement ou le projet du chef de l'opposition. Je ne veux pas entrer dans aucuns détails, mais l'honorable député de Bothwell nous a soumis des chiffres qui méritent d'être pris en considération. Il estime à $60,470,000 le coût total du projet proposé par le chef de l'opposition. Cela comprend la construction de l'embranchement de Jacques-Cartier à Coteau, l'achat de la ligne de Coteau à Depot-Harbour, puis de l'embranchement de Scotia à Sudbury, et de Sudbury à Fort-William, ainsi que l'amélioration de la ligne ou la construction d'une nouvelle ligne de Fort-William à Winnipeg. Il y aura là une dépense totale de $60,470,000, soit $41,500 par mille pour une longueur de chemin de 1,457 milles, y compris les 51 milles de l'embranchement de Scotia à Depot-Harbour.

En appliquant cette moyenne au projet du gouvernement on en arrive aux chiffres suivants :

Moncton à Winnipeg, 1,875 milles à $41,500 par mille	$77,812,500
Intérêt pendant les travaux de construction	3,309,676
Apport pour le pont de Québec	2,000,000
Total	$83,122,176

Soit une dépense de $43,265 pur mille, non compris le pont de Québec.

Intérêt sur coût de construction de la section de l'Est, après dix paiements annuels de $2,493,635	$24,936,650
Intérêt simple sur paiements d'intérêts durant dix ans	3,366,405
Intérêt payé en plus de l'intérêt reçu du Grand-Tronc-Pacifique par suite des paiements d'intérêt semi-annuels faits par le gouvernement durant cinquante ans	935,150
Total de l'intérêt	$29,238,205
Coût total de l'entreprise	$112,360,381

Il s'agit de savoir lequel de ces deux projets est préférable—c'est-à-dire le monopole en regard de la concurrence, une voie entièrement de terre en regard d'un voie d'eau et de terre, l'inconnu en regard du connu. Il s'agit aussi de savoir si nous voulons consommer la ruine de notre propre chemin de fer Intercolonial.

Je ne veux pas entrer pour le moment dans des détails d'autres clauses de ce bill, car nous aurons amplement occasion de discuter tout cela quand le bill paraîtra devant le comité. Mais il y a une chose dont je désirerais parler. Le très honorable premier ministre s'est exprimé comme suit, le 30 juillet dernier :

> Il y a une autre disposition qui sera, sans doute infiniment agréable à mon honorable ami de Cornwall et Stormont, et c'est que la compagnie achètera au Canada tout ce dont elle aura besoin.

Cela m'aurait été, certes, infiniment agréable, mais au lieu d'une disposition de ce genre nous voyons que le gouvernement nous impose la clause 37 qui n'aura pas l'effet désiré. Ce n'est certainement pas là la clause que j'ai proposée, et qui a été repoussée, à peu d'exceptions près, par tous les partisans du gouvernement. La clause que j'ai proposée était quelque peu similaire, mais elle se terminait ainsi :

> —eu égard entre autres à la qualité et au prix, et à moins que le conseil des ministres ne décide que ces achats devront se faire ailleurs.

D'après le bill que nous avons devant nous, c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui seul a qualité pour juger s'il devra ou non acheter au Canada ce dont il a besoin. Mais, je le répète, je n'ai aucunement l'intention de discuter en ce moment cette clause du bill.

L'honorable député de Pontiac (M. Murray) s'est montré très enthousiaste au sujet de nos forces hydrauliques. Je sais parfaitement que le Canada possède de superbes forces hydrauliques, et je sais aussi que le jour n'est pas éloigné où l'énergie électrique sera développée au Canada à un bien plus haut point que nous ne la voyons aujourd'hui. Je crois que le nord d'Ontario et de Québec contient d'immenses ressources des forces hydrauliques, et qu'on s'en servira comme moyens de traction électrique en différentes parties du pays. Je ne veux pas entreprendre en ce moment la discussion de cette question, car je sais que ce sujet du développement de l'énergie électrique laisserait parfaitemnt indifférents bon nombre des membres de cette Chambre. Mais, M. l'Orateur, tout ce que nous savons, en quelque sorte, de ces régions du nord, c'est que les forces hydrauliques y abondent. Nous savons, par exemple, que la rivière Abbitibi, à une distance de 100 milles de son confluent avec l'Orignal, a une largeur de 400 pieds, et qu'il y a là des cascades et des rapides ayant chacun une force d'entre 15,000 à 150,000 chevaux-vapeur. Nous savons ausi qu'aux portes mêmes de la ville d'Ottawa il y a des rivières représentant des forces de centaines de milles de chevaux-vapeur. Si, maintenant, nous nous prenons à considérer que la science électri-

que est si avancée qu'on en est arrivé à pouvoir transmettre économiquement de l'électricité jusqu'à 500 milles de distance, il est évident que le temps est arrivé où nous devrions donner plus d'attention au développement de chemins électriques pour le plus grand avantage du pays. Nous voyons aujourd'hui, par exemple, que dans le royaume de Suède, on est en train de se passer complètement de la vapeur sur les chemins de fer. On a pu constater, en Suède, qu'il y avait là des chutes pouvant développer des forces de 2,000,000 à 4,000,000 de chevaux-vapeur. Ainsi qu'en fait foi le "Financial News" l'électricité y est en train de supplanter complètement la vapeur. C'est la même chose en Norvège. Mais nous n'avons pas besoin d'aller prendre nos exemples aussi loin. Je pourrais vous citer un article paru l'an dernier dans l'"Electrician," au sujet de tramways électriques dans les villes, où l'on volt que les capitaux placés actuellement aux Etats-Unis dans les chemins de fer électriques représentent l'énorme somme de 1 milliard 600 millions de dollars, produisant environ $7,000,000 par année en dividendes. Ces chemins emploient 300,000 personnes, à qui l'on paie 250 millions de dollars par année. Il y a, en tout, 20,000 milles de chemins, avec 60,000 voitures. Je n'ai pas même besoin, pour mes exemples, de sortir du Canada. Dans la province de Québec nous voyons que le chemin Québec, Montmorency et Charlevoix a vu ses affaires se développer à un tel point que ses recettes sont passées de $44,241 qu'elles étaient l'année d'avant à $73,292 l'année dernière. J'ignore quelle peut être, au juste, la longueur de ce chemin, mais je crois qu'il a une longueur de voie d'environ 30 milles. Ce chemin transporte non seulement des voyageurs, mais aussi de grandes quantités de marchandises, et l'on constate que la force motrice électrique revient à bien meilleur marché que la vapeur. Aux Etats-Unis il y a, entre Hudson et Albany, sur une distance d'entre 40 à 50 milles, un réseau de chemins de fer électriques faisant le transport des marchandises et des voyageurs à bien meilleur marché qu'on ne pourrait le faire avec la vapeur.

En Italie, les conditions sont telles que nous n'éprouvons aucune difficulté pour comparer le coût de la vapeur et de l'électricité dans l'exploitation des chemins de fer. Il y a, en Italie, des chemins de fer électriques fonctionnant parallèlement aux chemins de fer à vapeur, et l'on constate que l'électricité revient à bien meilleur marché que la vapeur. On pourrait peut-être nous faire observer qu'il ne saurait s'agir ici du transport des marchandises ; mais je prétends cependant qu'on a pu déjà parfaitement démontrer que ces chemins de fer électriques pouvaient transporter les marchandises à meilleur marché que les chemins à vapeur. On construit actuellement un chemin de fer, de Niagara-Falls à Rochester, sur une distance de 120 milles, où les voitures seront mises en mouvement par la force motrice transmise par les chutes de Niagara. Si j'insiste ici sur ce sujet du développement de l'électricité, c'est parce que je crois que le temps est arrivé où nous devons songer, au Canada, à encourager la construction de chemin de fer électrique pour le plus grand avantage de nos cultivateurs et autres producteurs. Si vous allez dans l'Etat du Massachusetts, vous voyez qu'il y a là un véritable réseau de chemin de fer électrique qui rendent d'immenses services. Les mêmes changements sont aussi en train de s'opérer dans l'Etat de New-York. Nous ne saurions jamais trop exagérer l'importance des grandes forces hydrauliques que nous avons au Canada. Les Etats de la Nouvelle-Angleterre sont les territoires les plus rocheux et les plus stériles qu'il y ait aux Etats-Unis, mais les grandes forces hydrauliques que l'on y voit leur ont cependant donné la prééminence dans le champ de l'industrie. J'ai été très intéressé de lire dans un rapport de l'assemblée de l'Association des ingénieurs civils, tenue à Westminster, que l'un des plus grands ingénieurs électriciens du monde entier y avait déclaré que les grandes lignes de chemin de fer seraient forcées, qu'elles le veuillent ou non, d'employer avant longtemps l'électricité.

Il me semble, M. l'Orateur, que le gouvernement agit ici complètement à l'aveuglette. Il a attendu que la sesion touche à sa fin pour nous soumettre un projet gigantesque, projet qui va nous entraîner à une dépense d'entre 90 à 100 millions de dollars pour la construction de la section Moncton-Winnipeg, cette section devant ensuite être transférée au Grand-Tronc-Pacifique pendant une période de cinquante ans. On aurait dû réfléchir davantage avant de se lancer dans cette entreprise. On aurait dû s'entourer de plus de renseignements. Le gouvernement aurait dû être parfaitement en mesure de donner à cette Chambre une idée du pays que ce chemin de fer devra traverser. Le Canada est sur la voie du succès ; il veut avoir sa part du commerce du monde ; il en est arrivé à un point où un faux pas pourrait entraîner de graves conséquences. Le projet en question serait selon moi, l'un de ces faux pas. L'adoption d'un semblable projet nous entraînerait à des dépenses énormes, et une fois sur la pente nous ne pourrions plus revenir en arrière. Je suis absolument opposé à ce qu'on augmente à ce point le chiffre de notre dette publique. Ce projet ne contient aucune disposition pour la réduction des taux, et il ne nous donnera aucune réduction de ce genre. Il n'apportera, non plus, aucun soulagement à nos populations de l'ouest. Ce chemin ne pourra jamais lutter avantageusement avec la voie des lacs et des chemins de fer. Je m'oppose à ce que le Canada construise 1,800 milles de chemin de fer dans la partie la moins rémunératrice du pays, et qu'il transfère ensuite ce chemin

de fer au Grand-Tronc-Pacifique pour une période de 50 ans. Ce chemin de fer devrait appartenir entièrement à l'Etat ou à une compagnie. Je suis, d'un autre côté, en faveur du grand plan élaboré par le leader de l'opposition. C'est un contre-projet qui n'imposera aucune charge à nos populations, et établira un parfait équilibre entre les routes de terre et d'eau.

C'est un contre-projet qui aura pour effet d'abaisser les taux de l'est à l'ouest, et de l'ouest à l'est, et de mettre en contact plus intime nos centres industriels de l'est avec les régions de blé de l'ouest. C'est enfin là un projet qui va nous donner un chemin de fer idéal de l'Atlantique à Winnipeg. Nos intérêts, ainsi confiés au chef de l'opposition, sont entre bonnes mains, et c'est là un projet bien digne du grand parti politique qui nous a donné la Confédération, qui a entrepris et mené à bonne fin le Pacifique Canadien, et qui s'est fait l'initiateur d'une politique véritablement nationale.

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon) : Je crois devoir vous faire mes excuses, M. l'Orateur, pour entreprendre d'adresser en ce moment la parole sur un débat qui dure depuis le 11 du mois courant. Je crois que je suis le soixante-quinzième membre de cette Chambre qui vient prendre part à ce débat. Ce parlement est le troisième dont j'aie fait partie, et je crois que le plus long débat, à venir jusqu'ici, a été celui qui s'est engagé sur le budget, en 1901, alors que 70 orateurs adressèrent la parole. Mais ce débat mémorable ne dura cependant que onze jours, alors que nous touchons au quinzième ou seizième jour du débat qui nous occupe actuellement. Ainsi, je le répète, c'est se montrer très téméraire que d'entreprendre de venir en dire plus long à ce sujet. Je puis, cependant, vous donner d'avance cette satisfaction que je vais être très bref. Alors que l'honorable député de Cornwall et Stormont était à nous adresser la parole, j'ai pris note de ce qui se passait à la gauche de cette Chambre, et j'ai remarqué que l'honorable député n'avait à un moment donné que douze de ses amis à ses côtés, quand l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est survenu, ce qui nous a donné la douzaine légendaire du boulanger. J'ai aussi remarqué qu'alors qu'il parlait il y avait plus de députés à la droite qu'à la gauche de cette Chambre. Je le répète, je ne veux pas vous faire un long discours. J'ignore si je pourrai exactement me limiter à l'espace de temps pris par mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver), qui a parlé dix minutes Mais j'essaierai, dans tous les cas, d'approcher du record de la brièveté, détenu par M. Oliver, en essayant de ne pas dépasser celui qui l'approche de plus près, et qui est le discours de l'honorable député de Trois-Rivières, qui a duré douze minutes. Sous le rapport de la brièveté, je crois que nous sommes en avant de la gauche, bien que cependant, je doive admettre en toute justice que la somme de tous nos discours réunis représente plus de temps.

Pour ce qui est de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, il y avait à l'origine certains détails qui ne me disaient rien de bon. Alors que je prenais part aux séances du comité des chemins de fer, j'ai remarqué une chose au sujet des chartes que je n'aimais pas du tout. Je veux parler de la bonne volonté qu'on témoigne à accorder des chartes à des promoteurs qui prétendent être parfaitement en mesure de construire des chemins de fer, alors que la première personne venue peut trouver toutes les raisons possibles d'en douter. Quand ce projet a été tout d'abord élaboré, il y avait là un certain nombre de lanceurs d'affaires, absolument comme la chose se voit d'habitude chaque fois qu'il s'agit de mettre sur pied un projet quelconque. Je n'aimais pas ce côté de la situation ; mais toutes mes appréhensions disparurent quand j'appris que le Grand Tronc était intimement mêlé au Grand-Tronc-Pacifique. Vous devez vous rappeler que quand le sujet a été présenté devant le comité des chemins de fer, on demanda à sir Charles Rivers-Wilson, qui était présent, si le Grand Tronc était intéressé à ce projet, et la réponse fut que le Grand Tronc donnerait à l'entreprise son appui moral.

Mais cela ne me donnait aucune satisfaction, parce que je ne voulais pas que l'entreprise de ce chemin de fer tombât entre les mains de certains lanceurs d'affaires. Mais je ne trouvai plus rien à dire quand j'appris que le Grand-Tronc était intimement mêlé à cete entreprise. Vous savez tous à quoi vous en tenir sur les garanties que peut offrir une compagnie comme le Grand Tronc, quand il s'agit de construire un chemin de fer. Cette compagnie a déjà construit bien des milles de chemins de fer dans les anciennes provinces, et a aussi beaucoup amélioré toutes ses lignes, et selon moi il est très important pour nous que le Grand Tronc ait décidé de s'associer à cette entreprise et de prendre l'affaire en main. Je crois que cela seul nous est une garantie non seulement que ce chemin sera construit, mais aussi qu'il sera exploité à notre satisfaction.

Il y a, maintenant, dans ce débat, quelques points qui m'ont frappé et sur lesquels j'avais tout lieu de supposer que les honorables membres de cette Chambre étaient d'accord. L'un de ces points, est que le besoin se fait évidemment sentir de plus de communications par chemin de fer entre l'est et l'ouest du Dominion. Pendant les deux dernières sessions et la première partie de la session actuelle, je ne crois pas qu'il y ait eu un seul membre de cette Chambre qui n'ait pas cru que la nécessité se faisait sentir de plus de communications quelconques par chemin de fer entre l'est et l'ouest. Vous vous rappelez sans doute les lamenta-

tions des députés de l'ouest au sujet de l'encombrement du trafic du blé et autres produits, et de la difficulté non seulement de sortir le fret de cette partie du pays mais aussi de l'y faire pénétrer. Nous avons entendu dire, au commencement de la session, que des marchands de l'ouest qui avaient commandé des marchandises avaient été forcés d'attendre de longues semaines avant de recevoir ces marchandises et les placer sur leurs rayons. Je croyais que c'était là un état de choses sur lequel on était d'accord ; mais à mon grand étonnement, et dès le commencement de ce débat, je commençai à constater des divergences d'opinions là-dessus. Malheureusement, je crois, pour les membres de l'opposition, il s'était déjà écoulé six jours avant que le leader de l'opposition eût fait connaître son contre-projet, et durant ces cinq ou six jours ces députés de l'opposition nous firent l'effet de gens qui avaient complètement perdu la boussole. Ils étaient tous opposés au plan du gouvernement. Je suppose, sans doute, qu'ils auraient été également opposés à tout projet quelconque soumis par ce gouvernement, jusqu'à ce que le leader de l'opposition eût fait connaître son plan. Ceux de nos amis de la gauche qui avaient adressé la parole essayèrent de nous faire croire qu'il y avait suffisamment de communications pour le moment entre l'est et l'ouest, et qu'il n'y avait aucune nécessité pour un nouveau chemin de fer. Cependant, le leader de l'opposition n'eut pas plutôt ouvert la bouche qu'ils tombèrent tous en rang. Je ne crois pas qu'il soit juste de leur part de prétendre que les membres de la droite soient dociles au moindre signe de leur chef, parce que je n'ai jamais vu, depuis que je fais partie de ce parlement, les membres d'un parti politique se ranger sous la férule de leur chef avec autant de promptitude qu'en cette circonstance. Avant que le leader de l'opposition se fût exprimé à ce sujet, chacun paraissait avoir son projet, mais à l'appel du chef tout cela cessa comme par enchantement et chacun vint docilement prendre le rang. C'est ainsi, du reste, que les choses devaient se passer, car je suppose que le chef de l'opposition a donné plus d'attention au sujet dont il s'agit que ceux qui lui sont subordonnés. Eh bien, si cela est, je ne vois pas pourquoi on trouverait tant à redire à ce que nous suivions nous aussi, je ne dirai pas notre chef, mais plusieurs chefs qui ne cessent de témoigner d'une grande sollicitude pour les affaires de ce pays.

On a beaucoup parlé de la route que devra suivre ce nouveau chemin de fer comme chemin de colonisation. Je crois que nous serions tous heureux de voir ce beau pays du nord de Québec et d'Ontario ouvert à la colonisation, parce que je crois que la plupart des témoignages s'accordent à faire foi que c'est là une région d'une grande valeur. J'ai été heureux d'entendre un honorable député, venant, je crois, d'une des circonscriptions d'Essex, nous lire des extraits du " Mail and Empire " blâmant le premier ministre de la province d'Ontario de ne pas apporter plus d'empressement à la colonisation du nord de cette province, et personne ne saurait, je crois, mettre en doute que le " Mail and Empire " est l'un des fidèles du parti conservateur. Cet honorable gentleman nous a alors parlé des millions d'acres de cette région argileuse que le " Mail and Empire " était si désireux de voir offertes à la colonisation. Maintenant, les membres de l'opposition n'ont que du dédain pour ces régions du nord. A les entendre, il n'y aurait là que des marais, et même l'un de ces gentlemen a été jusqu'à dire que le sol de cette partie du pays offraient si peu de consistance qu'on pouvait partout y enfoncer des perches de 50 pieds de longueur. Je n'ai pas cependant le moindre doute que toute personne sans préjugés qui aurait assisté à nos séances n'aurait pu faire autrement qu'en venir à la conclusion que la plupart des témoignages représentent ces régions du nord comme étant un excellent pays. Ainsi je crois que, comme chemin de colonisation, nous pouvons prétendre que cette ligne rendra de bons services, car le pays qu'elle est destinée à traverser est non seulement colonisable mais contribuera beaucoup à augmenter la richesse de ce Dominion.

On a trouvé beaucoup à redire, et je crois sans la moindre raison, aux conditions du contrat. Je ne suis pas un homme de loi, mais j'ai déjà eu l'occasion d'examiner des contrats, et je crois que je puis voir ici la main du ministre de la Justice. Je crois que nous pouvons nous en rapporter, pour un contrat de ce genre, à un juriste d'une habileté aussi consommée que le ministre de la Justice. Je remarque que tous les avocats que nous avons en cette Chambre se rangent aux avis exprimés en matière de droit par le ministre de la Justice, et ils ont parfaitement raison d'en agir ainsi. Le contrat, qui nous est en ce moment soumis, peut passer pour un contrat modèle, de l'avis de tous les juristes qui l'ont examiné.

On nous a aussi parlé beaucoup de la démission de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il est possible que l'honorable gentleman ait été l'objet de remarques désagréables. J'ai toujours eu beaucoup d'admiration pour l'ex-ministre, et j'ai de l'admiration pour tout homme qui, sur une question de principe, quittera une position comme celle que cet honorable gentleman occupait. Les honorables gentlemen de la gauche sont toujours à nous parler du magnifique traitement que reçoivent les ministres de la Couronne. Je n'attache aucune importance à cela. Je crois que tout homme digne d'occuper la position de premier ministre, ou de ministre du gouvernement d'un pays comme le Canada, a droit à ce traitement et même à plus que cela ; mais un homme ambitieux comme l'est l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux doit donner son attention à autre chose qu'à la question du traitement.

M. MACLAREN (Huntingdon).

Tout homme qui agit en qualité de membre du gouvernement de ce grand Dominion, et qui est en état d'exercer sa part d'influence dans les destinées du pays, occupe une position importante. A venir jusqu'au jour où l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prononcé son discours, j'ai toujours eu beaucoup de sympathie pour lui ; et si cet honorable gentleman avait apporté plus de dignité dans la position qu'il jugeait devoir prendre, je continuerais toujours à avoir pour lui la plus grande admiration. Mais, après la mesquinerie et l'étroitesse d'esprit dont il a fait preuve dans son discours, j'en suis venu à la conclusion que je m'étais beaucoup trompé sur son compte.

L'honorable député qui vient de me précéder conviendra, je crois, que l'on doit jusqu'à un certain point juger d'un homme par ses déclarations. Tous les avocats vous diront que quand ils se trouvent en présence d'un témoin qui exagère ou dénature la vérité d'une certain côté, il est fort difficile d'ajouter foi à ce qu'il pourrait avoir à dire sur un autre sens. J'ai pris soigneusement note de tout ce que les membres de l'opposition nous ont dit au cours de ce débat, et ce qui m'a beaucoup frappé ce sont les grandes divergences d'opinions au sujet du coût de ce chemin. En général, on a parlé de quelque chose comme 100 millions de dollars. Voilà qui dépasse quelque peu les chiffres soumis par l'honorable ministre des Finances, qui, je crois, est pourtant à même d'en savoir plus long à ce sujet que tout autre membre de la Chambre. L'honorable député de Simcoe-ouest (M. Lennox) a encore enchéri sur tout cela, jusqu'au point d'en arriver à $150,000,000. Je dus sortir pour quelques instants, et quand je reviens il en était rendu à $200,000,000. Je jugeai alors inutile d'écouter la fin de ce long et peu intéressant discours, le troisième, je crois, en longueur, de tous ceux qui ont été prononcés au cours de ce débat, bien que je doive laisser au jugement de la Chambre de décider quel rang il faudra lui assigner au point de vue des qualités substantielles. L'honorable député de Prince-est (M. Lefurgey) saute ensuite d'un seul bond jusqu'à $500,000,000. Je croyais que c'était là l'extrême limite où l'on pouvait atteindre, mais à mon grand étonnement il se trouve que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), l'un des directeurs du Pacifique Canadien, le grand financier et l'homme des finances de l'opposition, put arriver jusqu'à $560,000,000. Il m'a alors semblé évident que si l'opposition ne peut pas nous fournir un état estimatif plus précis que d'errer ainsi de 100 à 560 millions, on ne peut guère dire qu'elle soit en état de traiter cette question avec justice, et l'on peut se demander quelle foi il conviendrait de prêter à ses assertions. Je ne veux ici aucunement parler des taux de transport du blé, des avantages des voies de terre ou d'eau, de l'amélioration de nos voies navigables et de construction de chemin de fer ou de tronçons de chemins de fer par l'Etat. Je crois, M. l'Orateur, que nous pouvons laisser de côté, car nous sommes suffisamment maintenant saturés de chiffres. Le malheur est que ces chiffres ne concordent pas entre eux. Même les honorables membres de la gauche ne sont pas toujours d'accord entre eux quand ils nous citent des chiffres.

Une autre objection qui a été faite à ce projet, c'est que nous sommes trop pressés de le voir mener à bonne fin. Voilà pourtant des années que les membres de la gauche harcèlent le gouvernement pour l'amener à résoudre la question des transports. Ils nous ont dit qu'on ne peut pas sortir le blé que nous avons dans l'ouest, que cette année il y a 50 millions de boisseaux à expédier, et que l'année prochaine il y en aura 100 millions. Et ils nous demandent: Qu'allez-vous faire ? Ils nous disent que nous ne faisons rien, et que nous laissons le blé pourrir sur place. Cependant, le gouvernement n'avait pas plutôt soumis son projet que l'opposition l'a rejeté, en disant que le pays n'en voulait point. Cette Chambre compte au delà de 200 représentants venant de la campagne. Je viens moi-même d'un comté agricole de l'intérieur, et nous avons là un journal qui a demandé aux cultivateurs d'écrire à leurs représentants en Chambre pour les mettre en garde contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. La première fois que je suis allé chez moi, mes amis se sont étonnés de ce voyage, et m'ont dit: " Comment, c'est vous. Mais nous avions cru plutôt que vous étiez trop occupé à lire ces lettres pour trouver le temps de venir voir votre famille ! " Je n'ai reçu qu'une seule lettre, et cette lettre ne venait pas d'un ami politique, ou en réponse à l'appel du journal en question. Cette lettre venait d'un de mes commettants à qui j'avais envoyé le numéro du " Herald " contenant le discours du premier ministre, ainsi qu'un tracé de la route du Grand-Tronc-Pacifique, parce que je croyais que c'étaient là des renseignements qui l'intéresseraient. Nous ne nous bornons pas à communiquer ces renseignements à nos propres amis, et nous devons plutôt tendre à renseigner et éclairer ceux qui ne partagent pas nos convictions.

Cette lettre contenait des objections contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, et me faisait observer que j'en arriverais plutôt à mes fins en distribuant, non pas le " Herald ", mais des copies des discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ces honorables messieurs de la gauche aimeraient peut-être à savoir qui pouvait bien m'écrire ainsi. C'est le candidat conservateur, aux dernières élections provinciales, qui n'a pas été élu. Je le répète, je viens moi-même d'un district agricole de l'intérieur, où le seul avantage que nous pourrions retirer de ce projet se rattacherait indirectement à la grande prospérité du pays. J'ai rencontré là-bas plusieurs de mes amis, qui paraissent croire que ce projet est ex-

cellent. Quant à moi, je suis prêt à appuyer ce projet de mon vote, et à me présenter de nouveau devant mes électeurs de Huntingdon pour justifier de ma conduite à cet égard.

Encore une autre remarque, et j'en aurai fini, car j'ai promis d'être bref. Cette Chambre comprend deux partis : le parti du gouvernement et l'opposition. Je crois qu'on me concédera que les membres de la droite sont tout aussi intelligents que les membres de la gauche. Je ne veux pas prétendre à rien de plus, mais j'ai tout lieu de croire qu'on voudra bien admettre que nous pouvons, tout autant que la gauche, décider ce qui peut convenir au pays. Nous sommes une cinquantaine de plus que du côté de la gauche, et cela doit compter pour quelque chose. Nous sommes revenus au pouvoir en 1896 avec une bonne majorité, et cette majorité était encore plus considérable en 1900. A venir jusqu'à ce temps-là, le pays s'est déclaré satisfait de notre administration. Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de protestations dans le pays, du moins parmi les libéraux, contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Quelques-uns des journaux conservateurs, entre autre le " Mail and Empire ", ne sont pas justifiables de s'exprimer comme ils le font au sujet du pays que ce chemin de fer doit traverser, et ce n'est pas ainsi qu'ils agiraient dans des circonstances différentes. Je crois que nous devons envisager cette question largement. Je crois que nos chefs ont donné à cela toute la considération possible. Bien entendu, les honorables gentlemen de la gauche blâment le gouvernement de n'avoir pensé à cette affaire que trois ou quatre mois, et cependant ils ne tarissent pas d'éloges sur le compte de l'honorable leader de l'opposition parce qu'il a pu proposer son contre-projet après n'y avoir pensé que trois ou quatre jours. J'ignore s'ils croient que c'est à cela qu'il faut mesurer les capacités du très honorable leader du gouvernement comparativement à celle du leader de l'opposition, mais quant à nous ce n'est pas à cette enseigne que nous nous logeons. Je crois, au contraire, que ce projet a été longuement mûri, et le pays nous approuvera de le soutenir de nos votes. Quant à moi, je suis prêt à donner mon vote. Certaines gens de mon comté ont pu peut-être s'imaginer que je chercherais ici à m'échapper par la tangente, mais ce n'est pas ainsi que je suis fait. Si je vois qu'un projet a du bon, je suis prêt à l'appuyer, non seulement de mon vote mais en le défendant par la parole devant cette Chambre. Je vous remercie, M. l'Orateur, de la bonne attention que vous m'avez prêtée. Je regrette qu'il n'y ait pas plus de députés présents en ce moment, mais je suppose qu'il faut s'attendre à ces abstentions, et je ne fais de reproches à personne. Ce débat menace de devenir un véritable ennui, d'autant plus qu'au point où nous en sommes il nous est impossible de ne pas tomber dans des répétitions fastidieuses. J'espère que nous

M. MACLAREN (Huntingdon).

en aurons bientôt fini, et je ne doute nullement de ce que sera le vote en cette Chambre ou de ce que le pays en décidera. Je ne doute nullement que l'électorat saura, en temps voulu, ratifier le vote de ceux qui vont bientôt avoir l'occasion, en cette Chambre, d'appuyer le gouvernement.

M. HENRY CARGILL (Bruce-est) : Je considère, M. l'Orateur, que c'est là la question la plus importante que cette Chambre ait eu à traiter, depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie, et je présume que mes électeurs aimeront à savoir pour quelles raisons je pourrais m'opposer à ce projet ou l'accepter. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans aucuns détails, ni de citer beaucoup de chiffres. Je veux simplement vous dire ce que l'on doit, dans mon humble opinion, penser de tout cela. J'ai suivi attentivement ce débat, depuis que ce bill a été mis en discussion dans le comité des chemins de fer, et je vais vous rappeler par quelles phases ce débat a passé. J'ai lu dans le numéro de la " Canada Gazette " paru vers le 15 décembre dernier que le Grand-Tronc-Pacifique devait présenter une demande, à la prochaine session du parlement pour une charte leur permettant de construire et d'exploiter un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à un point quelconque de la côte du Pacifique. Le parlement fut convoqué, et une demande fut présentée pour cette charte devant le comité des chemins de fer. Quand cette demande fut faite, la ligne projetée partait de Québec au lieu de North-Bay et il était question de se rendre à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. A une réunion du comité des chemins de fer, un député des provinces maritimes—je crois que ce fut l'honorable député de Cumberland—émit l'avis qu'on ferait bien de prolonger la ligne plus à l'est jusqu'à Moncton. Cette proposition fut adoptée. Une charte fut alors accordée au Grand-Tronc-Pacifique, donnant droit à cette compagnie de construire un chemin depuis Moncton jusqu'à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. Mais avant cela, le chemin de fer Transcanadien était entré en scène pour rappeler que le parlement lui avait déjà accordé une charte pour la construction d'un chemin à partir de Québec au nord du lac Abbitibi à travers les provinces de Québec et d'Ontario, le nord du lac Winnipeg, les prairies et la Colombie Britannique, jusqu'au littoral du Pacifique. Cette compagnie fit valoir qu'elle avait déjà dépensé beaucoup d'argent en explorations et études et il arriva que le gouvernement allait se trouver avoir à faire face à l'éventualité de subventionner deux chemins de fer au lieu d'un. C'est alors que des arrangements furent conclus, afin de fondre les deux chartes en celle dont le projet a été soumis à cette Chambre. Après avoir examiné sur la carte le tracé du Transcanadien et avoir entendu ce que les promoteurs de ce projet avaient à dire sur les ressources du pays

adjacent à ce chemin de fer dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec, j'émis l'avis devant le comité qu'il serait très désirable que le gouvernement entreprît la construction de ce chemin, et qu'il en eût la propriété depuis Québec jusqu'à la côte du Pacifique. Cependant, quand le premier ministre soumit son projet à la Chambre, le tracé avait été changé, et au lieu de passer par le nord du lac Abbitibi et du lac Winnipeg, la route déviait maintenant vers la ville de Winnipeg, d'où on projetait de prendre une direction nord-ouest par voie d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique. Bien plus, il n'y avait plus là maintenant qu'une sorte de projet bâtard : une partie de la route devait être construite par le gouvernement, et l'autre partie par le Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement donnant sa garantie aux obligations de la compagnie. Je suis depuis quelque temps en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et cela pour plusieurs raisons. L'une de ces raisons est que le public et le gouvernement ont ainsi le contrôle des taux. En second lieu, le gouvernement, grâce aux énormes ressources dont il dispose, est en mesure de pouvoir construire un chemin de fer à bien meilleur marché qu'aucune corporation particulière sur le continent américain. Le gouvernement peut se présenter sur le marché financier, et obtenir les capitaux dont il a besoin à 3 pour 100, au lieu qu'une compagnie de chemin de fer aurait à payer pour ses obligations au moins 5 pour 100.

Un financier éminent de ce pays, dont le nom fait autorité, a dit l'autre jour dans cette Chambre que le chemin de fer New-York Central avait tout récemment contracté un emprunt pour lequel on a dû consentir à payer 5 pour cent, en outre d'une commission de 1 pour 100. Ce même financier a représenté que la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement du Canada équivalait à donner à cette compagnie 1½ pour 100 sur le capital requis pour la construction du chemin. Cela, tout compté, et avec la création d'un fonds d'amortissement, équivaudrait au bout de 50 ans à $92,000,000. D'un autre côté, le gouvernement et les partisans du gouvernement prétendent qu'ils ne donne à ce chemin de fer ni argent ni terres. C'est là l'une des grandes raisons pour lesquelles le gouvernement devrait construire et exploiter ce chemin.

Au moment où le bill du chemin de fer électrique Toronto, Hamilton était en discussion au comité des chemins de fer, j'ai entendu le maire de la ville de Toronto nous déclarer que la franchise du tramway électrique de Toronto rapporterait cette année à la ville $250,000 de revenus, et qu'à la fin du bail la ville toucherait un revenu de trois quarts de millions de dollars. Au point où nous en sommes dans l'histoire du pays, et si l'on regarde ce qui se passe ailleurs, nous sommes à même de pouvoir profiter de l'expérience acquise ailleurs. A l'étranger, les franchises de tramway électriques, d'eau et du gaz donnent des revenus suffisants, non seulement pour faire face aux dépenses de service, mais aussi pour contribuer au paiement des taxes. Voici un exemple qu'il est bon d'imiter. Le Canada est un jeune pays, qui ne fait que commencer sa carrière. Nous avons d'immenses ressources, égales sinon supérieures à celles de tout autre pays civilisé sur la surface du globe. Notre superficie est plus considérable que celle des Etats-Unis, et nous avons plus de ressources que le pays voisin. Ce qui nous manque, c'est la variété des climats que possèdent les Etats-Unis, mais sous tous les autres rapports nous sommes leurs égaux sinon leurs supérieurs. Je dis donc—et je crois être ici l'interprète d'un grand nombre au Canada —que le temps est arrivé où le gouvernement de ce pays, en entreprenant de construire un transcontinental de l'Atlantique au Pacifique, construise lui-même ce chemin de fer et le possède et toute propriété. Naturellement, c'est ici l'Intercolonial qui sert d'exemple. Il ne s'ensuit pas, parce que l'Intercolonial n'a pas été lucratif, qu'il en sera de même d'une grande ligne transcontinental. Le gouvernement se propose de céder ce chemin au Grand-Tronc-Pacifique durant 50 ans, ce qui, suivant moi, va retarder d'autant toute tentative de la part du gouvernement de nationaliser nos chemins de fer.

Le tracé de ce chemin de fer aurait dû passer au nord du lac Winnipeg. La distance aurait été plus courte, et ce chemin de fer aurait ainsi ouvert et développé une partie de la région des prairies non encore pourvue de chemin de fer. Si l'on se met immédiatement à la construction de ce chemin de fer, nous en avons au moins pour six ou sept ans avant que tout soit terminé. Et il n'est personne, en cette Chambre, qui puisse prétendre que cela va apporter le moindre soulagement à l'ouest. Nous avons maintenant, là-bas, deux chemins de fer, le Pacifique Canadien et le Canadian Northern. J'ai toute raison de croire que quand ces deux chemins de fer auront été pourvus de tout le matériel roulant nécessaire, ils pourront transporter sans difficultés tous les produits de Winnipeg et de la région à l'ouest de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur. Si cela ne se peut pas, il faudrait très peu d'aide au Pacifique Canadien pour permettre à cette compagnie de doubler sa voie; et un expert en ces matières m'a assuré qu'un chemin de fer à double voie peut transporter six fois autant de trafic qu'un chemin de fer à voie unique. Cela étant, on peut aisément en conclure que le Pacifique Canadien et le Canadian Northern ne sauraient avoir aucune difficultés à transporter tous les produits de l'ouest. Je m'attends même que le jour n'est pas éloigné où la baie d'Hudson offrira un débouché naturel pour une très grande partie des produits de l'Ouest.

J'ai lu l'autre jour dans un journal qu'on

est à organiser une expédition à Halifax, sous les auspices du gouvernement du Dominion, afin d'explorer la région de la baie d'Hudson et faire rapport sur les facilités que peut présenter cette grande mer intérieure pour l'écoulement du trafic de l'ouest. Si ces rapports sont favorables, une grande partie de nos régions des prairies se trouvera là avoir un débouché naturel ; et chacun peut constater lui-même que ce serait là la route la plus pratique pour permettre aux cultivateurs de l'ouest d'arriver sur les marchés de l'univers.

Je ne suis pas le seul à avoir parlé des facilités qui existent actuellement dans le Manitoba et les territoires pour transporter les produits de ces régions jusqu'à Port-Arthur. Les journaux ont déjà publié ce que pense de cela le premier ministre Roblin, du Manitoba, en qui les Manitobains ont la plus grande confiance, ainsi qu'en ont témoigné les élections qui viennent d'avoir lieu dans cette province. Ses succès en matière de chemins de fer, et en améliorant les facilités de transport du Manitoba, ont beaucoup contribué à l'amener à la position éminente qu'il occupe actuellement. Il s'empara de la question des chemins de fer, et lui donna la solution la plus avantageuse que province l'en a-t-elle récompensé en le choisissant pour la seconde fois comme son premier ministre. Eh ! bien, que dit M. Roblin ? Voyez la carte du Manitoba, et comparez cette province avec Ontario et Québec. La partie du Manitoba où se récolte le blé est absolument sillonnée en tous sens par des chemins de fer. Même, les anciennes provinces d'Ontario et de Québec n'offrent rien de semblable. M. Roblin affirme qu'au Manitoba, quand le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern auront été pourvus de tout le matériel roulant qui leur manque ainsi que des embranchements nécessaires, ils seront parfaitement à même de pouvoir transporter tous les produits de l'ouest jusqu'au lac Supérieur. Il ajoute que les Manitobains ne voient pas d'un bon œil cet autre chemin de fer transcontinental.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Pringle) nous a soumis des faits et des chiffres, qu'il a pris beaucoup de peine à rassembler, et ces faits et ces chiffres doivent suffire à convaincre tout homme sans préjugés que nous avons dès maintenant de plus grandes facilités pour le transport des produits de l'ouest dans la direction de l'est qu'il ne nous serait possible d'avoir en construisant ce nouveau chemin de fer. Les chiffres de mon honorable ami ne sauraient être récusés. En fait, nos réseaux actuels de chemins de fer sont si effectifs, qu'une bonne partie du grain des Etats-Unis à destination de l'Europe arrive à l'Atlantique par des voies canadiennes. Mon honorable ami a épuisé ce qu'il y avait à dire sur ce sujet, et il me serait bien inutile d'y revenir. Chicago, Duluth et Fort-William envoient du grain à Buffalo, ainsi qu'aux ports de la baie Georgienne puis de là à Montréal par chemin de fer. Si nous pouvons envoyer du grain de Chicago, Duluth et Fort-William jusqu'à la baie Georgienne, et de là à l'Atlantique, à un taux bien plus bas que si ce grain était envoyé à New-York ou à Boston, il est évident que notre route est meilleure que celle des Etats-Unis. Et comme les navires peuvent faire trois voyages de Fort-William à la baie Georgienne, dans le même temps qu'ils en mettent à en faire deux à Buffalo, ils sont en mesure de pouvoir transporter du grain à de bien meilleures conditions. Si notre gouvernement voulait entreprendre l'amélioration de nos ports de la baie Georgienne, et si nous avions plus d'élévateurs et d'entrepôts à Fort-William et à Port-Arthur, nos chemins de fer pourraient amener le grain à des ports de bonne heure à l'automne, aussitôt que les cultivateurs auraient fini de battre leur blé.

Si le gouvernement veut accorder l'aide nécessaire pour augmenter la capacité de nos élévateurs à Midland, Collingwood, Depot-Harbour, etc., le grain pourra être transporté à l'automne à travers les lacs, avant la clôture de la navigation, jusqu'à ces élévateurs et entrepôts des bords orientaux de la baie Georgienne, pour de là être transporté en hiver par chemin de fer jusqu'au littoral. Et pendant ces mêmes mois d'hiver, les chemins de fer de l'ouest pourraient continuer à transporter le grain, et l'emmagasiner dans les entrepôts de Port-Arthur et de Fort-William en attendant le printemps. Sur ce point-là, nous pouvons invoquer le témoignage d'une grande autorité qui n'est rien moins que sir William Van Horne. J'ignore s'il s'est montré opposé à la construction de ce nouveau transcontinental ; mais il émet l'avis qu'il sera impossible de construire un chemin de fer, de l'est à l'ouest, pouvant transporter les produits de cette partie du pays à aussi bon marché que nous ne le pouvons avec nos moyens actuels. Je suis absolument sûr que les honorables membres de cette Chambre aimeront à se ranger à l'avis de sir William Van Horne. Il est le premier qui ait été choisi pour agir en qualité de président de la commission des transports, et pour s'enquérir de tout ce qui a trait à cette question. S'il était besoin d'autres témoignages, je pourrais aussi vous donner le nom de M. Meighen, président de la " Lake of the Woods Milling Co." et qui fait de grandes affaires en grains et farines. Il doit avoir d'énormes dettes de voiture à payer, et il fait transporter du grain et de la farine toute l'année par les lacs et les chemins de fer. Je doute beaucoup qu'il y ait une autre compagnie de minoterie au Canada qui reçoive plus de blé de l'ouest de ce genre que la " Lake of the Woods Milling Co." M. Meighen est un homme pratique, qui s'occupe d'affaires depuis de longues années, et dont l'opinion vaut par conséquent d'être prise en considération. Il dit qu'il sera impossible de transporter jusqu'à l'Atlantique les produits

de l'ouest entièrement par chemin de fer à aussi bon marché que la chose se pratique actuellement par transports mixtes. L'année dernière, on a reçu 15 millions de boisseaux de grain à Midland, et la même quantité à Depot-Harbour. Comme mon honorable ami de Cornwall et Stormont (M. Pringle) a déjà traité tout cela très au fond, je n'en dirai pas plus long à ce sujet.

Mais je tiens cependant à rappeler que ce pays a déjà dépensé quelque chose comme 70 millions de dollars pour notre système de canaux. Si le gouvernement a l'intention de dépenser 100 millions ou plus pour construire une route rivale destinée au transport des produits de l'ouest jusqu'aux marchés de l'est ou jusqu'au littoral de l'Atlantique, cette entreprise serait certes louable si le transport de ces produits pouvait se faire sur cette route aussi économiquement que par la voie d'eau et de terre. Mais quand ceux qui sont à même d'être les mieux informés sur cette question des transports viennent nous dire que cela est une impossibilité, il peut certainement sembler absurde à tout homme sans préjugés de voir le gouvernement se lancer dans cette entreprise. Au lieu de cela, et au fur et à mesure que se développe le commerce de l'ouest, que le gouvernement consacre donc environ 10 pour 100 de ce qu'il se propose de dépenser pour la construction de ce nouveau chemin, à l'amélioration de nos canaux et à la construction de nouveaux élévateurs. Ce faisant, il abaissera probablement les taux de transport et épargnera beaucoup d'argent à nos populations de l'ouest. Si je suis bien informé, on a dû, je crois, transporter du blé cette année de Fort-William à Montréal par les canaux pour 4 cents par boisseau.

J'ignore ce qu'on demande pour transport entièrement par chemin de fer, de Fort-William à Montréal, mais je suppose que ce doit être quatre fois autant. On a déjà dépensé quelque chose comme un million de dollars pour améliorer nos moyens de transport à Port-Colborne. Je conseillerais au gouvernement de réfléchir davantage, et de considérer s'il ne serait pas préférable d'améliorer nos ports et voies navigables, et développer nos moyens en général, en laissant à la prochaine génération le soin de décider s'il faudra ou non construire un nouveau transcontinental.

Il est certes désirable d'ouvrir à la colonisation et de développer nos nouveaux territoires. Mais, d'après les renseignements que j'en ai, je suis porté à croire que les resources forestières de Québec et d'Ontario sont fort restreintes, ainsi que les terres arables, et ce sont là les seules sources où le gouvernement pourrait puiser pour se rembourser des immenses dépenses qu'il projette de faire. La région des prairies est suffisamment développée par les chemins de fer déjà construits. Je crois, cependant, qu'on a commis une erreur dans le lotissement des terres de ces prairies. On engageait les nouveaux colons à s'éloigner de plus en plus des points déjà habités, afin de se chercher de meilleures terres, et la conséquence en a été que les groupes se sont trouvés clairsemés, et que les taxes d'écoles et autres taxes municipales se sont trouvées très lourdes pour chacun. Il en eût été autrement, si les groupes eussent été plus denses, et le pays s'en serait mieux trouvé. Qui songerait à s'acheter des terres dans les provinces de Québec et d'Ontario, quand il y a au Manitoba et dans les Territoires ces superbes terres destinées par la Providence à la production du blé ? Je me rappellerai toujours le premier voyage que j'ai fait dans l'ouest. Je me suis rendu aussi loin que Regina. M'étant arrêté une heure ou deux dans une petite ville, je louai une voiture avec quelques amis pour aller voir le pays d'alentour. Je revins de cette excursion absolument émerveillé de l'immense étendue de terres de prairies qui n'attendaient plus que le soc de la charrue. Il me sembla alors que nous étions arrivés en Amérique par le mauvais bout. Si nous étions venus par le Pacifique, et que nous eussions laissé les provinces d'Ontario et de Québec couvertes des forêts que la hache du pionnier a abattues, combien préférable eût été notre sort. Les premiers colons s'emparèrent des provinces de l'est, puis l'œuvre de déboisement et de défrichement commença. Les générations s'épuisèrent l'une après l'autre à ce travail ingrat, et un colon passait toute sa vie à mettre une centaine d'acres en état de culture, alors que quatre ou cinq ans suffisent dans le Manitoba et dans les Territoires pour mettre la même étendue de terres en état de donner de superbes récoltes. Les cultivateurs du comté où je suis né ont abattu et brûlé d'immenses étendues de forêts qui, si elles eussent été laissées debout, vaudraient trois ou quatre fois autant que les fermes qui les ont remplacées, y compris toutes les améliorations qu'on y a faites. Nous avons détruit nos ressources naturelles de bois qui eurent suffi aux besoins des prairies pour un temps en quelque sorte illimité, et nous avons au Manitoba et dans les Territoires assez de terres pour donner des homesteads à quatre ou cinq fois autant de colons que le chiffre actuel de la population de tout le Dominion.

M. l'Orateur, je m'oppose au projet du gouvernement parce que cette voie ferrée n'est pas entièrement un chemin de fer d'Etat. J'ai déjà dit pourquoi je suis partisan de la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'Etat. En deuxième lieu, je m'oppose à ce projet, parce qu'on n'a pas fait les explorations convenables. Voici un cultivateur dans le comté de Bruce qui veut construire une maison ou une grange: la première chose qu'il fait c'est de s'adresser à un entrepreneur ou autre expert et de faire dresser des plans et devis. Il s'assure du coût de l'édifice et prend ses mesures en conséquence. Il n'est pas un seul homme d'affaires, soucieux de faire les choses avec

économie qui s'adresserait à un entrepreneur et lui dirait: " Je tiens à faire construire une maison de certaines dimensions; mettez-vous à l'œuvre et construisez-la, puis transmettez votre mémoire et je l'acquitterai. Les ministres prétendent être des hommes d'affaires, mais je ne saurais leur décerner un brevet de capacité au point de vue de cette entreprise. S'ils avaient fait dresser des rapports par des experts, indiquant les obstacles et les difficultés qu'il y aurait à vaincre dans la construction de ce chemin de l'est à l'ouest; s'ils avaient présenté des estimations approuvées par des constructeurs d'habilité reconnue sur le coût probable de la construction du chemin, la Chambre aurait eu quelques données sur lesquelles elle aurait pu s'appuyer pour arriver à une décision. Mais on nous laisse dans les ténèbres et les données nous manquent complètement. On nous affirme sur des preuves puisées à des sources autorisées qu'il est impossible de construire un chemin de fer directement jusqu'à Moncton.

C'est le député de Victoria-nord (M. Hughes) qui nous a donné la variation des altitudes sur la route projetée, et cette hauteur oscille entre cent et deux cents pieds jusqu'à douze et quinze cents pieds. Lorsqu'il s'agit de construire, dans un pays comme celui-là une ligne directe avec des pentes faciles, de façon à ce que le transport des marchandises puisse se faire aussi économiquement que possible, est-il possible de construire en pareil pays un chemin de fer comme celui que nous a décrit le député de Norfolk-nord ? J'ai vécu assez longtemps pour savoir qu'il n'y a rien d'impossible et que le capital secondé par les efforts de l'homme peut surmonter toutes les difficultés. Mais il faut avoir le capital, et quant à savoir s'il est prudent d'épuiser les ressources du pays pour construire un chemin de fer de Québec à Moncton, c'est là une question que le peuple devra décider plus tard.

L'ex-ministre des Chemins de fer a formulé son opinion. Ayant exercé les fonctions les plus élevées dans sa province, il a dû certainement jouir du respect et de l'estime de ses amis politiques, puisqu'ils l'ont élevé à cette haute charge. A l'avènement du gouvernement au pouvoir en 1896, il fut reconnu comme l'homme le plus éminent de la province du Nouveau-Brunswick et on lui demanda d'accepter un portefeuille dans le cabinet fédéral. Il fut appelé à la direction du ministère des Chemins de fer. Quant à savoir s'il a bien rempli cette charge, mes collègues peuvent en juger aussi bien que moi. J'ai assisté assez régulièrement aux séances du comité des chemins de fer et je dois rendre à l'honorable député cet hommage qu'il a toujours rempli ses devoirs avec impartialité. De tous les membres du cabinet c'est celui qui doit être le mieux versé dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. A titre de directeur de ce ministère, c'était là sa spécialité; il a consacré à cette besogne tout

son temps et toute son attention, et par conséquent, à mon avis, l'opinion qu'il a émise au sujet de la construction de ce chemin de fer transcontinental l'emporte sur l'avis de tous les autres membres du cabinet. Occupant une position si élevée; après avoir détenu pendant sept ans ce portefeuille, il faut qu'il ait de bien fortes convictions pour prendre l'attitude qu'il a adoptée dans les circonstances. Il faut qu'il soit bien fermement convaincu qu'en adoptant le plan proposé par le gouvernement, il sacrifierait les intérêts du peuple canadien. Il a préféré sacrifier son portefeuille. Un homme de ce caractère, qu'il ait tort ou qu'il ait raison, mérite l'estime de ses concitoyens.

La dette actuelle du pays, si je ne me trompe, est d'environ $275,000,000. La construction de ce chemin de fer, d'après une estimation modérée ajouterait à cette dette $125,000,000 et la porterait à $400,000,000. Le député de Grey-est (M. Sproule) nous dit que cette addition de $125,000,000 à la dette grèverait de $125 chaque famille canadienne. Je le demande au premier ministre ou à ses collègues présents et surtout au ministre du Commerce qui s'est si souvent plaint des prodigalités du gouvernement conservateur: approuve-t-il le projet du gouvernement ? Jadis, le ministre du Commerce s'évertuait à prouver que le parti conservateur grevait le pays d'une dette écrasante, et d'impôts tout à fait disproportionnés à une population de cinq millions d'âmes. Mettez-nous au pouvoir sécriaient ces messieurs en s'adressant au corps électoral, et nous abaisserons les taxes ; nous diminuerons la dette publique ; nous vous débarrasserons de cet infâme et inique régime qui pressure le peuple et paralyse le progrès du pays.

Or, je le demande, ont-ils réduit de beaucoup la dette ? Ont-ils réduit l'impôt ? Ont-ils réalisé même une économie de quatre à cinq millions ? Il est étonnant que des hommes qui occupent des postes de confiance au pays refusent de réaliser toutes les promesses les plus solennelles et de tenir les engagements les plus sacrés.

En établissant la comparaison entre le projet du gouvernement et le contre-projet du chef de l'opposition, je me suis convaincu que celui-ci l'emporte de beaucoup sur le premier. Le chef de l'opposition propose d'abord de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne en achetant le Canada-Atlantique au prix de $12,000,000 D'aucuns pensent qu'il coûterait $15,000,000. Quand cela serait, nous utiliserions un chemin de fer qui a coûté au pays $70,000,000 au lieu de le mettre au rancart. Nous voulons prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin qu'il puisse participer au transport des produits de l'est vers les marchés extérieurs.

Voilà un projet qui s'impose à l'approbation des populations de l'ouest, et de celles des anciennes provinces. L'Intercolonial nous a coûté $70,000,000 ; nous l'avons outillé à grands frais de matériel roulant, de

locomotives, de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises. Le gouvernement veut aujourd'hui établir un réseau parallèle de Québec à Moncton, au prix de plusieurs millions de dollars et enlever ainsi à l'Intercolonial des centaines de mille dollars de recettes ; or, c'est là une proposition que nul homme d'affaires ne saurait approuver. Nous voulons, en outre, prolonger le chemin de fer jusqu'à Sudbury, ou à quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le coût estimatif est de $4,000,000. Nous voulons aussi acquérir le chaînon de cette dernière compagnie, de Sudbury à Fort-William, au prix de $25,000,000. Après avoir acheté cette voie ferrée, nous serons en mesure d'accorder le droit de parcours au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Canadien du Nord. On nous dit que si ce chemin de fer transcontinental est construit et cédé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tous les autres chemins de fer pourront obtenir droit de parcours; mais si ce réseau est construit et exploité par le gouvernement, tous les autres chemins de fer pourront obtenir réciprocité de parcours sur ce réseau, sur un pied de parfaite égalité. En acquérant le chaînon du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Sudbury à Fort-William, à titre de chemin de fer d'Etat, et en accordant droit de parcours à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à celle du chemin de fer Canadien du Nord, ainsi qu'à l'Intercolonial, ce réseau desservirait les trains de trois réseaux.

La redevance acquittée par ces compagnies serait une source importante de revenu pour le pays, et l'Intercolonial pourrait utiliser cette voie ferrée fort économiquement. La commission pourrait diriger toute cette administration. Les députés de la gauche prétendent que l'Etat ne doit pas se faire propriétaire et exploiteur de chemins de fer. Il serait impossible, disent-ils, de soustraire cette administration aux influences politiques qui exerceraient une puissante pression, et empêcheraient ainsi l'exploitation économique du réseau. Si le gouvernement avait construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu d'accorder une charte à une compagnie, et s'il était propriétaire de ce réseau, le pays en retirerait aujourd'hui d'énormes revenus, et ce serait un excellent placement. Ces messieurs prétendent qu'il est impossible de soustraire cette administration aux influences politiques. J'affirme le contraire. Il y a encore des Van Horne, des Shaughnessy et des Hay dans ce monde. Supposons que le gouvernement eût dit à sir W. Van Horne : Construisez le chemin de fer Canadien du Pacifique; nous vous fournirons les capitaux nécessaires ; nous voulons que vous l'exploitiez; nous vous ferons un traitement de $12,000 par mois ; et c'est une rémunération fort libérale; nous vous donnerons cinq pour cent des profits nets, quand la voie ferrée sera en exploitation. Les recettes annuelles brutes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique atteignent le chiffre de $44,000,000 et les profits nets s'élèvent à $15,000,000. Quel est aujourd'hui le capital placé dans ce chemin de fer ? Disons qu'il soit de $300,000,000. Cinq pour cent sur $15,000,000 donneraient $750,000, ce qui donnerait un revenu annuel de $900,000. Disons $1,000,000, somme qui, défalquée des $15,000,000 de profits nets de la compagnie donnerait $14,000,000 représentant le revenu que le pays retirerait de cette voie ferrée. Cette somme permettrait de payer 4⅔ pour cent d'intérêt sur l'argent placé dans la construction de cette voie ferrée. Supposons que l'on réduise cette somme au capital actuel. En divisant ce capital de $300,000,000, on obtient $150,000,000; de sorte que le pays devrait retirer sous l'administration de Van Horne, des profits de cette voie ferrée, huit ou dix pour cent d'intérêt sur le montant engagé dans la construction du chemin de fer. Voilà un excellent argument en faveur des chemins de fer d'Etat.

J'ai épuisé la matière et je ne veux pas abuser davantage de la patience de la Chambre. D'ailleurs, à cette période du débat, il n'y a pas lieu de faire de grands discours. J'ai écouté attentivement les orateurs des deux côtés et je me trouve dans la situation de ce juge américain qui instruisait sa première cause. Après avoir entendu les plaidoiries des deux parties, et après que les avocats eussent fait leur adresse aux jurés, le juge résuma les débats et s'adressant aux jurés, leur dit : Messieurs les jurés, si vous croyez que l'avocat du plaignant a raison, vous rendrez votre verdict en faveur du plaignant, et si vous croyez que l'avocat du défendeur a raison, vous rendrez votre verdict en faveur du défendeur ; mais si, comme moi, vous n'ajoutez foi ni à l'un ni à l'autre des avocats, je veux être pendu si je sais ce que vous avez à faire.

Je vous remercie, M. l'Orateur, et je remercie la Chambre, de l'attention que vous m'avez prêtée.

M. C. H. PARMELEE (Shefford) : Je n'ai nullement la prétention de jeter quelque lumière sur la question, à cette phase du débat ; et d'autre part, je ne sens pas le besoin de faire d'excuses, si je lasse la patience de la Chambre ; car, à cet égard, tous les députés sont sur un pied d'égalité. Si je prends la parole, pour adresser à la Chambre quelques observations, c'est qu'il s'agit d'une des plus grandes entreprises que le parlement ait encore été appelé à délibérer. Bien que le débat eût été quelque peu prolixe et que certains orateurs se soient laissés entraîner au delà des bornes, je dois avouer que, somme toute, cette discussion a été très utile et que le pays en bénéficiera. Si les députés de la droite ont été en mesure de formuler des arguments plus convaincants que ceux émis par les députés de la gauche, c'est que ces derniers ont une bien mauvaise cause à plaider, et qu'il est bien

difficile de faire valoir de bons et puissants arguments contre une entreprise de l'excellence de celle présentée à la Chambre par le gouvernement. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a dit, au cours du débat, que personne ne demande la construction du réseau en question, et que la province de la Colombie Anglaise n'a pas formulé de demande dans ce sens.

L'autre jour, au Sénat, un des membres de ce corps a déclaré que la Colombie Anglaise s'oppose à ce projet. Voici, à cet égard, une dépêche publiée aujourd'hui même dans les journaux :

La Colombie Anglaise a donné une réponse fort catégorique aux arguments formulés par le sénateur MacDonald contre le Grand-Tronc-Pacifique et à l'assertion de M. Blair portant que la Colombie Anglaise est hostile à la construction de ce chemin de fer. La chambre de commerce de Victoria, qui a toujours passé pour l'association la plus conservatrice de la province, a virtuellement répudié ces deux déclarations en formulant les vœux que voici : Résolu que la Chambre de commerce de Victoria approuve les efforts tentés par le gouvernement fédéral dans le but de faire construire un nouveau chemin de fer transcontinental, et que nous demandons avec instances à nos représentants de ne pas susciter d'obstacles à l'exécution de ce projet.

Après tous les débats qui se sont livrés autour de cette question, aujourd'hui si connue du pays, cette approbation est fort précieuse, d'autant plus qu'elle vient d'une société dont les tendances conservatrices sont très prononcées, ainsi que l'affirme la dépêche.

Je tiens à signaler ici une ou deux dispositions de la mesure en discussion. A titre de député anglais de la province de Québec, il m'est agréable d'approuver ce projet et pour cette raison-ci entre autres : c'est qu'il tend à développer la zone arable de la province de Québec. Par le passé cette province, j'ai à peine besoin de le dire ici, a été décimée par le fléau de l'émigration aux Etats-Unis. Ce mouvement date de l'insurrection de 1837, alors que la tyrannie du "pacte de famille" ayant poussé le peuple à la révolte, nos pères versèrent leur sang pour la conquête des libertés dont nous jouissons aujourd'hui. Cet exode subit une recrudescence à l'époque de la guerre civile, et cela en raison des primes offertes pour recrutement des armées du Nord, et aussi par suite de la grande demande de main-d'œuvre dans la Nouvelle-Angleterre, demande provoquée par l'enrôlement de tant d'ouvriers dans les rangs de l'armée. A l'issue de la guerre civile, il s'opéra un puissant développement dans les industries de la Nouvelle-Angleterre, et surtout dans les industries des cotons, des lainages et des chaussures. Les ouvriers américains s'étaient livrés à d'autres carrières et il en résulta une grande demande de main-d'œuvre, tant au Canada qu'en Europe. Le Canadien-français, on le sait, a des aptitudes spéciales

M. PARMELEE.

pour les occupations industrielles, pour les travaux mécaniques de tout genre, demandant de la dextérité et du bon goût. C'est une question d'hérédité ou d'atavisme, sans doute, chez lui ; et cela tient à la pratique dans les foyers canadiens-français où les paysans exercaient l'industrie domestique du tissage et de la fabrication des chaussures. Quoi qu'il en soit, les Canadiens-français devinrent les ouvriers favoris dans les fabriques de la Nouvelle-Angleterre ; et comme la prospérité leur souriait dans leurs nouvelles demeures, ils donnaient tout naturellement de leurs nouvelles à leurs parents et amis au pays natal, les invitant à venir les rejoindre.

Ils gagneraient de bons salaires. Les membres de la famille, en âge de travailler, mettaient leurs bénéfices en commun, de sorte que le salaire global de la semaine atteignait un chiffre élevé. Il va sans dire qu'en pareilles circonstances, le volume de l'immigration se gonfla d'année en année et finit par atteindre des proportions alarmantes. Je ne crois pas exagérer en affirmant qu'il y a aujourd'hui dans les Etats de la Nouvelle Angleterre un million et demi de Canadiens-français dont la puissance de production aurait pu s'utiliser dans le développement des immenses ressources de notre pays. Lorsque le Nord-Ouest fut réunit à la Confédération en 1870, des hommes, pleins de patriotisme, notamment les évêques et leur clergé tentèrent de sérieux efforts pour engager leurs concitoyens à aller s'établir au Nord-Ouest, afin de les retenir ainsi au pays. Ces efforts n'ont guère été couronnés de succès. Le Manitoba était bien éloigné, et à une époque où il n'y avait pas de chemin de fer dans ce pays, il en coûtait beaucoup pour transporter une famille au Nord-Ouest et pourvoir à ses besoins, jusqu'à ce que le sol pût produire une récolte. D'autre part, la Nouvelle-Angleterre était à proximité, et l'immigrant qui s'y dirigeait pouvait commencer à gagner un salaire, le matin même de son arrivée. Voilà pourquoi les Canadiens-français n'ont pas tiré parti des circonstances favorables et des avantages que l'ouest lui offrait ainsi qu'à tous les autres immigrants.

Puis il survint, on le sait, une période de dépression et de marasme, de sorte que, pendant nombre d'années, les fils de cultivateurs n'eurent guère d'encouragement, à suivre l'exemple de leurs pères et à aller s'enfoncer dans la forêt. Déçus dans les efforts qu'ils avaient tentés pour engager leurs ouailles à se diriger vers l'ouest, les évêques et le clergé tournèrent leur attention vers la cause de la colonisation dans la province de Québec, et au moyen des chemins de colonisation qu'ils réussirent à faire construire par le gouvernement provincial, ils essayèrent de faciliter aux colons l'accès aux terres incultes, afin de les transformer en champs fertiles et en exploitations agricoles comme il en existe dans les anciens établissements de la province.

Le nom de Monsignor Labelle vivra toujours dans la province de Québec, comme l'un des plus ardents et des plus énergiques initiateurs de ce mouvement. Heureusement, vers 1896, la situation s'améliora, et grâce à l'adoption d'une bonne politique fiscale et à l'habile administration des affaires, le soleil de la prospérité se mit à luire de nouveau sur le Canada. Il en est résulté que le mouvement de l'émigration vers les Etats-Unis a été virtuellement enrayé; de sorte qu'aujourd'hui, le flot de la population, au lieu d'aller se déverser, coule vers le Canada et nos concitoyens reviennent au pays natal.

M. l'Orateur, il est de souveraine importance de prévenir le retour périodique de ces époques de crise et de marasme; et avant que cette heure sonne, il importe de se lancer dans quelque grande entreprise de colonisation, plus vaste encore que tout ce qu'on a tenté jusqu'aujourd'hui; et à ce point de vue, je ne saurais concevoir de meilleur projet que celui de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui doit traverser la région entre le lac Abbitibi et Québec, et celle bornée par les Alléghanies et les montagnes Bleues et la frontière américaine au sud du Saint-Laurent. Les meilleures autorités que j'ai pu consulter déclarent sans hésitation que cette région renferme une grande étendue de terres fertiles ; qu'elle est arrosée par de nombreux cours d'eau ; quelle est fort bien boisée, et qu'il s'y trouve assez de bois propre à la fabrication de pâte de bois, pour suffire aux besoins d'une génération. Je tiens ici à signaler les progrès de l'industrie de la pâte de bois, ces années dernières, et je crois qu'elle est appelée, dans un prochain avenir, à devenir l'industrie maîtresse du pays.

Le progrès de cette industrie canadienne est indiqué par la statistique que je vais citer et qui est empruntée aux rapports du recensement de 1881, 1891 et 1901 :

	1881.	1891.	1901.
Nombre de fabriques..	3	24	30
Nombre d'employés	68	1,025	4,550
Salaires des employés..	$15,720	$ 292,009	$1,587,597
Valeurs des produits..	63,300	1,057,810	6,176,300

D'après le recensement de la province de Québec, il reste quinze fabriques dans cette province ; leur production atteint le chiffre de $3,508,068 ; tandis que dans la province d'Ontario, il y a sept fabriques, dont la production s'élève à $1,694,234. La valeur de la pâte de bois exportée du Canada, de $280,619 qu'elle était en 1891, s'est élevée à $1,937,207 en 1901 ; et la valeur de la pâte de bois exportée aux Iles Britanniques, de $113,557 qu'elle était en 1896, s'est élevée à $934,722 en 1901. La valeur de la pâte de bois importée par les Iles Britanniques, de $8,198,615 qu'elle était en 1896, s'est élevée à $11,709,607 en 1901. La production annuelle de pâte de bois au Canada est d'environ 240,000 tonnes, et une corde de bois produit une tonne de pâte de bois chimique. D'après le rapport d'exploration du gouvernement, de 1900, il y a dans les forêts d'Ontario, au nord de la ligne de division des eaux, 288,000,000 de cordes de bois à pulpe, et si on multiplie par vingt la production actuelle de pâte de bois au pays, l'approvisionnement dans cette partie d'Ontario suffira aux besoins pendant soixante ans, ce qui est la période voulue pour la reproduction d'une forêt de bois à pulpe. Dans les provinces de Québec et d'Ontario, ainsi que sur le versant de la Baie d'Hudson, il y a de vastes forêts de bois à pulpe, et dans ces deux contrées il y a de grandes rivières et de nombreuses forces hydrauliques qui fourniraient la force motrice aux fabriques. Pourvu que l'on veille convenablement à la conservation des forêts, l'industrie seule de la pâte de bois, si on la développe dans la mesure de la capacité du pays que traversera le chemin de fer transcontinental, fournira du trafic à vingt trains de treute wagons chargés, par jour, tant que les arbres croîtront et que les rivières couleront.

Ainsi on trouve réunies ici toutes les conditions voulues pour l'établissement de centaines de groupes de colonies prospères dans ce pays. Le Canadien-français est né défricheur. A cet égard il n'a pas de supérieur; et pourvu qu'il y ait des mines, des chantiers et des fabriques de pâte de bois où il puisse gagner quelque argent au début, en attendant qu'il ait pris pied dans le pays, il fera là ce qu'il a fait dans toutes les autres parties de la province de Québec: il convertira cette contrée en un riche pays de culture, capable de sustenter une population heureuse et prospère. A mon avis, il est indubitable que le Grand-Tronc-Pacifique est le meilleur agent à qui nous puissions confier l'exécution de ces projets de colonisation. Je le déclare sans hésitation, la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans la partie nord de Québec donnera un plus vif essor que jamais à la colonisation; et si nous réussissons à retenir nos nationaux au pays, nous serons récompensés au centuple de nos sacrifices. Les anciennes parties d'Ontario et de Québec bénéficieront aussi directement de l'établissement de contrées aussi vastes que la partie nord de Québec et le nouvel-Ontario. Il sera créé de nouveaux marchés de l'est, et la prospérité des anciennes provinces en recevra un nouvel essor. Si ce territoire d'Abbitibi à Québec appartenait à un autre pays, à titre de colonie et qu'il fut annexé à la province de Québec, il est facile de concevoir avec quel bonheur une pareille aubaine serait accueillie par tous les partis politiques. Eh bien! dans sa situation actuelle, ce territoire, resté à l'état inculte, sans communications par voie ferrée, nous est aussi inutile que s'il appartenait à un autre pays. La construction d'un chemin de fer lui donnerait immédiatement une immense valeur, et si ce pays possède des ressources dignes

d'être développées, comme nous le croyons, la province de Québec doit se féliciter de l'initiative prise par le gouvernement.

Quand j'entends les députés de la gauche décrier le nouvel Ontario et le nouveau Québec et nous les représenter comme des déserts, des solitudes, car c'est à cela que reviennent leurs critiques, je me rappelle l'achat de l'Alaska par le gouvernement américain. Il y a plus de trente ans passés, le gouvernement des Etats-Unis acheta l'Alaska au prix de $7,500,000 et on se rappelle que Stewart, le secrétaire d'Etat fut en butte aux critiques les plus acerbes, pour avoir fait pareil achat. A entendre ses critiques, il avait acheté une Sibérie, éloigné de tout établissement américain et destinée à demeurer une solitude actique. Or, aujourd'hui, ces critiques ont cessé; on n'entend plus dire que ce soit un pays inculte, et que le gouvernement l'ait payé trop cher. On entend dire tout le contraire, car l'Alaska contient de précieuses mines d'or, outre des pêcheries de saumon et de phoques à fourrure entre autres ; on y construit actuellement une ligne mère de chemin de fer avec des embranchements; et une flotte considérable de steamers dessert Puget-Sound et Juneau, transportant les produits de l'Alaska et y amenant les produits fabriqués de l'est. En outre, on a constaté qu'il y a, dans l'intérieur, de grandes étendues de pays propres à l'élevage des moutons et des bestiaux. Si je rappelle ces faits, c'est pour faire voir combien il est dangereux et peu sage de faire des prophéties au sujet de l'avenir des nouvelles contrées du nord, à moins d'être bien renseigné. Si l'Alaska donne aujourd'hui de si bons résultats, nous sommes assurément autorisés à croire que le nouvel Ontario et le nouveau Québec, quand ils auront été développés et mis en communication avec le reste du pays par voie ferrée, et que leurs ressources minières, forestières et agricoles seront connues, seront d'une valeur bien supérieure au coût du réseau projeté. En outre, quand ce chemin de fer sera construit, nous serons en mesure d'exploiter cette contrée encore plus vaste autour de la baie de James, contrée si riche en minéraux, dit-on, et où se rencontrent, d'après certains rapports, de vastes gisements de houille, non pas seulement de lignite, mais de bonne houille, outre de puissants gisements de minérais de fer.

Puis, on le sait, les pêcheries de la baie d'Hudson deviendront, avec le temps, une source nationale de revenus de grande valeur. Comme je viens de le faire observer, le nouveau Québec, ainsi que la contrée située entre Etchemin et la rivière Saint-François, en arrière de la rive sud du Saint-Laurent, seront aussi le centre d'établissements nombreux et prospères, qui offriront un marché à nos fabricants. Nos populations de l'est bénéficieront aussi de l'essor qui sera ainsi donné à l'immigration au Nord-Ouest. Pour mon propre compte, bien que je désire voir le Nord-Ouest se développer, je suis d'avis qu'il faut prendre tous les moyens possibles pour développer l'est. Les anciennes provinces se sont grevées d'une dette énorme, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'on me pardonnera si j'établis le contraste entre les stipulations et conditions des deux contrats. Puisqu'en 1880, le pays a été en mesure de dépenser $135,000,000 ou $140,000,000 pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, ou plutôt une partie de chemin de fer transcontinental, je prétends qu'aujourd'hui, avec une population bien plus considérable et des revenus deux fois plus élevés, nous devrions être en mesure d'entreprendre, sans hésitation, l'exécution de ce projet qui n'exigera tout au plus qu'une dépense de quatorze à quinze millions de dollars. J'ajouterai que, bien que le pays se soit grevé d'une forte dette pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, personne n'oserait prétendre aujourd'hui que les avantages, après tout, n'ont pas compensé les dépenses.

Une autre observation que je dois présenter au sujet de ce projet, c'est qu'il n'entraîne point de concessions de terres et que notre domaine public, à l'avenir, sauf la partie que le gouvernement conservateur, par le passé, a aliénée, restera à la disposition des colons. En outre, il ne contient pas d'exemption de taxes, et ce qui est encore plus important, le gouvernement s'est assuré la réglementation absolue des tarifs ; tandis que, sous l'empire du traité conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement ne peut réglementer les prix de transport que lorsque la compagnie aura gagné dix pour 100, ce qui veut dire qu'il ne pourra jamais le faire.

Quand ce chemin de fer sera construit, il développera non seulement le grand Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, mais le nouvel Ontario et le nouveau Québec, et cela nous assurera non seulement un débouché convenable pour les produits du Nord-Ouest, vers la mer, mais encore un marché pour les produits de nos fabriques tandis que les prix de transport, dans l'un comme dans l'autre cas, seront moins élevés qu'aujourd'hui. Ce projet sera donc très avantageux aux fabricants de l'est, et les populations des vieilles provinces recevront ainsi quelque compensation des sacrifices qu'elles ont faits pour assurer à l'ouest des communications par voie ferrée.

Dans un de ses discours, le célèbre Edward Burke trace un tableau frappant du progrès des Treize Colonies, et je crois que, sans faire violence à la vérité des faits ou aux convenances, on peut appliquer ce tableau au Nord-Ouest canadien, en y changeant un ou deux mots :

Supposez qu'en 1870, quand ce pays s'est annexé à la Confédération, l'ange de quelque heureux jeune homme de l'ancien Canada eût soulevé un coin du voile de l'avenir, déroulant à ses yeux le glorieux tableau de cette terre

nouvelle, et lui eût dit : Jeune homme, voilà le Nord-Ouest, actuellement à l'état embryonnaire plutôt qu'à l'état de corps organisé, et qui aujourd'hui ne sert guère plus qu'à vous amuser, quand vous entendez conter toutes ces histoires au sujet d'hommes sauvages et aux manières incultes ; et cependant, avant que la mort vienne vous surprendre, ce pays possèdera plus d'un demi million d'habitants prospères ; et cet enfant, fruit de la vieillesse de l'Angleterre sera l'un des principaux exportateurs de céréales au Royaume-Uni. Si on avait prédit ce développement du Nord-Ouest, n'aurait-il pas fallu toute la robuste foi de la jeunesse et toute l'ardeur de l'enthousiasme pour y ajouter foi ?

Certes, M. l'Orateur,, nous sommes justement fiers des progrès réalisés par le Nord-Ouest et nous avons la foi la plus vive dans son avenir; mais à titre d'habitants des vieilles provinces, nous nous réjouissons à bon droit de ce que le gouvernement s'est préoccupé des intérêts et du bien-être de ces provinces. Voilà ce qui fait de ce projet une politique vraiment nationale, et cela dans une acception bien plus large que celle que nos amis les conservateurs n'ont coutume de donner à cette expression. Non seulement cette politique tend à peupler le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, mais elle développera les ressources industrielles et économiques des provinces de Québec et d'Ontario, ainsi que celles des provinces maritimes, entrées les premières au sein de la Confédération et qui ont jusqu'ici fait des sacrifices sans en recevoir de compensation directe. Bref, c'est une politique qui favorise non seulement le nouveau Canada, au nord du lac Supérieur, mais encore l'ancien Canada. Et dorénavant, habitants de l'est, nous dépouillant de tout égoïsme, nous allons nous consacrer avec enthousiasme à cette grande œuvre ; nous allons développer notre nouvel empire au moyen de ce nouveau réseau de façon à ce que notre influence politique ne soit pas entièrement éclipsée par nos hardis et courageux fils de l'ouest. Bref, si j'ai foi dans ce projet, c'est que c'est une entreprise vraiment canadienne, vraiment nationale; c'est que, partant du glorieux Pacifique ce réseau s'étend jusqu'à l'immense Atlantique, en traversant le territoire canadien ; c'est que ce projet répond aux vœux et aux aspirations du peuple canadien qui veut entrer au concert des nations; c'est qu'il contribuera plus que tout le reste à unir en un faisceau compact les provinces qui composent ce Dominion, et fera sentir à notre peuple que le plus brillant avenir est réservé au Canada, notre patrie; bref, c'est qu'il développera en nous l'esprit national. C'est dans cet esprit que le premier ministre a conçu ce grand projet, et à lui en revient l'honneur, puisqu'il a lui-même dirigé ces délicates négociations. Le pays en conviendra, les conditions et les stipulations du traité sont aussi avantageuses au pays qu'il était permis de l'espérer. La dépense est une bagatelle, si l'on tient compte de nos ressources; et s'il existe quelque aléa dans cette entreprise, c'est sur les épaules de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que ce risque retombe, dans la plus large mesure. D'ailleurs, il est heureux que, lorsqu'il s'agit d'un projet de cette importance, tendant à la construction et à l'exploitation d'un réseau transcontinental, le gouvernement se soit assuré le concours d'une compagnie aussi puissante que celle du Grand Tronc, dont le réseau recouvre tout l'est et qui sera en mesure d'effectuer les transports entre l'est et l'ouest, du moment que le Grand-Tronc-Pacifique sera construit. En outre, la Compagnie du Grand Tronc étant un si vaste organisme, pourra facilement emprunter des capitaux à un faible intérêt; et bien qu'au début de l'exploitation il soit possible que les recettes laissent à désirer, la compagnie se sera procuré des fonds à des conditions si avantageuses que les charges fixées ne seront probablement pas supérieures à 50 pour cent des charges similaires des autres compagnies. Le marché semble, sans doute, fort favorable au gouvernement; mais c'est là à mon avis, ce qui nous autorise à croire qu'à la longue, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra remplir ses obligations et exécuter son entreprise.

Pour mon propre compte, je crois que, lorsque ce réseau sera construit, le pays prendra un immense développement et qu'un puissant flot d'immigration se déversera dans nos territoires. Au dire de certains députés et d'autres personnes du dehors, cette entreprise n'est pas d'urgence ; il n'y a pas lieu de tant se hâter, et le gouvernement a apporté trop de pricipitation dans l'élaboration de cette mesure. Il est difficile de se persuader que ces messieurs de la gauche soient sincères en formulant pareille opinion. S'ils sont sincères, eh ! bien, cela ne me donne pas une bien haute idée de leur puissance d'observation et de la justesse de leur coup-d'œil sur les besoins du pays. Le grand besoin du pays, on le sait, c'est la population et nul n'ignore tous les efforts que nous avons tentés par le passé pour faire dévier vers le pays le courant de l'immigration. Pendant nombre d'années, nos efforts dans ce sens n'ont guère été couronnés de succès. Or, voilà qu'aujourd'hui il nous arrive des immigrants de toutes les parties du monde, et surtout des Etats-Unis, et c'est vers le Nord-Ouest que se dirige ce flot d'immigration. Si nous tenons à ce que cette population demeure au pays et si nous voulons attirer d'autres populations, il est d'urgence d'améliorer nos transports et de faciliter à ces colons l'accès des marchés extérieurs ; et en outre, il faut qu'ils puissent faire transporter à bon marché les marchandises qu'ils achètent dans l'est. J'affirme donc que si nous envisageons ce projet, tant au point de vue politique le plus large, qu'au point de vue matériel et économique, il surpasse en importance toutes les mesures dont le parlement du Canada a été saisi par le passé.

M. J. BALL (Nicolet) : Nous sommes en présence de deux projets : l'un présenté par

le gouvernement et l'autre par le chef de l'opposition. Le gouvernement se propose de faire construire un réseau d'un océan à l'autre, partie à titre de chemin de fer de l'Etat, partie par la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Le gouvernement entreprend la construction du chemin de fer de Moncton à Winnipeg, sur un parcours de 2,000 milles ; tandis que le parcours de l'autre n'est que de 1,300 milles, soit en tout, 3,300 milles. Je ne veux pas affirmer que cette entreprise ne soit pas légitime. Je le sais, ce réseau ouvrira à la colonisation de nouveaux territoires de colonisation, où la population pourra affluer pendant nombre d'années. En outre, ce chemin de fer traversera une contrée bien boisée, dont le développement sera avantageux. Il traversera également des territoires miniers qui se prêteront à un développement utile. Mais est-ce que ces avantages justifient pareille dépense ? A mon avis, la construction d'un chemin de fer comme celui décrit par le député de Norfolk-nord, coûtera $10,000,000. Un député de ce côté-ci de la Chambre nous a dit que l'Intercolonial a coûté $53,000 le mille, et comme aucun ministre que je sache n'a contredit ces chiffres, je les tiens pour vrais. L'Intercolonial, tout excellent qu'il soit, est inférieur au chemin de fer décrit par le député de Norfolk-nord. Les pentes maxima de ce nouveau chemin de fer, nous a-t-il dit, seront de 21 pieds le mille, et les courbes seront si faibles qu'une locomotive pourra remorquer un train de plus d'un mille de long.

La construction d'un pareil chemin de fer coûterait $20,000 le mille de plus que l'Intercolonial, qui a coûté $53,000 le mille. Ainsi en calculant sur le pied de $73,000 par mille, voici quel serait le chiffre de la dépense. De Winnipeg à Moncton, 2,000 milles, $146,000,000, à quoi il faut ajouter $4,000,000 pour l'achat du pont de Québec, ce qui donne un grand total de $150,000,000. Le projet du chef de l'opposition l'emporte sur celui du gouvernement, en ce que le transport par rail et par eau est plus économique que celui par rail seulement. Le Grand-Tronc-Pacifique, s'il se construit comme le veut le gouvernement, ne sera jamais propre au transport des céréales du Nord-Ouest, il ne pourra jamais concurrencer la route mixte par rail et par eau.

En dépit de l'outillage défectueux de nos canaux et de nos élévateurs, et du port de Montréal, les Américains redoutent la concurrence de ce port pour les expéditions en Europe. L'autre jour, le directeur général des Postes nous a dit que le gouvernement ne veut pas abolir les droits de navigation, aux ports de Montréal et de Québec. Il m'a fait peine d'entendre le ministre faire pareille déclaration ; car, lorsque le gouvernement, tout dernièrement, a aboli les péages sur les canaux, nos voisins s'en sont alarmés. Voici un extrait du "Herald", de New-York, en date du 22 du courant :

GRAIN POUR L'EUROPE PAR VOIE DE MONTREAL.

Les expéditeurs des ports maritimes s'alarment du déclin des exportations par voie de New-York et de Boston.

(Dépêche spéciale au "Herald").

Chicago, vendredi.—Les expéditions de maïs par voie des lacs vers Montréal, ont atteint la totalité de 1,000,000 de boisseaux, ces quelques jours passés. Ce fait, de concert avec le déclin de 60 pour 100 dans l'exportation des grains par voie de Boston, et de 29 pour 100 par voie de New-York, a causé une vive alarme parmi les exportateurs des ports maritimes. La "Western Elevator Association" et autres compagnies de New-York ont nommé des comités qui vont essayer d'engager les compagnies de chemin de fer de Chicago à destination de l'est à réduire leurs prix de tranport sur les grains destinés à l'exportation par voie des provinces maritimes, afin que ces chemins de fer puisent concurrencer Montréal.

L'accroissement du commerce au port de Montréal tient à l'initiative prise par le gouvernement canadien en rendant libres les canaux canadiens. On peut maintenant expédier le grain de Chicago à Montréal pour exportation à Liverpool, à trois cents meilleur marché que par la route partie terrestre, partie fluviale, par voie de Boston. Quand on sait qu'une fraction de cent par boisseau peut faire dévier tout le grain qu'il est possible de faire passer par un port, on comprend facilement combien Montréal l'emporte sur les ports américains.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. BALL : M. l'Orateur, si les Américains sont alarmés de l'abolition des droits de navigation sur les canaux canadiens, que serait-ce donc, si le gouvernement faisait de Montréal, de Québec et des autres ports des ports francs? Si le gouvernement améliorait la navigation du Saint-Laurent, comme l'a recommandé l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) dans le discours si élaboré et si documenté qu'il a prononcé, non seulement les Américains seraient alarmés, mais ils seraient atteints à l'endroit sensible ; ils auraient la peur et le mal. L'autre jour, le député de Bonaventure (M. Marcil) nous a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) avait conçu un projet identique à celui proposé par le chef de l'opposition. J'ai été bien aise d'entendre l'honorable député faire pareil aveu, car cela concorde parfaitement avec nos propres idées. Il nous a dit que se trouvant dans le comté de Ristigouche, en compagnie de l'ex-ministre des Chemins de fer, il l'a entendu déclarer que le gouvernement achèterait le Canada-Atlantique et quelque autre chemin de fer, afin de créer une route partie par rail et partie par eau. Il y a quelques jours, le député de Labelle (M. Bourassa) nous a dit qu'il était absent lorsque le chef de l'opposition a prononcé son discours, mais qu'il l'avait lu et incli-

nait en faveur du projet formulé dans ce discours. Il a décidé de s'assurer, d'abord, du coût de ce chemin de fer et dans ce but il a demandé le concours d'un ingénieur, M. Doucet, qui, ayant été employé par diverses compagnies, surtout par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, est parfaitement apte à dresser une estimation. Cet ingénieur estime que le chemin de fer coûtera $83,000,000; mais l'honorable député nous a dit qu'il voterait, tout de même, en faveur du projet du gouvernement. Quelque député de la gauche lui a demandé s'il croyait le plan du chef de l'opposition trop dispendieux. Il a répondu dans la négative ajoutant que, quand bien même l'entreprise du gouvernement coûterait $20,000,000 de plus, il donnerait encore son vote dans le même sens. Il n'a pas expliqué ce changement d'attitude. Il a ajouté qu'il était hostile à la construction de la voie ferrée de Moncton à Québec. M. l'Orateur, s'il y avait plusieurs députés ministériels de cette trempe d'esprit, de ce franc-parler, et qu'ils s'entendissent pour enlever ainsi chacun un tronçon du réseau, je ne doute point que la somme de $13,000,000 suffirait pour la construction de ce qui resterait du chemin de fer. Il nous a dit que le chemin de fer coûterait $83,000,000. Voilà qui me confirme dans la conviction que le plan du chef de l'opposition l'emporte sur celui du gouvernement ; car, je le répète, ce dernier coûtera $150,000,000 ; et ainsi, en adoptant le premier, il y a économie de $67,000,000.

Je conseille à la Chambre d'adopter le contre-projet de l'opposition, quand bien même il coûterait cette somme, et d'appliquer les $67,000,000 économisés aux travaux suivants; au lieu de construire un chemin de fer de Québec ou de Lévis à Moncton, consacrons $20,000,000 au doublement de la voie de l'Intercolonial, de Moncton à Métapedia. De ce dernier endroit à la Rivière-du-Loup, on pourraitse contenter d'une voie unique et construire une ligne directe entre ces deux points, ce qui abrègerait la distance de près de trente-six milles. Les marchandises encombrantes et le trafic direct pourraient suivre cette ligne directe, tandis que le trafic local pourrait suivre l'ancienne voie. Disons en passant, que le gouvernement pourrait consacrer quelques millions à l'achat du chemin de fer de la baie des Chaleurs, de Métapedia à Paspébiac. Cette ligne, d'un parcours de 80 à 100 milles, coûterait une couple de millions de dollars. Ensuite, moyennant $4,000,000 on pourrait construire un chemin de fer de Paspébiac au Bassin de Gaspé, et l'on ferait ainsi deux heureux: le député de Bonaventure et le député de Gaspé. On ferait également le bonheur des habitants de la Baie des Chaleurs, qui sont privés de communications par voie ferrée et l'on développerait la colonisation de la fertile contrée entre Paspébiac et le Bassin de Gaspé. De la Rivière-du-Loup à la Chaudière qu'on utilise la voie double. De là, on peut utiliser le chemin de fer du comté de Drummond, qui a été fort amélioré ; et au lieu d'établir une voie double sur la partie du chemin de fer entre la jonction de la Chaudière à Saint-Lambert, qu'on achète le chemin de fer de la rive Sud, qui est aujourd'hui en faillite. Qu'on construise un troncon de la Jonction de la Chaudière à Saint-François, sur une distance de 80 milles, et qu'on achète le chemin de fer en exploitation, qui dessert ce dernier point et Saint-Lambert. Le tout reviendrait à près de $6,000,000. Le prix n'en serait pas supérieur à celui du doublement de la voie, et l'on ferait ainsi le bonheur des députés des comtés de Lévis, de Lotbinière, de Nicolet, d'Yamaska, de Richelieu, de Chambly-Verchères; puis tous les habitants de la contrée de Québec à Montréal béniraient le gouvernement. Le reste des millions économisés pourraient être consacrés, partie au prolongement du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean dans un but de colonisation et pour le développement de l'industrie de la pâte de bois, partie à la construction de chemins de fer de colonisation là où il en est besoin. De la sorte, on aurait suffisamment de terres de colonisation pour subvenir aux besoins des immigrants d'ici à cinquante ans.

Quelques-uns prétendent que le chemin de fer projeté entre Québec et Moncton abrégera la distance de 50 milles, d'autres, de 120 milles. Supposons que la distance soit abrégée de 120 milles. Si le gouvernement est sérieux quand il prétend qu'il va construire ce chemin de fer, je dois lui faire observer qu'il va non seulement porter un coup mortel à l'Intercolonial, mais faire perdre au pays des millions de dollars, et voici pourquoi.

Supposons que cette partie du réseau soit construite—car, depuis quelques semaines, tout le monde se livre à des suppositions —et disons qu'on adopte l'avis du député de Norfolk-nord que le gouvernement a chargé de donner la réplique à l'ex-minstre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) ; je prétends que le Grand-Tronc-Pacifique accaparerait alors tout le trafic d'Halifax à Saint-Jean, et vice versa. Quelques-uns prétendent que cela ne ferait point de tort à l'Intercolonial, parce que ce dernier chemin de fer transportera le trafic du Grand-Tronc-Pacifique, de Saint-Jean à Moncton, de Moncton à Saint-Jean, de Moncton à Halifax, et de ce dernier port à Moncton. Eh ! bien, s'il faut en juger d'après la libéralité dont le gouvernement fait preuve à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique, on peut être convaincu que le gouvernement établira des prix de transport si peu élevés entre ces divers points que l'Intercolonial, au lieu de réaliser des bénéfices, sera en déficit. Pour ma part, je suis convaincu qu'il perdra la moitié de ses profits. Les recettes de l'Intercolonial sont de $6,000,000 et ses dépenses atteignent à peu près le même chiffre. Si onl ui enlevait la moitié de ses recettes, les dépenses n'accuseraient guère de diminution ; par conséquent, il se trouve-

rait en face d'un déficit annuel de $3,000,000, ce qui capitalisé donne $100,000,000. Ainsi, non seulement on sacrifierait les $70,000,000 que coûte l'Intercolonial, mais on jetterait dans le Saint-Laurent un capital de $100,000,000.

Les journaux se livrent à toutes sortes de commentaires, pour faire croire à la Chambre que nous exagérons à plaisir les fâcheuses conséquences de cette mesure. Voici ce que je lis dans un journal français de Montréal, le plus répandu de tous les journaux français du pays. Un de mes amis m'a conseillé de m'adresser à la Chambre en fraçais durant le reste de ma harangue, parce qu'il pense que je manie mieux cette langue ; mais je préfère me servir de la langue anglaise, afin que tout le monde me comprenne mieux. Voici ce que dit ce journal français :

Quelques notes sur le Grand Tronc-Pacifique.

Il est indubitable que l'indignation soulevée en certains quartiers par l'idée de construire une ligne concurrente à l'Intercolonial est simulée. Comme nous l'avons déjà dit, pas un chemin de fer ne recule devant la nécessité de se paralléliser lui-même, lorsque les circonstances l'exigent. Nous avons cité le Pacifique qui est à nos portes ; mais voici un exemple qui détruit bien des échafaudages. Le chemin de fer américain le "Great Northern" vient de terminer la construction d'un tunnel sous les montagnes Cascades au coût de $3,000,000. Mais on a trouvé, depuis, une route plus favorable et offrant un meilleur niveau. On va se mettre incessamment à l'œuvre pour créer un nouveau tunnel qui rendra le premier inutile.

Cette décision inspire sous le titre : "Le courage en affaires", les réflexions suivantes au "Wall Street Journal".

Le Great-Northern avait fait construire un tunnel au prix de $3,000,000, qu'il abandonna, après avoir trouvé un passage plus favorable. La compagnie n'a pas hésité un seul instant à sacrifier le premier tunnel et à en construire un nouveau ; mais il faut observer que le nouveau tunnel appartient à la même compagnie. Ici, le gouvernement n'hésite pas à sacrifier l'Intercolonial et à construire le Grand-Tronc-Pacifique, mais la nouvelle ligne concurrente n'est pas établie pour le gouvernement lui-même. Le Great-Northern n'aurait pas abandonné ce tunnel pour en construire un nouveau, au bénéfice d'une autre compagnie. L'auteur de cet article ajoute que M. Carnegie n'hésiterait pas un seul instant en pareilles circonstances : s'il avait construit une usine et qu'il jugât nécessaire la construction d'une nouvelle usine, il le ferait sans hésiter.

Mais il me paraît douteux que M. Carnegie construise une autre usine pour son voisin. Je ne crois pas que ce chemin de fer de Québec à Moncton soit construit ; mais s'il l'est, qu'en résultera-t-il ? C'est que nous aurons deux chemins de fer locaux, au lieu d'un. Pouvez-vous croire un instant que le Grand Tronc—car le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique c'est tout un—enverra ses trains de Lévis à Halifax, quand il a 337 milles de moins à faire pour se rendre à Saint-Jean ? Même en soustrayant les cent milles qu'il évite, à ce qu'on dit, il reste encore une différence de 237 milles. La circulation d'un train coûte environ 70 cents par mille. Combien coûteraient au Grand Tronc cinq trains par jour dans les deux sens ? Cinq trains par jour, à $23.59 par trajet simple, feraient perdre au Grand Tronc $235.90 par jour, soit $707,700 pour trois cents jours. Le Grand Tronc consentira-t-il à subir une perte aussi considérable pour avoir le plaisir de passer sur le territoire canadien. Je n'en crois rien. Sans doute qu'il aime beaucoup de Canada, où il a son chemin de fer, mais il aime aussi les Etats-Unis ; et il a l'amour de l'argent avant tout.

D'aucuns prétendent que le coût serait moins élevé, parce que le Grand-Tronc-Pacifique est obligé de payer l'intérêt de l'argent. Quelques-uns disent qu'il doit payer l'intérêt après sept ans, d'autres après dix ans. Je diffère d'opinion avec les deux; à mon avis le gouvernement ne recevra jamais un sou d'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique. Si le passé est une leçon pour l'avenir, nous pouvons prédire sans danger de nous tromper. Le Grand Tronc a emprunté du gouvernement $25,000,000 pour construire sa ligne. A-t-il jamais payé l'intérêt de cette somme ? A-t-il payé le capital ? Ni l'un ni l'autre, et je ne blâme ni le Grand Tronc ni le gouvernement. Le Grand Tronc n'a pas payé, parce qu'il n'a pas pu, et le gouvernement a fait la part des circonstances. C'est ce qui arrivera de nouveau dans le cas actuel ; le Grand Tronc ne paiera jamais un sou d'intérêt et le gouvernement ne lui enlèvera pas le chemin à l'expiration des cinquante années—je dis cela sans avoir beaucoup l'espoir de vivre assez longtemps pour en voir la fin. En achetant le chemin de fer du comté de Drummond on a fait un arrangement avec le Grand Tronc pour laisser circuler les trains de l'Intercolonial sur une partie du Grand Tronc entre Lévis et Chaudière Junction et entre Sainte-Rosalie et Montréal, avec l'entente que le Grand Tronc construirait une double voie de Sainte-Rosalie à Montréal. Le gouvernement a payé pour cela $120,000 par année et le contrat est pour six ans. Mais le Grand Tronc n'a jamais construit une double voie entre Sainte-Rosalie ou Saint-Hyacinthe et Montréal et les trains de l'Intercolonial y sont souvent en retard. Je n'ai pas de renseignements sur les trains directs, mais tous les jours le train de Nicolet est en retard d'une demi-heure à une heure. Mais je ne blâme pas le Grand Tronc de prendre la part du lion, s'il en a l'occasion. L'autre jour le député de Bonaventure (M. Marcil) s'est plaint dans son discours des membres de ce côté-ci de la Chambre. Il nous a reproché de n'avair jamais parlé en bien de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) tant qu'il avait son portefeuille, et de le porter jusqu'aux nues

et d'en faire notre prophète depuis sa sortie du ministère. Eh ! bien, son titre de converti lui donne droit à notre admiration. Quel blâme sérieux les libéraux ont-ils à faire à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux ? Ils lui reprochent d'être sorti du cabinet par jalousie, par dépit parce qu'on avait préparé ce projet sans le consulter. Y aurait-il dans cette Chambre un seul homme qui, dans les mêmes circonstances, aurait agi autrement que l'honorable M. Blair ? Et après avoir adressé les paroles les plus amères à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, ses anciens partisans se sont mis à le caricaturer. Une des caricatures, que j'ai vue avec beaucoup de regret dans un journal de langue française, créé exprès pour défendre le gouvernement, représente l'ancien ministre sous la figure d'un renard qui regarde d'un œil d'envie une grappe de raisins sur une vigne. Mais elle était hors de sa portée et il se retourna en disant que les raisins étaient trop verts. Or, l'artiste de cette pochade s'est trompé, il a dessiné un chat, au lieu d'un renard. Au premier coup d'œil je n'en saisissais pas le sens, mais, après un examen plus attentif j'ai compris ce qu'il voulait dire; il s'agissait d'un chat guettant les rats qui rongeaient les raisins de la vigne. Je crois que cette image symbolise tout à fait la vérité, si la vigne représente l'Intercolonial. On nous répète que ce chemin de fer doit être construit tout de suite, pas demain, aujourd'hui même. A la vérité l'honorable leader de cette Chambre a pris de l'avant sur feu sir John Macdonald, qui avait coutume de remettre au lendemain toutes les affaires qu'on lui soumettait. Je pose la question : Est-il préférable de prendre une décision immédiate ou d'attendre au lendemain ? La sagesse des nations répond à cela que la nuit porte conseil.

Le contrat du chemin de fer du Yukon, qui fût signé deux jours avant l'ouverture de la session, fit perdre $500,000 au pays. Le chemin de fer du comté de Drummond fût acheté à la hâte, mais grâce aux efforts d'un honorable sénateur, le pays paya $500,000 de moins que si on avait donné suite au contrat tel que préparé. Donc, si le pays a économisé un demi-million sur un contrat de $15,000,000, il pourra, au même taux, réaliser une économie de $15,000,000 sur un contrat de $150,000,000, s'il a la sagesse d'attendre jusqu'au lendemain. Remarquez bien que je n'ai rien à dire contre le Grand Tronc ni contre le Grand-Tronc-Pacifique ; ils profiteront des avantages qui leur seront offerts et ce n'est pas moi qui les en blâme ; si j'étais à leur place, je ferais comme eux.

M. WALTER SCOTT (Assiniboia-ouest) : M. l'Orateur, c'est un peu malgré moi que je me lève pour prendre part au débat en ce moment, mais comme je représente une partie du pays qui est grandement intéressée dans la proposition soumise à la Chambre, et comme je suis un de ceux qui ont fait les démarches et les instances les plus pressantes auprès du gouvernement pour l'engager à élaborer une proposition de ce genre, qui répond à un besoin absolu, il me paraît raisonnable que j'exprime mon opinion sur ce sujet. Je félicite l'honorable député qui vient de se rasseoir (M. Ball) de posséder une bien meilleure connaissance de la richesse du nord de ce pays et d'être mieux au courant de ses besoins en ce qui concerne ses voies de transport qu'un certain nombre de députés d'Ontario, adversaires du gouvernement, et beaucoup mieux surtout que son chef politique de la province de Québec. L'honorable député a appuyé jusqu'à un certain point le projet soumis au parlement par le chef du gouvernement et je l'en félicite. Il se plaint cependant de la défectuosité et de l'insuffisance du service des chemins de fer dans la section qu'il représente, et cite comme exemple un chemin de fer sur lequel les trains sont continuellement en retard d'une heure. Dans ce cas il ne saurait manquer d'accorder sa sympathie aux habitants des Territoires du Nord-Ouest, où pendant des semaines, pendant des mois consécutifs, pendant tout l'hiver dernier, les trains de voyageurs sont retardés, non d'une demi-heure, mais de cinq à six heures, et même assez souvent de vingt-quatre heures. Ce débat, M. l'Orateur, qui dure depuis trois semaines, a été aussi utile qu'intéressant ; cependant il s'est renfermé dans un cercle comparativement étroit. Il ne faut pas perdre de vue que le Canada est un pays agricole qui produit du blé et de la viande, et qu'il doit faire la concurrence à d'autres pays sur les marchés étrangers ; mais je regrette que quelques orateurs, quoique bien renseignés sur le sujet, n'aient pas amené la discussion sur ce terrain. Je n'ai pas la prétention de traiter cette matière à fond, mais veuillez au moins me permettre d'appeler l'attention sur la position de ce pays comme producteur de blé en concurrence avec d'autres pays. La Russie et la République Argentine, au lieu des Etats-Unis, sont à la veille d'être nos principaux rivaux sur le marché étranger dans la production du blé. La République Argentine à quatre provinces qui se livrent à cette culture et dont la superficie est de 240,000 mille carrés, traversées par 7,800 milles de chemin de fer, soit trois milles de chemin de fer par mille carré de superficie.

Comparez cet état de choses avec celui des Territoires du Nord-Ouest du Canada. Nous avons 300,000 milles carrés de terre et nous n'avons que 2,550 milles de chemin de fer, ce qui est moins d'un mille de chemin de fer par mille carré de territoire, comparé à trois milles dans la République Argentine. La distance moyenne que les cultivateurs de ce pays ont parcouru pour se rendre à la gare du chemin de fer est inférieure à dix milles, et les frais moyens de transport du blé, de la ferme à la gare, varient entre deux et trois cents le minot. Le prix de trans-

port moyen en chemin de fer jusqu'aux ports d'exportation est de sept cents le minot. Dans les Territoires du Nord-Ouest les distances à parcourir pour se rendre aux gares sont beaucoup plus grandes, les frais de transport jusqu'au chemin de fer coûtent au moins deux fois plus cher, et le prix de transport en chemin de fer jusqu'aux ports océaniques s'élève de 18 à 20 cents par minot, contre sept cents à la République Argentine. Le transport par minot du blé pris sur les fermes de ce dernier pays et expédié à Liverpool coûte environ 16½ cents par minot, malgré qu'il soit bien plus éloigné de Liverpool que les Territoires du Nord-Ouest, pendant que le même prix de transport, entre les Territoires du Nord-Ouest et Liverpool, ne coûte pas moins de 29 à 30 cents le minot, j'ai emprunté ces chiffres à un article paru dans le "Journal of Political Science" de juin 1902 et je le signale à l'attention des honorables membres de cette Chambre ; il contient des renseignements très intéressants. Dans le résumé de l'article qui établit une comparaison entre les tarifs de transport du blé exporté, soit des Etats-Unis, soit de la République Argentine, le tarif total de ce dernier pays, malgré une augmentation de quatre à cinq cents pour le transport sur l'océan, est beaucoup moins élevé que celui des Etats-Unis, et incomparablement plus bas que celui de notre pays.

M. BROCK : Jusqu'à quel point ce nouveau chemin de fer réduira-t-il le tarif de transport du blé entre les Territoires du Nord-Ouest et Liverpool ?

M. SCOTT : Je m'occuperai de cette question un peu plus loin.

M. BROCK : En faisant ces comparaisons il serait plus commode de les avoir côte à côte.

M. SCOTT : D'après mon opinion, la proposition soumise par l'honorable chef du gouvernement nous donne l'espoir d'arriver au plus bas tarif possible pour transporter du blé des Territoires du Nord-Ouest et je m'étendrai sur ce point un peu plus tard. Le cultivateur du Manitoba et du Nord-Ouest s'est trouvé pendant les deux dernières années dans la même position que celle qui est dépeinte par les chiffres que je viens de donner, non seulement il a payé les tarifs que je viens d'indiquer, et subi de ce chef une perte que j'ai estimée au commencement de la session, à $500,000, perte qui pèse lourdement sur une population d'un demi-million, et doit être ajoutée au dommage que nous a causé l'insuffisance des moyens de transport dont nous souffrons actuellement.

Au début de la session j'ai fait un exposé des faits concernant le manque de voies de transport par chemin de fer au Manitoba et au Nord-Ouest, et—ceci soit dit en passant—l'opposition m'accusa tout de suite de battre le chemin pour laisser passer quelque immense projet de chemin de fer. Comme je l'ai déclaré dans le temps, tel n'était pas mon but ; cependant, je ne puis nier que les faits exposés constituaient un argument puissant en faveur de la proposition que de nouvelles communications par voie ferrée sont d'une nécessité absolue et immédiate. Pour parler à cœur ouvert, j'étais alors sous l'impression que l'accord était unanime sur le besoin urgent d'un nouveau chemin de fer transcontinental ; et le but de mes efforts, en prenant la parole le 5 mai, était de prouver que, non seulement la construction de ces nouveaux chemins de fer dans le plus bref délai possible était indispensable, mais que cela ne suffisait même pas pour délivrer la population du Manitoba et du Nord-Ouest des difficultés dans lesquelles elle se débat actuellement. Il est évident qu'il n'y a aucune possibilité de construire cette année même un chemin de fer de Winnipeg à Québec, et, dans mon discours je demandais de venir à notre secours cette année, immédiatement. A cet effet j'indiquai deux moyens. Le premier était une poursuite par le gouvernement contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour faire décider par les tribunaux si la dite compagnie, n'ayant pas rempli l'obligation de donner un service efficace, ce qui était facile à prouver par le témoignage même des fonctionnaires de la ligne, ne devait pas être privée de sa charte. Je demandai en outre la radiation des mots "dans un délai raisonnable" qui paraissaient dans l'Acte des grains du Manitoba, tel qu'il fut adopté par cette Chambre il y a deux ans, et qui accordait une protection excessive à la compagnie, si elle ne fournissait les wagons nécessaires pour transporter le blé, de manière à rendre la compagnie responsable des dommages en vertu de l'Acte général des chemins de fer à défaut de fournir des wagons en nombre suffisant pour satisfaire aux besoins du trafic dans un délai suffisant. J'ai eu la satisfaction de voir adopter la seconde partie de mes propositions et les mots cités ont été biffés de l'Acte des grains du Manitoba par un amendement adopté par la Chambre, il y a quelques jours. La discussion qui a eu lieu au mois de mai a eu aussi le bon effet d'augmenter considérablement l'activité des chemins de fer pour expédier les chargements. Quelques jours après que la discussion eut eu lieu, un de mes amis de Régina m'écrivit :

> Votre tableau de la situation a produit de l'effet sur la compagnie qui, cette semaine, a amélioré son service et expédié les effets avec une diligence inconnue auparavant. Les envois de Winnipeg nous arrivent dans le mois qu'on les a expédiés.

Voilà qui est merveilleux, des effets qui parcourent 356 milles en un mois.

> Le hangar à marchandises compte plusieurs employés de plus.

Mais, M. l'Orateur, s'il est facile de prouver que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut à peine suffire, après un encom-

brement effrayant qui a duré deux années, à donner quelque peu satisfaction aux citoyens du Manitoba et du Nord-Ouest, est-ce une bonne raison pour dire qu'on n'a plus besoin de construire de nouvelles voies ferrées et de créer de nouveaux moyens de transport ? Je veux dire quelques mots en passant de l'attitude des députés du Nord-Ouest et de la population du Nord-Ouest et du Manitoba envers la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je me suis aperçu depuis que je suis dans cette Chambre que personne ne pouvait se permettre la moindre critique, si juste et raisonnable qu'elle fût, contre le chemin de fer Canadien du Pacifique, sans s'attirer un déluge de récriminations de la part de la presse conservatrice de l'est du Canada, et des députés conservateurs de cette Chambre, ayant généralement à leur tête, je suis fâché de le dire, l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte). Parce que, au mois de mai dernier, je disais que le manque de moyens de transport, dans l'ouest du Canada, de la part du chemin de fer Canadien du Pacifique, obligeait les éleveurs de conduire leurs animaux de l'autre côté de la frontière pour les exédier à Boston par le Great-Northern et par d'autres chemins de fer, l'honorable député de la division Sainte-Marie me lança de suite l'accusation d'être l'ennemi de l'unité canadienne. Parce que j'ajoutais que, au mois de janvier dernier, 13,000,000 de minots de grain attendaient l'expédition ; tandis que le chemin de fer Canadien du Pacifique pouvait s'engager seulement à en transporter 6,000,000 avant le dégel du printemps, c'est-à-dire à l'époque où tous les cultivateurs devraient être débarrassés de leur grain ; et parce que la compagnie mettait des bâtons dans les roues des autres, essayait de barrer le chemin à toutes les voies ferrées qui auraient pu venir à notre secours, on m'accusait, ainsi que plusieurs autres députés de l'ouest, qui s'étaient exprimés dans le même sens, de manquer de patriotisme.

Enfin j'exposais qu'au commencement de l'année nous avions eu à remplir des commandes de blé venues de l'Australie par des expéditeurs de Vancouver, et que nous avions été forcés de le transporter par l'autre côté de la frontière à travers l'Etat de Washington, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'ayant pas les facilités de transport au delà des montagnes pour le livrer à Vancouver, je fus accusé, et un de mes confrères qui essayait comme moi d'appeler l'attention de nos compatriotes de l'est sur ces défectuosités, fut accusé de manquer de patriotisme, d'être les ennemis du Canada, hostiles aux réseaux canadiens. On aurait dû comprendre que les plaintes et les représentations des députés du Manitoba et du Nord-Ouest n'avaient d'autre but que d'obtenir la coopération du parlement pour porter remède à ces anomalies, pour faire cesser le transport de notre bétail et de notre blé par les voies américaines, et permettre à nos négociants canadiens qui reçoivent des commandes des autres colonies anglaises de les remplir en leur expédiant notre blé canadien, à la place du blé récolté de l'autre côté de la ligne 49. Si l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) était ici, je lui donnerais l'occasion de constater que j'appuie de tout cœur et avec enthousiasme cette proposition de l'honorable premier ministre, la première qui a été déposée au parlement de ce pays et qui symbolise d'une manière complète l'unité canadienne. J'appuie cette mesure de tout mon cœur, comme d'ailleurs tous les membres de ce côté-ci de la Chambre appartenant à l'ouest le font, ainsi que toute la population de l'ouest, ce qu'on peut constater par un écrit dû à la plume d'un conservateur bien connu, M. John Hawkes, journaliste conservateur de Carnduff, un écrit dont l'honorable ministre du Commerce a fait la lecture. Ce conservateur distingué et convaincu approuve chaudement le projet du premier ministre. Je connais très bien ce monsieur puisque pendant les élections générales, il y a trois ans, il m'a suivi à travers tout le district d'Assiniboïa pour faire des discours en faveur de feu M. Davin et du parti conservateur. M. Hawkes est un citoyen pour lequel j'ai toujours eu le plus grand respect, et je n'ai pas besoin de dire que ma considération pour lui ne diminuera pas parce qu'il a eu la sagesse de se montrer favorable à ce projet patriotique. Avant de passer à d'autres détails, je tiens à rappeler que—si l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) était ici, je lui demanderais de me prêter son attention, comme l'autre soir il a fait allusion à ce sujet—j'appellerais l'attention de ce parlement, surtout de l'opposition sur cette circonstance que ce n'était pas un des chefs libéraux ni le chef du gouvernement libéral, mais le leader du parti conservateur et le chef d'un gouvernement conservateur qui, il y a trois ans, firent un contrat avec une maison de construction de chemins de fer de New-Yourk pour construire une ligne entre Winnipeg et Duluth qui aurait fait partie d'un réseau destiné à faire passer les produits du Manitoba par les voies américaines.

M. CLANCY : Etait-ce le but.

M. SCOTT : Il est très certain que cela aurait été un des résultats du contrat fait par Hugh John Macdonald, avec les messieurs Macdonald de New-York il y a trois ans.

M. HUGHES (Victoria) : Où peut-on trouver la preuve de l'existence de ce contrat? Mon honorable ami peut-il produire quelque preuve plus tangible que ses affirmations ?

M. SCOTT : Je n'ai pas le contrat dans ma poche, ni dans mon pupitre, mais si l'honorable député veut se rendre avec moi à la Chambre 48 quand j'aurai fini mon discours, et à n'importe quelle heure d'ici à dimanche

je serais heureux de lui remettre une partie de ce contrat.

En ce qui concerne mon attitude à l'égard du chemin de fer du Pacifique Canadien, ma dénonciation contre la compagnie, parce qu'elle n'a pas rempli les conditions de son contrat, n'implique en aucune manière la condamnation de son contrat original ni de sa construction. On peut parfaitement signaler les défauts du contrat de 1881 avec le chemin du Pacifique Canadien sans s'opposer pour cela d'une manière absolue au projet primitif d'établir une communication par chemin de fer entre la côte du Pacifique et les provinces de l'est. Je puis faire cette déclaration en toute liberté, car, malgré les conditions onéreuses et extravagantes du contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien, le Canada a bénéficié énormément de ce contrat.

Je crois que le Canada aurait encore à gagner à la construction du chemin du Pacifique, même dans le cas où il aurait fait une dépense deux fois plus grande, en supposant même que le projet du Grand-Tronc-Pacifique soumis à cette Chambre coûte le double du prix indiqué et atteigne même l'évaluation ridicule faite par l'opposition. Et au député junior de Toronto-ouest (M. Osler) revient l'honneur d'avoir annoncé au peuple de ce pays qu'il en coûtera quelque chose comme $560,000,000. Et s'il fallait absolument payer cela pour avoir le chemin de fer, le peuple aurait encore raison de l'adopter, et le Canada y gagnerait. Dans mon opinion le premier coût d'un chemin fer est de peu de conséquence. Si nous estimons à $100,000,000 le coût original du Pacifique Canadien—et c'était au moins cela, c'était plutôt davantage—cela représente pour le peuple du Canada quelques centaines de mille dollars d'intérêt annuel à payer, ce qui ne revient pas même à un dollar par tête de population. Et cependant en vingt ans ce chemin de fer, je n'en ai pas le moindre doute, a doublé la richesse de ce pays. Le fardeau d'un chemin de fer construit avec ou sans l'aide des fonds publics, ne consiste pas dans son coût sur le public, qui continue toujours à payer le transport des voyageurs et des marchandises et qui fournit enfin le trafic et l'argent pour le maintenir en opération.

De là, je tire la conclusion que la réglementation des tarifs a beaucoup plus d'importance que la question des subventions et de l'aide accordées, et il me semble qu'on n'a pas encore fait ressortir les côtés avantageux de ce contrat, comparé à celui du Pacifique Canadien. Il est vrai que le coût direct du nouveau chemin projeté n'est qu'une fraction de ce qu'a coûté au pays le Pacifique Canadien qui avait reçu en terres, un véritable empire, lesquelles, l'an dernier seulement, lui ont rapporté $10,000,000 prix de vente de 2,500,000 acres. Et qu'il me soit permis de faire remarquer que l'actif en terres du Pacifique Canadien n'est pas inférieur à $100,000,000, et qu'il est facile de calculer que dans cinq ou six ans les terres en possession de la compagnie ne vaudront pas moins de $200,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique ne recevra pas un arpent de terre; cependant, même en tenant compte de cette différence, cela porte peu à conséquence en regard des avantages qu'offre au pays ce contrat, comparé avec celui qui fut conclu avec la Compagnie du Pacifique Canadien il y a vingt-deux ans. Le contrat de ce temps-là fut condamné par l'honorable Edward Blake et les autres chefs du parti libéral d'alors, pas tant à cause du coût primitif de la ligne, que du monopole créé en sa faveur, qui barrait le chemin à toute concurrence possible. Je pose maintenant la question à mon honorable ami de Bothwell si Blake avait raison ou tort d'agir comme il a fait.

M. CLANCY : Il avait tort dans les conditions existantes.

M. SCOTT : La réponse me satisfait complètement ; mais ces conditions n'eurent pas une bien longue durée. Les paroles de Blake furent reconnues comme vraies par le parti conservateur, moins de dix ans après l'adoption du contrat imposé par le parlement. M. Blake avait eu un pressentiment de la manière dont le contrat serait mis en application et de l'intolérable affliction que causerait cette clause à la population du Nord-Ouest; et il ne s'est pas écoulé dix ans que le parti conservateur fût obligé d'admettre que M. Blake avait eu raison de racheter de la compagnie le monopole qui lui avait été concédé dans l'origine.

M. CLANCY : Il n'a eu raison que lorsque les conditions n'étaient plus les mêmes.

M. SCOTT : Les chefs conservateurs en 1881 refusaient de croire que les conditions prédites par l'honorable Edward Blake et les autres chefs libéraux se réaliseraient ; mais avant dix ans ils durent confesser que M. Blake et ses amis avaient eu absolument raison. J'approuve le projet du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il n'accorde aucun monopole. Le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique fut combattu par M. Blake, non pas parce qu'il était opposé à un chemin de fer continental, mais à cause des conditions abominables attachées à la concession.

M. TAYLOR : Lisez son discours.

M. SCOTT : Je l'ai lu très attentivement, et si mon honorable ami veut en faire autant, il sera obligé d'admettre que je dis la vérité ; et que peu après l'acceptation de ce contrat sous l'empire de la contrainte, les mêmes hommes qui n'avaient reculé devant rien pour le faire accepter, furent obligés d'admettre que M. Blake avait dit la vérité. J'aimerais à demander à ceux qui sont d'opinion contraire s'il ne sont pas prêts à admettre que M. Blake était justifiable de condamner les clauses du contrat se rapportant à la subvention en terres; et si l'honorable chef de l'opposition était présent, je lui de-

manderai s'il n'a pas codamné lui-même, il y a deux ans, l'exemption de taxes en faveur de la subvention en terres, en proposant dans cette Chambre de racheter ce droit de la compagnie ?

Ce qui revenait à proposer de donner à la compagnie plusieurs millions de plus pour corriger un autre vice du contrat, pour enlever un autre privilège dont la compagnie n'aurait jamais dû jouir. Pendant son séjour au Nord-Ouest, n'a-t-il pas condamné le principe des subventions en terres, par sa déclaration que les futures provinces du Nord-Ouest devaient recevoir une compensation pour les terres aliénées pour le bénéfice du gouvernement fédéral ?

J'approuve le contrat, parce qu'il n'accorde aucune subvention en terres. Les libéraux ont condamné le contrat du Pacifique Canadien à cause de la disposition qui accordait aux propriétés de la compagnie dans le Nord-Ouest une exemption à perpétuité des contributions foncières. Je défie le député de Bothwell, ou tout autre membre de l'opposition de se lever et de déclarer si les libéraux avaient raison ou tort dans leur opposition à cette clause de l'exemption à perpétuité. Mes honorables amis sont muets sur ce point. Un des hommes les plus habiles de leur parti, le premier ministre Haultain, de Régina, a condamné cette exemption haut la main, par le bill des droits qu'il soumit au gouvernement d'ici il y a moins de deux ans, et dans lequel il demandait l'abolition de cette exemption à perpétuité sur la propriété du Pacifique Canadien au Nord-Ouest ; et le parti conservateur se met ainsi en contradiction avec lui-même en condamnant la disposition qu'il avait insérée dans le contrat du Pacifique Canadien en 1881, et que depuis ce temps-là il avait présenté comme un sujet d'adoration. J'approuve le plan du gouvernement actuel d'une nouvelle ligne transcontinentale parce qu'il n'accorde aucune exemption de taxes, mais impose à l'immense propriété qui lui appartiendra l'obligation de payer sa quote-part, comme toutes les autres institutions et les autres propriétés, pour aider à assurer les services publics à faire les améliorations locales, répandre l'éducation et ainsi de suite.

M. Blake et les libéraux ne condamnaient pas le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique parce qu'ils étaient opposés à sa construction. Le gouvernement libéral, de 1874 à 1878, avait dirigé irrévocablement son parti dans cette voie en se déclarant en faveur d'un chemin de fer transcontinental, en faveur du projet d'établir une communication entre la Colombie Anglaise et les provinces de l'est. L'honorable député fait un signe de tête négatif, mais s'il veut lire l'histoire des vingt-cinq dernières années, il verra que j'ai raison d'affirmer que le gouvernement d'Alexander Mackenzie, de 1874 à 1878 s'engagea dans cette voie et fit adopter par ses partisans sa politique d'ouvrir une voie de communication entre la province Pacifique et les provinces de l'est dans le plus bref délai possible.

M. CLANCY : N'est-il pas à la connaissance de mon honorable ami que le parti libéral, conduit par M. Blake et M. Mackenzie, a refusé de donner suite au marché conclu avec la Colombie Anglaise, et même de construire un chemin de fer transcontinental dans les dix ans ?

M. SCOTT : C'était une question de temps. Ils peuvent avoir considéré que ce temps-là était insuffisant. Mais ce que je dis est absolument exact, comme l'honorable député le sait bien : le parti libéral était lié moralement par les paroles de ses chefs quant à la nécessité de construire le chemin de fer. Comme un de mes voisins me le fait remarquer, c'est le parti libéral qui a commencé les expertises en vue de sa construction. C'est sous sa direction que furent faits toutes les explorations, et la ligne suivie par les constructeurs d'aujourd'hui est celle qui a été localisée par les ingénieurs sous le gouvernement Mackenzie. Bien que j'aie l'avantage de demeurer près de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, je suis obligé d'admettre qu'elle est très mal placée et que le Canada y aurait trouvé de grands avantages, si on avait suivi le tracé fixé dans les études conduites sous le gouvernement Mackenzie. Il est plus que probable que, si l'honorable Alexandre Mackenzie n'avait pas été défait en 1878, les progrès réalisés au Nord-Ouest ces années-ci se seraient accomplis, du moins dans une grande mesure, il y a douze à quinze ans, et le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été construit et exploité comme chemin de fer de l'Etat.

En quittant le pouvoir il avait déjà commencé la construction de plusieurs sections importantes de cette voie ferrée. Les conservateurs ont parcouru le pays dans tous les sens pendant des années pour critiquer le plan de M. Mackenzie. Ils ne l'accusaient pas précisément de ne pas vouloir établir de communications entre l'Atlantique et le Pacifique, mais d'avoir des idées erronnées sur l'utilité des voies navigables. Ils représentaient comme absurde son plan de transport mixte par terre et par eau, et ils y reviennent eux-mêmes dans le cours du présent débat. Permettez-moi de répéter que les libéraux ne se sont pas opposés au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique autant à cause de son coût primitif que du monopole qu'il créait et des autres mauvaises conditions du contrat, que même l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) n'a pas osé défendre. Je pose la question : M. Blake avait-il tort de s'opposer à ce contrat ? L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) a lu dans cette Chambre les amendement proposés par M. Blake et ses amis en 1881, quand le contrat du Pacifique Canadien fut imposé à cette Chambre. Mon honorable ami a lu une longue série de résolutions proposées en amende-

ment au contrat. Y a-t-il un seul membre de l'opposition prêt à se lever et à déclarer que les libéraux avaient tort sur un seul point ? Les libéraux en 1881 étaient de vingt-trois ans en avant sur les conservateurs de ce temps-là, comme aujourd'hui ils ont une avance de vingt-trois ans sur l'opposition.

M. CLANCY : L'orateur qui a la parole en ce moment ne se souvient-il pas que le chef libéral a dénoncé dans les termes les plus violents la construction d'un chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique ? M. Blake n'a-t-il pas déclaré, aux applaudissements de tous ses partisans, que ce chemin de fer ne rapporterait pas assez pour acheter l'huile de graissage ?

M. SCOTT : Il est très vrai que M. Blake, dans la chaleur du débat, dans son zèle ardent pour combattre les conditions excessives et ruineuses du contrat du Pacifique Canadien a dépassé la mesure ; les libéraux eux-mêmes ont regretté ce mot que le chemin de fer ne gagnerait pas de quoi payer l'huile de graissage—mot échappé sous l'impression du moment—comme les conservateurs d'aujourd'hui regretteront pendant un quart de siècle les remarques défavorables qu'ils se sont permises à l'endroit du pays, sans avoir même l'excuse de la provocation, comme c'était le cas pour M. Blake.

M. BARKER : Mon honorable ami ne pourrait pas nommer un seul conservateur qui se soit permis des remarques défavorables au pays.

M. SCOTT : L'honorable député de Hamilton lui-même a dit à la Chambre que dans une certaine section on ne voyait pas un seul arbre ayant la grosseur de la cuisse d'un homme.

M. BARKER : Je n'ai jamais traité de cette manière le sujet discuté longuement par M. Blake, je m'occupais d'une section tout à fait différente de celle-là.

M. SCOTT : Mon honorable ami a mal compris tout à fait ce que j'ai dit. J'ai dit que M. Blake était allé trop loin dans ses remarques et que les libéraux en ont eu du regret plus tard ; et je répète que nos honorables amis regretteront à leur tour les remarques défavorables au pays qu'ils ont faites, comme c'est arrivé pour les libéraux; et, à ce propos, je rappellerai les paroles de mon honorable ami qu'il existe au nord du nouvel Ontario et du nouveau Québec, une grande étendue de terrain où il n'est pas possible de trouver un arbre ayant la grosseur de la cuisse d'un homme.

M. BARKER : Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit que d'après les rapports cités par la droite on trouvait certaines essences forestières au delà de la ligne de partage des eaux, et on n'avait aucune preuve du contraire.

M. SCOTT : Mon honorable ami devrait me remercier sincèrement d'avoir appelé son attention sur cette remarque et de lui avoir donné l'occasion de s'expliquer et de faire cesser ainsi l'impression répandue dans le public qu'il avait dit que la partie du pays traversé par le chemin de fer projeté ne contient pas de bois atteignant même la grosseur de la cuisse d'un homme. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et plusieurs de ses amis se sont permis également des remarques défavorables sur le nouvel Ontario et le nouveau Québec ; et j'ai la ferme conviction qu'ils regretteront plus tard ces remarques défavorables au pays, lancées sans avoir l'excuse qu'avait M. Blake, dont les paroles inconsidérées ont été regrettées par ses amis.

Mais si on s'en tient à la position prise par le parti libéral, telle que définie par les amendements présentées au bill du chemin de fer du Pacifique, y a-t-il un seul député du côté du gouvernement qui ose se lever et déclarer que les libéraux avaient tort sur un seul point ? Alors n'ai-je pas le droit de déclarer que le parti conservateur lui-même condamne le contrat du Canadien du Pacifique ? Pas un seul de ses membres n'oserait déclarer ici que le monopole de dix pour cent accordé à ce chemin de fer était une condition juste et raisonnable. Quelqu'un qui soutiendrait une pareille théorie serait pris pour un fou furieux. Mais voici, pour tirer la chose au clair, les paroles mêmes du député de Hamilton, extraites de la page 8611 des "Débats" :

> Il reste une somme énorme, que le ministre des finances et son actuaire n'ont pas entrée en ligne de compte, à dépenser année par année de cette manière pendant que le Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest, a reçu les meilleurs morceaux et que le gouvernement se débat pour terminer ses 1,800 milles de chemin de fer à travers les marécages.
>
> Les manufacturiers de ce pays éprouvent-ils quelques difficultés à expédier leurs marchandises au Manitoba, dans les Territoires, ou à la Colombie-Anglaise ?

M. BARKER : L'honorable député prétend-il qu'il n'y a pas de marécages ?

M. WADE : Vous avez dit 1,800 milles de marécages.

M. BARKER : Dans tous les cas, le ministre de l'Intérieur admet qu'il y en a quatre cents.

M. SCOTT : J'approuve le contrat du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il n'accorde aucun monopole ; et, ce qui me paraît d'une importance capitale, c'est que le gouvernement et le parlement auront pour toujours le droit de règlementer le tarif de transport. Mes honorables ami se font-ils une idée de ce qu'a coûté au pays le monopole du tarif dont a joui le Pacifique Canadien ? Je ne produirai pas de chiffres pour rendre compte du poids de ce fardeau mais on peut s'en faire une idée par l'économie effectuée grâce au contrat ratifié par cette Chambre il y a

trois ou quatre ans au sujet de la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, contrat en vertu duquel le chemin de fer Canadien du Pacifique devait réduire de 3 pour 100 par 100 livres le prix de transport du blé entre les prairies et Fort-William.

L'année dernière, le rendement total du blé au Manitoba et au Nord-Ouest a été de 64,500,000 minots, et si l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), qui est fort en chiffres, veut calculer ce que cela fait, à 3 cents par 100 livres, il constatera que l'économie annuelle sur le transport s'élève, en chiffres ronds, à $1,161,000. Voilà l'économie réalisée par les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, grâce à cette simple clause du contrat du chemin de fer du Nid-de-Corbeau. Cela seul donne une idée de l'argent qui a été arraché, pendant des années, aux cultivateurs de la région des prairies. Car, si le monopole n'avait pas été créé, la réduction du tarif aurait été faite sans concession ni achat, et le pays n'aurait pas été obligé de payer au Pacifique Canadien $11,000 par mille pour construire la ligne du Nid-de-Corbeau.

M. CLANCY : Le Pacifique Canadien prétend qu'il a accordé cette réduction de son plein gré.

M. SCOTT : Nous attendions cette réduction depuis bien des années, et nous ne l'avons obtenue qu'à la suite du contrat du Nid-de-Corbeau et pendant que le Great-Northern transportait du blé de Winnipeg à Port-Arthur à 12 cents par cent livres, le Pacifique Canadien ne démordait pas de son ancien tarif, 14 cents ; il paraissait très peu disposé à accorder une autre réduction volontaire. J'approuve le projet du gouvernement, parce qu'il n'accorde aucun monopole au sujet du tarif, mais réserve au peuple le droit absolu de fixer le tarif par l'organe du gouvernement et de la commission des chemins de fer instituée cette année.

Plus j'étudie le contrat à la lumière de la loi générale des chemins de fer et à la lumière des pouvoirs conférés à la commission des chemins de fer, plus je lui donne mon approbation.

Ce contrat marque la fin de l'époque où on accordait aux corporations des dons en argent, des subventions en terres, des exemptions de taxes, le monopole du tarif ; non seulement il marque la fin de l'époque de cette législation inique, cause du mécontentement et de l'indignation qui règnent dans le public au sujet de la question du transport, mais il marque encore la fin de l'agiotage, des valeurs factices, des dettes exagérées sur lesquelles les propriétaires de chemins de fer étaient obligés de payer des intérêts excessifs.

Toutes les transactions de cette compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ayant trait à sa construction et à l'émission des obligations seront faites au grand jour, et le peuple du Canada, par l'organe de la commission des chemins de fer, aura le droit de fixer un tarif raisonnable et proportionné aux capitaux engagés dans l'entreprise et aux frais d'exploitation encourus. Je me suis étendu quelque peu sur la transaction faite il y a plus de vingt ans par le gouvernement conservateur avec la Compagnie du Canadien du Pacifique. Mais cela n'est pas le seul effort du gouvernement conservateur, pour établir des voies de transport pour les habitants de l'ouest en particulier. C'est le gouvernement conservateur qui est responsable du contrat du Canadien du Pacifique, et des conditions nuisibles qu'il contient, et que le gouvernement libéral s'efforce d'effacer par tous les moyens ; c'est encore au gouvernement conservateur que nous devons ce monopole écrasant sur les élévateurs dont les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont souffert si grièvement. Et c'est seulement depuis les sept dernières années, c'est-à-dire depuis que le parti libéral est au pouvoir, que le parlement s'est occupé sérieusement de cette question, et nous pouvons espérer que nous sommes à la veille de voir disparaître ce monopole des élévateurs que le Pacifique-Canadien a imposé aux cultivateurs de l'ouest, avec la permission et la sanction du parti conservateur. Il est encore à mentionner deux ou trois contrats de chemins de fer dont le peuple du Manitoba et du Nord-Ouest est redevable au parti conservateur. Par exemple nous avons le chemin de fer Calgary, Edmonton et la ligne de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan. Je passerai rapidement en revue l'histoire de ces voies ferrées afin de mettre de nouveau sous les yeux de la Chambre la manière dont le parti conservateur réglait ces questions, ce parti qui ne cesse de dire que si on permet aux libéraux de faire un contrat de chemin de fer, le pays s'en ira à la ruine ; que les conservateurs seuls peuvent réussir à faire de bons contrats avec les compagnies de chemin de fer. La ligne de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan va de Régina à Prince-Albert, soit environ 150 milles. Son capital versé est de $201,000. Les obligations de la compagnie sont de $3,809,140, ce qui élève la dette totale du chemin de fer à $4,010,140. Faisons remarque que les obligations portent 6 pour cent d'intérêt et que les clients de cette voie ferrée ont à payer des taux de transport assez élevés pour payer un dividende de 6 pour cent. J'engage mes honorables amis de voir dans les Livres bleus ce que ce chemin a coûté ; ils verront que d'après les statistiques publiées d'année en année par le département des Chemins de fer, le coût total de cette ligne a été de $2,539,600. Donc, il reste entre les mains de quelqu'un une somme de $1,470,540 représentant l'excédent de ce que le chemin de fer a coûté. Mais ce n'est pas tout.

Non seulement ce bon gouvernement conservateur permettait à cette compagnie de réaliser par la vente de ses obligations plus que le chemin ne lui coûtait, mais il lui accordait en outre un octroi de 1,619,200

acres de terre. Je prétends que ces terrains valent $2 de l'acre, parce qu'il y a un an environ la compagnie les a vendus ce prix à des spéculateurs américains. De sorte que ces terres valaient pour les promoteurs de ce chemin un bonus d'au moins $3,283,400.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Scott) ne sait-il pas que la compagnie a refusé d'accepter les terres qu'on lui offrait?

M. SCOTT : Non. Je ne sais pas cela. Je sais que pendant plusieurs années la compagnie de chemin de fer a hésité à accepter les terrains qui lui étaient offerts, mais il y a un an environ, elle les a tous vendus à une compagnie de spéculateurs américains, connus sous le nom de la Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan à $2 de l'acre, et je ne sache pas que la compagnie américaine ait refusé les terrains à ce prix.

M. CLANCY : Si l'honorable député (M. Scott) avait été à son siège lorsque l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a dit, en réponse à quelques questions qui lui ont été posées, que cette compagnie avait refusé d'accepter une portion considérable des terres accordées à la compagnie.

M. SCOTT : J'étais dans la Chambre lorsque l'honorable ministre de l'Intérieur a répondu à quelques questions concernant les terres, mais c'est la première fois que j'entends dire que la compagnie a refusé d'accepter les terres.

M. CLANCY : Et on m'assure que les terres ont été vendues à $1 l'acre, non pas $2.00.

M. SCOTT : Je demande pardon à l'honorable député (M. Clancy). La compagnie de chemin de fer a vendu à la compagnie de spéculateurs américains les terres à $2 l'acre, ce qui fait que cet octroi de terres a valu à la compagnie $3,238,400. Mais que ces terres aient été vendues $1.25 ou $2.00, là n'est pas la question?

M. BARKER : Si cela n'est pas la question, pourquoi l'honorable député en parle-t-il?

M. SCOTT : C'est l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui a soulevé cette discussion. Pour moi je dis que cela ne veut rien dire que les terres aient été vendues à $2 l'acre. Le gouvernement conservateur avait consenti à donner à cette compagnie cette étendue de terrain propre à la colonisation ; et personne qui connaît un peu la valeur des terres du Nord-Ouest n'oserait dire que les terrains agricoles du Nord-Ouest ne valent pas $5 l'acre, et ne se vendent pas à ce prix aujourd'hui. En en fixant la valeur à $2 je fais donc une estimation très basse. Mais ce n'est pas tout. La compagnie a été dotée en outre d'une subvention de $80,000 par année pendant vingt ans, soit $1,600,000, et cette somme ajoutée à celle du produit des obligations et de la vente des terres forme une somme de pas moins de $6,308,940, sur laquelle quelqu'un a mis la main sans l'avoir gagnée, grâce à la législation des honorables députés de la gauche, qui ont aujourd'hui l'audace et l'effronterie de venir demander au peuple de leur accorder de nouveau sa confiance afin qu'il puisse faire encore des lois de chemin de fer de ce genre. Celle-ci n'est qu'un exemple entre plusieurs. Je pourrais aussi mentionner le chemin de fer de Calgary à Edmonton, dont le capital fut fixé à $1,000,000, et qui a émis pour $5,474,513 d'obligations créant ainsi une dette totale de $6,474,513. D'après les rapports des ingénieurs transmis au ministre des Chemins de fer et Canaux le coût total de ce chemin a été de seulement $3,743,562, de sorte que quelqu'un a mis dans sa poche la somme de $2,730,951. Cette compagnie a aussi reçu un octroi en terres.

M. BARKER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Si cette compagnie a pu émettre un capital de six millions de dollars pour un chemin qui ne lui coûtait que $3,000,000, qu'a-t-il à dire du gouvernement qui propose d'ajouter $250,000,000 au capital du Grand Tronc-Pacifique, sans pourvoir en aucune manière au paiement de ce capital par la compagnie ?

M. SCOTT : Je prends note de cette objection, mais je veux qu'on me permette de faire mon discours suivant l'ordre que je me suis tracé. Mon honorable ami le député d'Hamilton, ne pourra pas dire que je manque de courtoisie à son égard, si je ne le laisse pas détourner mon attention du sujet que je traite en ce moment. Ainsi que je l'ai dit, le chemin a coûté $3,743,562, et la dette totale en est de $6,474,513. L'octroi en terres accordé à cette compagnie s'élevait à 1,888,000 acres que j'évalue à $3 de l'acre. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui connait les faits, me dit que la compagnie n'a pas vendu un acre de terre à moins de $3 l'acre. Il y a dans l'étendue de terrain accordé à la Compagnie plusieurs emplacements de ville dont les lots rapportent plus que $3 l'acre. La compagnie vendait des terres l'année dernière à $4 l'acre, cette année à $5 et même plus. Je mets cependant la valeur à $3 seulement, ce qui donne la somme de $5,664,000, comme valeur totale de l'octroi de terres. Cette compagnie a aussi reçu une subvention en argent de $80,000 par année pendant vingt ans, soit $1,600,000 en total. Conséquemment cette compagnie a fait un profit—profit n'est pas le mot propre,—je ne sais comment appeler cela.

M. GALLIHER : Une rafle.

M. SCOTT : Oui, une rafle de $9,994,951. Ajoutez à cela les octrois irrégulièrement accordés à la Compagnie du chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, et nous arrivons à la somme de $16,303,891.

Et malgré tout cela, ces chemins de fer n'ont pas rempli l'objet pour lequel on les a construits. On prétendait que ces chemins ouvriraient la vallée de la Saskatchewan à la colonisation ; c'est pour cela, disait-on, qu'on les construisait dans une direction allant du sud au nord tout comme les honorables députés de la gauche voudraient aujourd'hui que l'on ferait dans le nord d'Ontario, mais le résultat de la première expérience n'a pas confirmé les prévisions ; avec le système suivi, les chemins de fer n'ont traversé la vallée de la Saskatchewan qu'en deux endroits. Comme résultat le développement de ce pays est virtuellement nul, et il ne sera pas développé tant qu'un nouveau chemin ne le traversera pas de l'est à l'ouest.

On me dit qu'avant la construction du chemin de fer de Prince-Albert, la ville de Prince-Albert a fait les frais d'envoyer à Ottawa trois délégués avec mission de protester contre tout ce qui pourrait empêcher la prolongation du chemin de fer Manitoba et North-Western, que l'on se proposait de construire depuis Portage-la-Prairie, dans la direction du Nord-Ouest, jusqu'à la ville de Prince-Albert. Leur prière ne fut pas écoutée. Le gouvernement d'alors prit conseil du député conservateur de Saskatchewan, et celui-ci fit savoir aux délégués que leur mission était inutile, et ils s'en retournèrent. Le résultat a été que l'on a construit les deux chemins de fer de Régina à Prince-Albert et de Calgary à Edmonton dans l'intention d'ouvrir la vallée de la Saskatchewan, et que la construction du Manitoba and North-Western a été retardée jusqu'à cette année. Ce chemin avait déjà été construit jusqu'à Yorkton à cette époque-là, et ce n'est que cette année qu'on l'a poussé au delà de Yorkton.

M. CLANCY : Qu'est-ce que tout cela a à faire avec le deux propositions qui sont devant la Chambre ?

M. SCOTT : N'est-il pas parfaitement juste, M. l'Orateur, que dans l'étude des propositions qui sont devant la Chambre, nous les comparions avec les lois qui ont été votées autrefois par les gouvernements conservateurs ? Or, ainsi que je l'ai fait remarquer dans ces deux seuls petits chemins de fer, comprenant environ 550 milles, quelqu'un a réussi à faire $16,303,891 de profits illégitimes. Mon honorable ami d'Elgin-ouest, pendant qu'il lisait un de ces soirs une lettre d'une personne de Vancouver, a exprimé, je crois, le désir de voir cet être que l'on appelle parasite. Je crois que si nous pouvions mettre la main sur la personne qui a mis ces $16,000,000 dans son gousset, nous aurions là un bon échantillon de parasite. Mais, je conseillerai à mon honorable ami d'Elgin-ouest de jeter les yeux sur la quatrième rangée en avant de lui, au siège qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et il verra, mais il ne pourra le voir, car le siège est vacant dans le moment, mais il verrait, si l'honorable député était à son siège, un de ces parasites qui, avec ses associés, a mis la main sur ces $16,000,000.

M. KEMP : J'en appelle au règlement. Un honorable député a-t-il le droit d'appliquer l'épithète de parasite à un collègue ?

M. SCOTT : M. l'Orateur, si vous me le permettez, avant que vous donniez votre décision, je retirerai cette appellation, et je laisserai à mon honorable ami le soin de trouver le qualificatif qui conviendra le mieux pour désigner tout homme qui, avec des associés dans une transaction de chemin de fer, réussit à en sortir avec un profit de $16,000,000.

M. BARKER : Que les règlements de la Chambre le permettent ou ne le permettent pas, je crois qu'un honorable député au lieu de faire des insinuations de ce genre, très graves, si elles sont vraies, devrait accuser carrément et ouvertement l'honorable député de Toronto-ouest, de ce qu'il insinue.

M. SCOTT : Je ne crois pas qu'il puisse y avoir d'ambiguïté dans mes paroles. J'ai déclaré que quelqu'un, que quelques personnes dans le pays, ont mis dans leur poche, à l'aide d'un bill de chemin de fer voté par une Chambre conservatrice, environ $16,303,891, profits qu'ils n'auraient pu faire si la loi avait été faite avec le souci du bien public.

M. BARKER : Quel rapport cela a-t-il avec le député en particulier que mon honorable ami a désigné? Il peut tout aussi bien faire allusion à moi ou à tout autre député.

M. SCOTT : Mais j'ai une autre déclaration à faire, et je déclare sous ma responsabilité que l'honorable député de Toronto-ouest, je ne veux pas qu'il y ait d'erreur, et je vais le nommer, M. Osler, est un de ceux qui sont impliqués dans cette affaire. Je ne le blâme pas du tout, parce que personne en ce pays-ci n'est obligé de travailler simplement pour le plaisir de la chose. Lorsque quelqu'un donne son temps à une entreprise de chemin de fer, il le fait avec l'intention d'en tirer tous les bénéfices qu'il pourra. Je ne blâme pas le député de Toronto-ouest, mais j'appelle l'attention de cette Chambre et du pays sur le genre de législation que le parti conservateur faisait lorsqu'il était au pouvoir, législation qui permettait à ses amis de réaliser d'aussi grands profits que ceux-là. Ils avaient parfaitement le droit de faire des bénéfices, si on leur en fournissait l'occasion. Mais, je suis heureux de pouvoir dire que par le projet soumis à la Chambre par le gouvernement libéral, personne n'aura l'occasion de faire aucun profit illégal, juste ou injuste.

Je crains, M. l'Orateur, d'avoir dépassé le temps qui m'avait été accordé, mais j'ai voulu mentionner ces deux transactions extraordinaires et j'ose dire que personne de l'autre côté de la Chambre ne tentera de les

défendre plus que je n'ai moi-même défendu l'honorable député de Toronto-ouest.

M. CLANCY : Je veux demander à l'honorable député s'il est prêt à déclarer de son siège ici, ce soir, que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) dont il vient de mentionner le nom, a mis un sou dans sa poche par les transactions dont il a parlé, que ces transactions soient bonnes ou mauvaises.

M. SCOTT : Je ne suis pas prêt à dire où est allé l'argent, mais je raconte les faits. Que l'honorable député consulte les rapports du ministère des Chemins de fer et Canaux, et il verra si ce que je dis n'est pas vrai. Je déclare sous ma responsabilité de membre de cette Chambre, sans rétracter un seul mot de ce que j'ai dit, que l'honorable député de Toronto-ouest est une des personnes intéressées dans cette affaire, qu'il est un de ceux qui ont profité de la construction de ce chemin de fer comme résultat d'une loi spéciale notoirement condamnable adoptée dans ce parlement par une majorité conservatrice, alors que le parti conservateur était au pouvoir. Mais, j'allais ajouter que ces transactions n'étaient pas pires que la transaction principale, car on sait que le total des subventions au chemin de fer Canadien du Pacifique par le gouvernement conservateur, tel que calculé par M. Blake en 1881, s'élevait à $104,310,000, auxquels il faut ajouter 25,000,000 d'acres de terre, formant à $2 l'acre, qui est une estimation très basse—le chemin de fer Canadien du Pacifique ne vend plus de terres à $2 l'acre maintenant—la somme de $150,-,310,000.

D'après l'estimation de la compagnie la construction de tout le chemin de fer a coûté $83,500,000, et l'outillage $8,000,000 faisant un total de $91,500,000 ; le gouvernement a fait ensuite don de tout le chemin à la Compagnie, qui en est aujourd'hui propriétaire. Outre cela on lui a accordé un monopole, on a exempté de taxes ses propriétés, on lui a permis d'importer ses matériaux en franchise, et par dessus le marché, on a inséré au contrat l'article du profit de 10 pour 100, qui la protége contre toutes réductions dans les taux de transport des marchandises.

Mes honorables amis de la gauche qui n'aiment pas qu'on leur rappelle ces fautes passées, m'ont fait perdre tant de temps que je crains qu'il ne m'en reste pas suffisamment pour étudier quelques autres aspects du projet qui nous est soumis. J'ai été réellement surpris lorsque j'ai entendu les honorables députés de cette Chambre prétendre que la construction de ce nouveau transcontinental n'était pas urgente. Je regrette de dire que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a pris cette attitude, ainsi que plusieurs honorables députés de la gauche dans la province d'Ontario. Je fais surtout allusion à l'honorable député de Peel (M. Blain) qui m'a posé la question suivante :

Les manufacturiers de ce pays éprouvent-ils quelques difficultés à expédier leurs marchandises au Manitoba, dans les Territoires, ou à la Colombie Anglaise ?

J'ai répondu :

Oui.

Et l'honorable député (M. Blain) répondit :

Il est indigne de la part d'un honorable député ou d'un représentant de l'Ouest de dire une chose semblable.

Tout ce que j'ai à dire, c'est que mon assertion était absolument et entièrement vraie. Il n'y a pas un manufacturier à l'ouest du lac Supérieur qui n'a pas éprouvé de la difficulté pendant les deux dernières années, à expédier ses marchandises dans l'ouest. On a cité sir William Van Horne comme étant opposé à l'idée d'un chemin de fer transcontinental. J'ai ici le rapport d'une entrevue publiée dans le New-York Post du mois de novembre dernier, entrevue dans laquelle on fait dire ce qui suit à sir William Van Horne :

La situation du Canadien du Pacifique est inattaquable. Pour cette raison, nous avons pris pour règle de ne jamais nous opposer à d'autres projets de chemins de fer. Les perspectives du Trans-Canada sont meilleures que celles du Canadien du Pacifique à aucune époque. Lorsque le Northern-Pacific a été construit, tout le monde a cru que ce chemin traversait l'extrême nord du continent. Puis, le Great-Northern a été construit, et l'on a vite oublié ce que l'on avait dit au sujet du Northern-Pacific. Le Canadien du Pacifique a été établi ensuite, et à ce moment on crut réellement avoir atteint les régions arctiques. Quant à nous nous verrions avec plaisir la construction d'une route parallèle à la nôtre depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, ce qui nous aiderait à développer ce pays. Il y a de la place dans l'ouest pour les deux chemins.

Je regrette que le plaisir de sir William Van Horne ait été si bref. Aussitôt qu'un projet pratique est soumis au pays, il publie une entrevue dont le but est certainement de jeter du doute sur l'opportunité du projet. Mais est-ce que ceux de mes honorables amis qui prétendent qu'il n'y a pas besoin d'un autre transcontinental ont dormi ? Il faut sûrement qu'il en ait été ainsi pour n'avoir pas eu connaissance de la résolution adoptée par la Chambre de commerce de Winnipeg en décembre dernier, dont j'ai moi-même déposé copie sur le bureau de cette Chambre au mois de mai dernier, et que l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a citée dans son discours, résolution dans laquelle il était dit que les cultivateurs de tout le pays subissaient des pertes énormes, sans compter les inconvénients et les retards, résolution enfin, qui demandait au parlement d'agir immédiatement pour faire disparaître les griefs dont souffraient le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et pour empêcher le retour d'un semblable état de choses.

M. KEMP : Il n'est pas du tout question de chemin de fer transcontinental dans cette résolution. On ne parle que de l'encombrement du trafic sur les chemins de fer.

M. SCOTT : Si mon honorable ami croit que cette résolution n'a pas le sens que je lui ai donné, savoir, que la population désire avoir plus de moyens de transport par chemins de fer que le Pacifique Canadien ne peut lui en donner, il se trompe. La résolution de la Chambre de commerce de Winnipeg expose les plus fortes raisons que l'on puisse apporter en faveur de la construction d'un nouveau chemin de fer le plus tôt possible.

M. KEMP : Les employés du chemin de fer sont d'avis que c'est le matériel roulant qui manque.

M. SCOTT : L'honorable premier ministre s'est fait l'écho de toute la population du Manitoba et du Nord-Ouest, qui ne se laisse pas influencer par l'esprit de parti, comme le fait je le crois, l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), lorsqu'il a dit dans le magistral et patriotique discours qu'il a prononcé en soumettant ce projet au parlement, que le temps était arrivé d'agir et non pas de délibérer. Tous ceux qui, entre le lac et les Montagnes Rocheuses, ont besoin de chemin de fer, s'accordent avec l'honorable premier ministre sur ce point. Les honorables députés de la gauche ont-ils jamais songé à la signification des termes employés dans la résolution de la Chambre de commerce de Winnipeg lorsque cette chambre parle de pertes énormes, d'embarras et d'inconvénients de toute sorte. Ont-ils jamais réfléchi à la signification de ces mots ? Ne leur semble-t-il pas que la population de Manitoba et du Nord-Ouest demande à ce parlement de la délivrer des embarras dont elle souffre à cause du manque de moyens de transport par chemin de fer ?

M. BROCK : Mais comment le chemin de fer de Québec jusqu'à Moncton diminuerait-il l'accumulation du trafic dont parle l'honorable député ?

M. SCOTT : Je le dirai à l'honorable député un peu plus tard.

M. BROCK : Répondez tout de suite.

M. SCOTT : Je répondrai plus tard, en temps voulu. J'ai dit à la Chambre au mois de mai dernier qu'un demi-million d'habitants de l'ouest avait perdu en 1902 la somme d'au moins $10,000,000, faute de moyens suffisants de transport ; $5,000,000 sur le blé et certainement $5,000,000 autrement. L'honorable député de Montréal, (Sainte-Marie), (l'honorable M. Tarte) a nié ce que je disais et a prétendu que mon assertion à propos de la diminution dans le prix du blé était ridicule. J'avais prétendu que la perte moyenne subie par les cultivateurs sur leur blé n'était pas moins de 10 cents par boisseau. Si mon honorable ami était ici, cela me ferait beaucoup de plaisir de lui citer l'opinion d'une personne qu'il estime grandement, celle de sir Thomas Shaughnessy, qui écrivait ce qui suit au maire de Wolseley en décembre dernier :

> Il est indéniable que l'on nous a demandé plus de wagons que nous avons été capables d'en fournir, et les acheteurs de grain ont profité de ce prétexte pour abaisser les prix.

La Chambre se rappellera qu'au commencement de mon discours j'ai dit que les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique avaient eux-mêmes admis qu'il leur était impossible de donner un service efficace à la population de ce pays. C'est là ce que sir Thomas Shaughnessey a dit. Le secrétaire de l'Association des commerçants de grains a répondu à sir Thomas Shaughnessey par une longue lettre. Dans cette lettre portant la signature de M. F. O. Fowler, de Winnipeg, on lit le passage suivant :

> En un mot, l'impuissance des chemins de fer à transporter la récolte a coûté au pays 7 cents et 35 centièmes de cent par boisseau.

C'est-à-dire que la perte a été de 7 à 8 cents par boisseau sur la récolte énorme du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest qui, l'année dernière, a été de plus que 64,500,000 boisseaux. Cette allégation de M. Fowler est entièrement corroborée par les rapports de M. Castle, commissaire des entrepôts, rapports que les honorables députés trouveront au ministère du Commerce. M. Castle dit que l'accumulation du trafic produite par l'insuffisance de matériel de transport a causé une baisse dans le prix du blé qui a varié entre 7 et 8 cents par boisseau. Je crois cependant que ces chiffres sont trop bas. Je connais personnellement un cas dans lequel la différence entre le prix du blé sur la rue et le prix du blé sur le chemin de fer, c'est-à-dire la différence entre le prix offert au cultivateur à l'élévateur et le prix que son blé a rapporté lorsqu'il pouvait le faire prendre à Fort-William était de 17 cents le boisseau. Je crois donc que 10 cents n'est pas une estimation trop élevée de la perte causée aux cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest l'année dernière par l'insuffisance de moyens de transport par chemin de fer. Est-il étonnant que la population demande qu'on lui vienne en aide en lui donnant un nouveau chemin de fer ? Mes honorables amis dormaient-ils lorsque j'ai lu ici le 5 mai dernier le texte d'une résolution adoptée par l'Assemblée législative du Nord-Ouest composée de 35 députés représentant toutes les parties du Territoire. Cette résolution qui traite au long la question a été envoyée au gouvernement fédéral et j'y relève le passage suivant :

> L'engorgement persistant du trafic pendant les deux dernières années sur le chemin de fer du Canadien du Pacifique a surabondamment démontré que ce chemin ne pouvait fournir les moyens nécessaires de transport.
>
> La perspective de l'augmentation dans le volume du trafic va rendre cette accumulation encore plus grande entre les Territoires et les

provinces de l'est, et à moins que l'on estime désirable d'expédier une partie du trafic par les réseaux étrangers, il faudra immédiatement augmenter les moyens de transport.

Mes honorables amis ont dû remarquer aussi que les cultivateurs de Moosejaw n'ont pas regardé aux peines ni à la dépense ; ils ont envoyé à leurs frais ici à Ottawa au commencement de la session un délégué porteur d'un mémoire au gouvernement et aux membres du parlement. Ce délégué est M. O. B. Fish, et quelques-uns de mes honorables amis doivent se rappeler sa visite à Ottawa du mois de mai dernier, je crois. Un paragraphe du mémoire se lisait comme suit:

Ce qu'il faut, c'est d'accorder l'aide et l'encouragement nécessaires à n'importe quel système de transport pouvant suffire aux besoins du pays.

Ce mémoire était signé au nom de tous les cultivateurs du district de Moosejaw, par E. K. Rathwell, William Watson et E. N. Hopsk, trois chauds partisans du gouvernement.

Mon opinion est que ce projet a été soumis au parlement une année trop tard. Je sais que l'année dernière, lorsque j'ai visité mes électeurs j'ai dû m'excuser auprès d'eux de ce que le parlement n'avait rien fait pour améliorer notre système de transports par chemin de fer. Le seul encouragement que j'aie pu donner à mes électeurs était la promesse que l'honorable premier ministre a faite pendant les derniers jours de la session que le sujet recevra une solution pratique pendant la présente session. Il y a longtemps que le temps de délibérer est passé. Il y a un an qu'il est passé. On nous a dit que ce projet était soumis à la Chambre à la demande de M. le sénateur Cox "qui ne pouvait attendre." Je ne crois pas que le sénateur Cox ait été plus mêlé à la préparation du projet soumis au parlement qu'un millier d'autres individus ; mais s'il est vrai qu'il y a pris part ; s'il faut lui attribuer une partie du travail, alors la chambre de commerce de Winnipeg dirait : Honneur au sénateur Cox ! et les voyageurs de commerce qui l'année dernière ont été presque réduits au désespoir par la désorganisation complète du service des passagers, diront : Honneur au sénateur Cox ! Enfin, je crois que tout citoyen, habitant le pays situé entre le lac Supérieur et les montagnes Rocheuses, qui n'est pas aveuglé par l'esprit de parti, dirait : Dieu bénisse le sénateur Cox ! si c'est à lui que nous devons le projet soumis au parlement ! Ainsi que l'a dit John Hawkes, ami et partisan de la gauche, ce projet est la chose la meilleure et la plus encourageante possible pour la population des prairies. Que mes honorables amis réfléchissent un peu. Leurs supplications à l'honorable premier ministre d'attendre, d'attendre, d'attendre encore, manquent de sagesse. Ils disent que nous devrions attendre que la commission du transport ait soumis ses conclusions. On me permettra de dire que lorsque la population de l'ouest a vu dans le discours du trône qu'une commission devait être instituée, le frisson l'a saisie, parce qu'elle a cru que cela signifiait le renvoi à une autre année de la création des moyens nécessaires pour remédier à l'insuffisance des transports. J'ai reçu plusieurs lettres de l'ouest à ce sujet, et j'ai eu ainsi que d'autres députés du Manitoba et du Nord-Ouest des entrevues avec l'honorable premier ministre concernant cette question. L'honorable premier ministre nous a expliqué que le devoir de la commission des transports serait d'étudier ce qu'il avait à faire pour améliorer nos voies d'eau, nos canaux et établir des installations terminales à nos havres ; le devoir de la commission ne devait pas être de s'occuper de la question des chemins de fer. Comme tout autre je reconnais l'importance et la nécessité d'améliorer et d'utiliser les canaux et autres voies de navigation de ce pays, et conséquemment nous avons été parfaitement satisfaits de l'explication du premier ministre. S'il en eut été autrement, si le but de la commisson avait été de s'occuper spécialement de la question des chemins de fer, sir William Van Horne qui a été mentionné à cette époque comme président probable de la commission n'aurait pas été accepté avec beaucoup de confiance par les habitants du Nord-Ouest, à cause de ses attaches avec le chemin de fer du Pacifique. A part cela, sir William Van Horne possède à un très haut degré le respect et la confiance de toute la population du pays, je suppose ; dans tous les cas il possède celle de la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

Je répète donc que nous avons besoin d'un soulagement immédiat. J'ai un tout petit paragraphe à lire à ce propos. Ce paragraphe a été coupé dans un journal publié dans ma propre ville, journal qui appuie fortement les honorables députés de la gauche. Ce journal publiait, à la date du 5 mai dernier, un article dans lequel on disait :

Les libéraux peuvent bien, si cela les amuse, critiquer le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mon honorable ami voudra bien prendre note du fait que je déclare sous ma responsabilité de député, que l'honorable député de Toronto (M. Osler) a participé à la rédaction de cet article, et c'est ce qui explique comment en plusieurs endroits on trouve une tentative d'excuser l'incurie de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Les libéraux peuvent bien, si cela les amuse, critiquer la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais il serait beaucoup plus à propos et plus utile d'agir et de prendre effectivement les moyens de remédier à la situation. Nous disons donc aux libéraux : Cessez de critiquer le chemin de fer Canadien du Pacifique et employez votre énergie à nous obtenir un plus grand nombre de chemins de fer. Parlez moins et agissez plus. Tant que nous n'aurons pas un autre chemin de fer, et nous devrions en avoir eu un depuis longtemps, ces critiques du Canadien du Pacifique ne produiront pas grand'chose. La population veut un

nouveau chemin de fer. Nous proposons donc la construction immédiate d'un autre chemin de fer.

Si ce n'eût été certaines déclarations faites vendredi soir par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) je n'aurais pas pris part à ce débat. Je n'aime pas à entendre un député de l'Ouest parler en mal d'aucune partie du Canada. Il est rare que nous entendions un habitant du Nord-Ouest dénigrer une autre partie du pays. L'honorable député a voulu établir que le pays au nord d'Ontario et de Québec était d'une nature telle qu'il serait jamais possible d'y construire un chemin de fer rémunérateur—il n'a pas employé la formule : " Ne paiera pas la graisse des roues ", mais c'est ce qu'il voulait dire. J'ai été tout prêt de demander à mon honorable ami ce qu'il pensait du projet de son chef de construire un chemin de fer traversant le même territoire, non pas un chemin de fer pouvant faire concurrence——

Une VOIX : Quand ?

M. BOYD : L'honorable député dira probablement à cette Chambre avant de prendre son siège quel moyen son parti se propose de prendre pour rendre profitable l'exploitation de cette section du chemin.

M. SCOTT : Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) demande quand.

M. BOYD : Peu m'importe quand et où.

M. SCOTT : A propos de la remarque que je faisais au sujet du projet de son chef de construire un chemin de fer à travers le même territoire, il m'a demandé quand, Puis-je lui demander moi aussi, quand ?

M. SPROULE : Si l'honorable député veut bien faire excuse, je ne l'ai pas interrompu.

M. SCOTT : Avant de finir mon discours j'essaierai de dire quand. Mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) a dit de plus que la dette du Grand Tronc-Pacifique sera de $56,000 par mille, tandis qu'il fixe celle du Canadien du Nord à $12,500, et il demande comment le nouveau chemin va pouvoir faire concurrence au Canadien du Nord. Je ne demande pas que l'on m'interrompe davantage, mais je serais très curieux de savoir où l'honorable député a pris ce chiffre-là. Comment est-il arrivé à trouver $56,000 par mille. Je veux citer à ce sujet un journal qui partage beaucoup les opinions des honorables députés de la gauche, le " Toronto News." Ce journal a fixé à $52,000 le coût maximum d'un mille de ce chemin, et il fait remarquer que c'est beaucoup moins que la dette des grands chemins de fer transcontinentaux américains.

Je crois que mon honorable ami a oublié, lorsqu'il nous a donné ces chiffres, qu'il nous donnait tout simplement le total possible des actions et d'obligations qui pourront être émises ; personne ne croit que ce total dépassera celui du Canadien du Nord et si mon honorable ami veut bien se renseigner, il découvrira que le capital et les obligations du Canadien du Nord constitueraient une dette aussi grande que celle que l'on peut faire porter au nouveau chemin. J'ai demandé aujourd'hui à une autorité en chemins de fer s'il pouvait m'aider à découvrir quel est le chiffre total des obligations et des actions dont le Canadien du Nord peut être tenu responsable, et il m'a répondu que beaucoup d'experts de chemins de fer avaient essayé de l'établir, mais n'avaient pu réussir. Le gouvernement du Manitoba a obtenu une promesse de vente de l'ancien chemin du " Northern Pacific " pour la somme de $7,000,000, ce qui, le chemin étant long de 350 milles, représente $20,000 par mille ; le même gouvernement a donné il y a deux ans au Canadien du Nord une garantie de $17,000,000, qui équivaut à $14,000 par mille, et le même chemin a reçu de l'Etat et des parlements de ce pays, en garanties sur ses obligations, subventions en terres et octrois en argent environ $30,400 par mille pour ses 290 milles à l'ouest de Fort-William.

Mais mon honorable ami semble avoir beaucoùp changé d'idée depuis l'année dernière. Il a demandé vendredi soir, pourquoi cet empressement ? Il y a sept ans que le gouvernement est au pouvoir, a-t-il dit, et qu'est-il arrivé pour rendre ce chemin de fer nécessaire du jour au lendemain ? Il s'est fait l'écho de son chef disant : Pourquoi ne pas délibérer ; pourquoi cette hâte ? Je crois que je pourrais cité dans les débats de l'année dernière les discours de 30 ou 40 députés de l'opposition insistant auprès du gouvernement sur la nécessité de construire immédiatement un chemin de fer dans cette direction. L'honorable député e Perth-nord (M. Maclaren) disait l'année dernière :

> Depuis des années nous parlons, parlons et parlons encore. Nous n'avons fait rien autre chose que parler ; nous n'avons pas agi.

L'honorable député demande quelle est la raison de cette hâte. Où est la nécessité de construire ce chemin ? Je dis que la raison de cette hâte est fournie par les honorables députés eux-mêmes, par leur chef, par des dizaines d'entre-eux, qui, cette année et l'année dernière ont insisté sur la nécessité d'une action immédiate, prétendant que nous étions déjà en retard d'une année. Et c'est vrai que nous sommes en retard d'une année. Mais laissez-moi lire ce que les honorables députés ont dit.

M. KEMP : L'honorable député de Perth parlait-il d'un transcontinental dans ce discours ?

M. SCOTT : Je ne le crois pas, mais il parlait du problème des transports. Il se plaignait que nous ne faisions que parler ; et maintenant mes honorables amis veulent que nous parlions davantage.

M. KEMP : Il parlait des canaux.

M. SCOTT : L'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a parlé d'un chemin de fer deux ou trois fois l'année dernière. A la page 4583 (v.f.) des Débats on voit qu'il a insiste auprès du gouvernement de la manière suivante :

Préparons-nous pour de grandes récoltes. Certains députés ont vanté la récolte abondante dont l'Ouest a été favorisé, l'an dernier, mais je sais qu'il y a déjà eu au Manitoba deux ou trois récoltes meilleures que celle-là. L'an dernier le rendement dans cette province a été d'environ 22 boisseaux à l'acre ; sur la ferme dont je suis le propriétaire, il a été de 28 boisseaux, et la moyenne a déjà dépassé ce chiffre pendant deux ou trois années ; nous ne devons pas considérer la récolte de l'année dernière comme une récolte exceptionnelle, et il est fort possible que nous en ayons de plus fortes dans l'avenir. Le gouvernement doit se préparer à un transport de grain plus considérable que jamais.

Mon honorable ami continue comme suit à la page 4418 (v.f.) :

C'est la question brûlante du jour. J'ai dit à M. Leonard : Mais si l'on ne construit plus de chemins de fer, comment transporterez-vous dans six ans d'ici les grains de l'ouest qui seront produits par la seule augmentation naturelle du nombre d'acres mis en culture et par la population actuelle du pays, sans parler des immigrants qui nous arrivent. Il me répondit "M. Boyd, dix chemins de fer ne pourront pas transporter les produits de cette partie du pays en deux fois le temps que vous croyez qu'ils devraient être transportés aujourd'hui.

Et plus loin :

Il faudra quatre voies ferrées entre Fort-Williams et Winnipeg, et deux ou peut-être trois à l'est, afin d'accommoder tout le trafic qui s'annonce dans l'ouest et qui sera bientôt un fait accompli.

L'honorable chef du gouvernement a fait ce que l'honorable député demandait ; il offre au pays un remède, et mon honorable ami n'en veut plus ; il dit que nous avons suffisamment de chemin de fer à l'est de Fort-William. Mon honorable ami a dit aussi l'autre soir que l'engorgement du trafic était une chose du passé. L'année dernière il y avait accumulation de trafic, mais tout cela est disparu. On me permettra de donner lecture d'une déclaration faite, par une coïncidence étrange, le jour même que ce débat a commencé, le 10 août, par une personne dont mon honorable ami admettra la compétence, M. M. J. T. Gordon, de la maison Gordon et Ironside, les exportateurs de bestiaux bien connus ; M. Gordon est député conservateur à la législature de Manitoba. De retour de Winnipeg d'un voyage dans l'ouest il accorda à quelques journaux une entrevue dans laquelle il dit :

Nous avons expédié deux convois de bestiaux depuis le commencement de la saison. La marche du premier convoi a été très satisfaisante. J'étais à Claresholmes lorsqu'on a chargé le deuxième convoi, et la course depuis cet endroit jusqu'à Moosejaw a pris 36 heures. Vu la lenteur du voyage, nous avons été obligés de faire sortir les animaux des wagons à Moosejaw pour les délasser ; cela a pris cinq heures. A Moosejaw ce chargement et déchargement se fait dans des conditions très difficiles ; on ne peut décharger et charger que deux wagons à la fois. A 23 heures vendredi les bestiaux étaient de nouveaux sur le train et à 20.30 heures samedi ils n'étaient pas encore rendus dans les parcs aux bestiaux à Winnipeg. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique continue à nous servir de la sorte, nous allons tout simplement faire comme nous avons fait l'année dernière, c'est-à-dire expédier nos animaux par les chemins de fer du sud. La Compagnie du Canadien du Pacifique a nommé un préposé à l'expédition des bestiaux et cet employé fait bien tout en son pouvoir pour faire circuler les trains de bestiaux aussi rapidement que possible, mais c'est tout ce qu'il peut faire. Lorsque les chefs du mouvement et les surintendants n'écoutent pas les avis du préposé à l'expédition de bestiaux ni ceux de l'expéditeur même des bestiaux, ce dernier alors est certainement justifiable de se protéger en allant ailleurs. Nous avons été très satisfaits l'année dernière de nos expéditions de bestiaux par le Great Northern. Les convois au lieu de parcourir seulement de 16 ou 19 milles à l'heure comme par le chemin de fer Canadien du Pacifique présentement, parcouraient sur le Great Northern de 28 à 30 milles à l'heure.

—Le transport vous coûte-t-il plus cher par les chemins de fer américains ?

—Non, il ne coûte pas plus cher ; au contraire nous faisons une grande économie, parce que nous gagnons beaucoup par le plus grand poids des bestiaux, s'ils ne sont que la moitié du temps sur la route. Nous pouvons traverser des bestiaux de l'autre côté de la frontière en troupeaux de 1,500 à 2,000.

Je crois que l'honorable député conviendra après cela que l'engorgement du trafic n'est pas tout à fait une chose du passé. Mon honorable ami a dit aussi que si le gouvernement voulait seulement soumettre la question au peuple et si le peuple approuvait le gouvernement et sa proposition, lui et ses amis ne s'opposeraient plus. Si ce n'était que le retard a déjà été trop long on pourrait prendre l'honorable député au mot. Mais lorsque nous jetons un regard sur le passé nous n'y voyons rien pour nous faire avoir confiance dans une déclaration de ce genre. Quelle a été l'expérience au sujet du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau? Tous les députés de l'opposition avaient approuvé le contrat fait par le gouvernement, et le peuple avait approuvé ce contrat de la façon la plus complète, ce qui n'empêcha pas les honorables députés qui avaient approuvé le projet en parlement d'aller dans le pays prétendre que le gouvernement avait fait une mauvaise affaire.

J'ai peu de chose à dire au sujet de la route proposée du Grand-Tronc-Pacifique ; je veux bien accepter le témoignage de sir Sandford Fleming, les rapports qui ont été lus dans cette Chambre, et les témoignages de personnes comme l'honorable député de Renfrew (M. Mackie) qui a parcouru des centaines de milles de ce pays. Ces témoignages m'ont convaincu qu'il est possible de construire un chemin à travers ce pays. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été plus difficile qu'on se

l'imaginait lorsque le contrat a été signé ; mais je ne crains pas de prédire que la construction de ce nouveau chemin sera beaucoup plus facile que plusieurs honorables députés des deux côtés de cette Chambre le supposent aujourd'hui.

La rive nord du lac Supérieur sur des centaines de milles était le pays le plus difficile qu'il put y avoir sur le continent le nord de l'Amérique pour la construction d'un chemin de fer. On a choisi la pire route possible et je suis certain que celle choisie par le Grand Tronc sera beaucoup plus facile. Je veux faire remarquer ici qu'il n'y a pas que l'ouest du pays intéressé dans l'établissement de ce chemin de fer. L'Est est tout autant intéressé. Il y a près de 20 ans sir John Macdonald, déclarait que rien ne pourrait arrêter le développement du Manitoba, et l'on peut appliquer aujourd'hui la même remarque à tout le pays à l'ouest du lac Supérieur. Même si le parlement refusait d'approuver le projet actuel, les honorables députés ne doivent pas croire que le trafic et le développement du pays ne trouveront pas une sortie ailleurs. M. James Hill guette toujours l'instant où il pourra faire pénétrer le Great-Northern dans l'ouest canadien. Le parlement a accordé pendant la session actuelle quatre chartes à des compagnies pour construire des chemins de fer depuis certains endroits du Manitoba et du Nord-Ouest jusqu'à la frontière américaine, et je sais que M. Hill est prêt à souder son réseau du Great-Northern au premier de ces chemins qui sera construit. De sorte que si le parlement ne fait pas ce qu'il doit faire pour venir en aide au Nord-Ouest, en très peu d'années, peut-être en quelques mois, le Great-Northern et le Northern-Pacific auront des raccordements avec nos voies de chemins de fer.

On a soumis trois projets au parlement et au peuple. Premièrement, prolonger le chemin de fer Intercolonial ; deuxièmement, ne rien faire et laisser agir les particuliers; troisièmement, accorder une subvention à la compagnie qui entreprendrait la construction du chemin. Le premier plan, qui renferme le principe de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat est celui que la population du Manitoba et des Territoires aurait préféré. Le deuxième plan aurait été ce qu'il pouvait arriver de pire à l'ouest. Les compagnies de chemins de fer auraient été satisfaits, mais pas le pays. Le résultat aurait été que l'ouest serait resté pour toujours dans les griffes du chemin de fer Canadien du Pacifique dont il n'aurait pu se dégager qu'en se réfugiant dans les chemins de fer américains. Mais puisqu'il est impossible de faire adopter le principe de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, le meilleur plan qui venait ensuite est celui proposé par le gouvernement. Si l'on ne peut avoir un chemin de l'Etat, pas un Canadien véritable ne devra refuser son assentiment à la proposition d'accorder de l'aide à une compagnie particulière, car nous nous trouvons en présence de la situation suivante : d'un côté progrès continu et prospérité pour toutes les parties du Canada et pour tous les Canadiens, de l'autre côté arrêt dans le développement dont nous sommes témoins aujourd'hui, diminution de l'immigration et dépeuplement des territoires au profit des Etats-Unis. D'un côté augmentation continuelle d'année en année dans le commerce du pays, dans les exportations et importations ; de l'autre côté retour à l'état de choses que nous avons constaté dans les années passées lorsque le commerce canadien domestique et étranger était dans le marasme. D'un côté nous pouvons encore augmenter tous les ans la population du Canada, augmentation entraînant avec elle la diminution de la dette nationale et de la taxe per capita ; de l'autre, un retour en tait pas, mais où la dette nationale augmenarrière au temps où la population n'augmentait constamment ainsi que le fardeau de la dette sur chacun de nous. De sorte que bien que l'ouest ait préféré indubitablement que le gouvernement prît la possession et l'exploitation de ce chemin de fer, il est prêt à appuyer avec enthousiasme le projet actuel.

Permettez-moi de citer l'opinion d'un très ardent avocat de la nationalisation des chemins de fer, M. J. K. McInnis, rédacteur d'un journal indépendant, le Standard, publié à Régina. Si mon honorable ami le député de Bellechasse (M. Talbot) était ici, il se rappellerait d'avoir rencontré M. McInnis pendant le voyage qu'il a fait dans l'ouest l'automne dernier dans l'intérêt du Trans-Canada. A une assemblée de la chambre de commerce de Régina à laquelle M. Talbot assistait, M. McInnis s'est exprimé très énergiquement en faveur de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, comme d'ailleurs il s'est toujours exprimé depuis plusieurs années. Mais plus tard lorsque dans la presse on a commencé à discuter le projet du Trans-Canada et celui du Grand Tronc-Pacifique, M. McInnis a publié dans le Standard, de Régina, un article dont j'extrais le passage suivant :

> Peu à peu l'intérêt public sembla diminuer. La question des subventions fut amenée sur le tapis et le public se tint dans l'expectative, voulant voir ce qui allait arriver. Demeurer dans cette attitude serait une faute. L'opinion publique ne semble pas encore mûre pour les chemins de fer de l'Etat. Mais le Nord-Ouest ne peut pas atteindre la marche lente et incertaine de l'opinion publique, et il nous faut un second chemin de fer immédiatement. On ne construit pas les chemins de fer en un jour. Nous sommes en face d'un blocus du trafic, et les théories ne pourront jamais nous sauver. Il nous semble qu'il serait peu sage et peu politique de nous déclarer entièrement opposés à aider à la construction des chemins de fer sous une forme quelconque.

M. McInnis termine son article en disant :

> Ontario et Québec n'auront pas de raisons de s'opposer à accorder de l'aide à un chemin de

fer dans l'ouest, car le Nord-Ouest est le marché de leurs manufacturiers, et ces deux provinces ne manquent jamais de demander que notre trafic océanique passe à leurs portes.

Je veux dire quelques mots maintenant sur la question du transport du blé. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait sur cette question un discours de quatre heures et demie, et qui couvre environ 60 colonnes des Débats.

Chaque page de ce discours est remplie de chiffres, de faits et d'arguments à l'appui du projet du gouvernement. La meilleure preuve que ces chiffres et arguments sont irréfutables c'est que les honorables députés de la gauche n'ont pas essayé de les réfuter, excepté sur deux ou trois points. Quelques honorables députés de la gauche ont essayé de ridiculiser la prétention de l'honorable ministre de l'Intérieur, que l'augmentation des moyens de transport développerait le commerce qui existe déjà d'animaux maigres entre les provinces de l'est et le Nord-Ouest, mais ceux qui sont un peu au courant des choses et des avantages que l'ouest offre pour l'engraissement des bestiaux savent que le ministre a dit juste.

Si l'on devait mesurer l'étendue du commerce dans deux ans ou dix ans d'ici sur le commerce d'aujourd'hui, je m'unirais aux députés de la gauche pour dire que le projet est ridicule. Mais on a importé l'année dernière dans l'ouest, 50,000 bêtes à cornes maigres, dont 25,000 d'Ontario et 25,000 du Texas, et cela m'encourage à croire que d'ici à quelques années, peut-être plus vite qu'on ne pense, ce commerce aura décuplé. Mais il ne le pourra pas si nous n'avons pas de plus grands moyens de transport. Nous avons exporté annuellement 50,000 têtes de bétail gras pendant les deux ou trois dernières années, et nous espérons bien en exporter 300,000 têtes par année dans l'avenir. Si le chemin de fer du Pacifique n'a pas pu transporter 42,000 bestiaux l'année dernière, n'avons-nous pas besoin d'un nouveau chemin pour suffire au trafic en perspective ? Si le trafic d'aujourd'hui ne devait pas augmenter, je dirais : ne construisons pas d'autres chemins de fer, mais obligeons le chemin de fer du Pacifique, en retour des sacrifices énormes que le Canada a faits pour lui, à remplir ses obligations ; obligeons-le à faire notre trafic d'une façon satisfaisante.

La seule assertion du discours du ministre de l'Intérieur que des députés de l'opposition ont essayé de nier, a été celle concernant les taux de transport du blé entre Kansas et Chicago. L'honorable député de Peel (M. Blain) a contesté cette assertion, et a dit que le ministre de l'Intérieur avait voulu tromper la Chambre en citant un arrangement exceptionnel. Le ministre a cité un rapport de la commission du commerce entre les Etats dans lequel il était dit que l'on a transporté du blé depuis la ville de Kansas jusqu'à Chicago, pour cinq cents par boisseau. J'ai ici le rapport de 1901 :

Certaines autres conditions particulières à la ville de Kansas ont empêché de maintenir le tarif du transport du grain qui avait été publié, et les témoignages démontrent clairement que ce tarif n'a pas été observé. Durant l'été dernier, le tarif du trafic général entre Kansas et Chicago a été de 12 cents par cent livres, mais on a pu faire transporter du blé à aussi bas prix que cinq cents.

Le rapport de 1902 dit :

Le tarif publié du mois de janvier 1901, entre Kansas et Chicago était de 19 cents pour le blé et 16 cents pour les autres variétés de grains que l'on a transportés ostensiblement à ce prix, mais réellement à un prix convenu sous seing privé entre l'expéditeur et le charroyeur. Les témoignages donnés devant la commission montrent que ce prix a varié beaucoup suivant la concurrence, et qu'il est descendu en 1901 à aussi bas que cinq cents par cent livres, la moyenne étant peut-être de sept cents ou dans les environs. Le 1er janvier 1902, on a fixé entre Kansas et Chicago un tarif proportionnel de 12 cents applicable à toutes les variétés de grains et leurs produits. Le 1er juillet 1902, ce tarif a été réduit à 7 cents sur le blé et sur la farine mais maintenu à 12 cents sur les autres céréales. Août 1902, 7 cents.

L'honorable ministre de l'Intérieur montrait par là l'effet que la concurrence avait sur les taux de transport du blé, et il citait un exemple des réductions accordées sur le transport de grandes quantités de blé entre Kansas et Chicago. L'honorable député de Peel (M. Blain) a prétendu que le Grand Tronc-Pacifique ne pourrait pas transporter de grain depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, parce que le transport du grain entre la ville de Kansas et Chicago avait coûté quelquefois 14 cents. Mais le ministre avait prouvé que le grain peut être transporté de Kansas à Chicago pour cinq cents, et que si nous avions un chemin de fer d'un type égal aux chemins de fer entre Chicago et Kansas, on pourrait transporter le grain de Winnipeg à Saint-Jean pour environ 11 cents ; je laisse à la Chambre le soin de dire lequel avait le plus de bon sens, de l'honorable député de Peel, ou du ministre de l'Intérieur.

Mais j'appuierais encore le chemin du gouvernement quand même l'on démontrerait qu'il est dans l'impossibilité complète de transporter du grain. Jusqu'à l'année dernière la Compagnie du Pacifique n'avait jamais transporté un million de boisseaux de grain par son chemin jusqu'à la mer. Elle l'a essayé pour la première fois l'année dernière en quantités un peu considérables. Et cependant, le chemin de fer du Pacifique est une entreprise qui réussit bien, et même très bien ; il paie de très beaux dividendes sur un capital considérablement majoré.

Mais si l'ouest se développe et vend son blé, il en résultera une quantité énorme d'affaires dans d'autres branches de commerce. Je ne crains pas de dire qu'avant

que plusieurs années se soient écoulées l'ouest produira 400,000,000 de boisseaux de blé par année, et même si pas un seul boisseau n'était transporté entièrement par chemin de fer, le chemin du Pacifique ou celui du Grand-Tronc-Pacifique, et probablement d'autres chemins encore auront autant de trafic qu'ils pourront transporter. Je ne veux pas dire cependant, qu'on ne peut pas transporter de grain par chemin de fer entre Winnipeg et Saint-Jean. Le chemin du Pacifique en a transporté l'année dernière environ 2,500,000 boisseaux, et s'il avait eu l'outillage nécessaire il aurait pu en transporter 13,000,000 ou 14,000,000 de boisseaux.

M. SPROULE : Ce grain a-t-il été transporté par chemin de fer seulement depuis les ports de la baie Georgienne, ou depuis la tête des lacs ?

M. SCOTT : Le chemin de fer du Pacifique a transporté 2,500,000 boisseaux de blé entièrement par chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, l'hiver dernier; ainsi que je l'ai dit il aurait pu en transporter cinq fois autant s'il avait eu des wagons en assez grande quantité. Nous avions le blé mais il n'y avait pas de wagons pour le recevoir.

M. SPROULE : L'honorable député connaît-il le prix du transport par boisseau ?

M. SCOTT : Environ 30 cents par cent livres, je crois. En citant, outre les tarifs du transport de Kansas-City à Chicago, les taux exigés de New-York à Buffalo et ceux qui ont cours sur le Canada-Atlantique—les taux véritables en vigueur tous les jours de l'année et non dans des circonstances exceptionnelles—le ministre de l'Intérieur a démontré qu'un chemin de fer réunissant les mêmes conditions pourrait transporter le grain de Winnipeg à Saint-Jean, exclusivement par la route de terre, à raison de dix ou onze cents par boisseau. Actuellement, le transport coûte environ 25 cents, il me semble—assurément plus de 20 cents. La diminution serait de plus de la moitié du prix, en supposant même que les chiffres cités par le ministre de l'Intérieur ne sont qu'approximatifs.

M. BLAIN : L'honorable député peut-il nous apprendre quels sont aujourd'hui les taux du transport entre Kansas-City et Chicago ?

M. SCOTT : L'honorable député (M. Blain) les a mentionnés, lui-même, l'autre jour ; 14 ou 19 cents, je ne le sais pas au juste. Mais qu'est-ce que cela prouve ? Le ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas établi qu'on transportait du blé de Kansas-City à Chicago moyennant cinq cents ? Peu importe que ce fût dans des circonstances exceptionnelles, des millions de boisseaux furent voiturés pour ce prix-là. Le Canada-Atlantique exige au plus 4½ cents, mais il se contente de 2¼ cents pour le transport sur une distance à peu près égale. De Buffalo à New-York le tarif est encore inférieur à celui de Kansas-City que le ministre a mentionné. Ce ne sont pas là des conjectures ni des hypothèses, mais des faits qui démontrent ce que la concurrence a accompli. Je suppose que personne ne révoque en doute l'exactitude des chiffres que le ministre a cités.

M. KEMP : Je crois que le ministre de l'Intérieur a dit que présentement le taux du transport de Winnipeg à New-York est d'environ 16½ cents par boisseau. Le ministre tient ce renseignement d'un membre de la bourse des céréales de Winnipeg.

M. SCOTT : C'est le taux du transport par terre et par eau.

M. KEMP : Si ma mémoire est fidèle, on exige 7½ cents de Winnipeg à la tête des grands lacs, deux cents de là à Buffalo et sept cents de Buffalo à New-York.

M. SCOTT : Oui, mais je m'occupe du transport par les chemins de fer exclusivement. Le ministre de l'Intérieur s'appliquait à démontrer ce que coûterait le transport par les voies ferrées entre Winnipeg et Saint-Jean. Il a établi qu'en prenant comme base de nos calculs les taux exigés entre Kansas-City et Chicago, entre New-York et Buffalo et entre Depot-Harbour et Montréal, il y a lieu de croire que le transport par terre de Winnipeg à Saint-Jean coûtera de dix à onze cents. Je le répète, si le Pacifique Canadien avait été suffisamment outillé l'an dernier, il aurait pu voiturer 12 ou 14 millions de boisseaux de blé jusqu'à Saint-Jean. Je déclare à la Chambre qu'on ne pourra jamais transporter toute la récolte du Manitoba et du Nord-Ouest avant la clôture de la navigation. Je lis dans les journaux de ce soir une déclaration de M. Castle, commissaire des entrepôts. A quelqu'un qui l'interrogeait M. Castle a déclaré qu'il ne s'attendait pas à beaucoup d'encouragement cette année et qu'environ 65 pour cent de la récolte seraient expédiés avant la clôture de la navigation. Le reste sera transporté par les chemins de fer ou demeurera dans les entrepôts jusqu'au printemps. Souffrez que je répète ce qui a déjà été dit à ce sujet dans cette enceinte. Les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, au lieu de confier leur grain aux élévateurs jusqu'au printemps et de supporter les frais d'entreposage, la perte de l'intérêt, etc., le tout représentant environ cinq cents par boisseau, auront plus d'avantages à payer cinq cents de plus pour le transport du blé, afin de s'en défaire.

J'avais pris note des discours que le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal a prononcés l'an dernier. Mais j'ai parlé beaucoup plus longtemps que je me proposais de le faire et je n'imposerai pas ces citations à la Chambre. Je me bornerai à dire que l'honorable député semble avoir considérablement modifié son opinion depuis l'année dernière, à l'instar du représentant de Macdonald (M. Boyd). L'an der-

nier, le député de la division de Sainte-Marie prétendait qu'on pouvait en hiver transporter le blé jusqu'à Saint-Jean par la voie ferrée, que cela était très praticable.

Maintenant, si ce n'est pas abuser de la patience de la députation, je commenterai brièvement l'alternative que le leader de l'opposition nous conseille d'adopter. Mais, auparavant, je parlerai en passant d'une déclaration qu'il a faite, cette année, à Toronto, et que le "Mail and Empire" du 25 mars dernier a reproduite. S'adressant aux conservateurs du quartier n° 2 de Toronto, le chef de la gauche disait :

Hier soir, dans son discours, le directeur général des Postes a exprimé des sentiments sensés et sages. Il a enfin compris que le Canada est un grand pays dont les progrès dépendent d'une vigoureuse politique en matière de chemin de fer. Autrefois, M. Mulock et ses amis disaient que le Pacifique Canadien ne serait jamais une entreprise de rapport et que la Colombie Anglaise n'était qu'un fouillis de montagnes. Mais ils sont maintenant d'un avis différent et il y a lieu de s'en réjouir.

Je ne crains pas de déclarer que cela est inexact. Je défie n'importe qui de citer une déclaration du directeur général des Postes allant à dire que le Pacifique Canadien ne serait pas une entreprise de rapport et que la Colombie Anglaise n'était qu'un fouillis de montagnes. Je défie de plus la gauche d'attribuer un pareil langage à un membre de la députation ministérielle. Il est vrai que M. Blake a dit que le chemin ne rapporterait pas assez pour payer la graisse des essieux, asertion que tous les libéraux regrettent, je le répète.

M. LENNOX : L'honorable député (M. Scott) qui fait de si fréquentes allusions à M. Blake, a-t-il oublié ou a-t-il déjà lu les paroles de l'honorable M. Ross, qui furent aussi énergiques que le langage de M. Blake?

M. SCOTT : L'honorable M. Ross ne fait pas partie de la députation. Je défie l'honorable député de citer une déclaration qui serait tombée des lèvres d'un député libéral de cette Chambre et tendant à mépriser le Pacifique Canadien en tant que ligne transcontinentale ou la Colombie Anglaise.

Le leader de l'opposition ajoutait :

Je suis bien aise d'entendre le noble et patriotique langage de sir William Mulock ; je suis heureux d'apprendre sa conversion ; cependant, à titre de Canadiens, il nous appartient de poser certaines questions.

Aurons-nous soin de faire en sorte que les privilèges que nous concèderons ne soient exercés que dans l'intérêt public ? Prendrons-nous des mesures pour que les chemins de fer que nous subventionnerons fassent partie d'une réseau exclusivement canadien ? Messieurs, le passé de l'administration actuelle ne nous permet pas de croire qu'on attachera à ces questions l'importance qu'on devrait y attacher. Si on vient en aide à une ligne transcontinentale, il faudra qu'elle passe entièrement sur le territoire canadien et transporte les produits du pays vers les ports du Canada d'où ils seront expédiés à l'étranger.

A cette époque, il n'avait pas confiance au gouvernement. Eh bien, les rôles sont maintenant intervertis. Aujourd'hui, le gouvernement propose de construire une voie entièrement canadienne et le chef de la gauche veut construire une ligne nouvelle plus longue que celle que le gouvernement projette d'établir et plus longue aussi que les chemins de fer existants, une ligne qui ne sera d'aucune utilité en tant que route entièrement canadienne, et qui ne desservira pas les ports d'hiver du Canada.

Cependant, le plan du leader de l'opposition a son bon côté ; il sert à réfuter toutes les objections fondamentales invoquées par les conservateurs contre le projet ministériel. Les membres de la gauche, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, nous ont déclaré que c'était un acte de folie que de vouloir construire cette partie du réseau qui se rendra à Moncton. Pourtant le chef de l'opposition la construirait. Je m'attends à ce que le député de Grey-est me demande : quand ? Mais le gouvernement devra avoir la haute-main sur ce tronçon de chemin de fer, s'il le construit, et l'honorable député le construirait s'il trouvait une route praticable. Je regrette qu'il soit moins tendre pour la population de l'Ouest que pour ses commettants des provinces maritimes, moins tendre pour les habitants du Manitoba et du Nord-Ouest qu'il laisse à la merci des cormorans des compagnies particulières. Il accordera, dit-il, au Grand Tronc-Pacifique, une corporation privée, la permission de construire un chemin de fer à travers les prairies de l'ouest. Mais ses commettants devront jouir des avantages qui résultent de la possession et de l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat, tandis que nous serons livrés aux griffes des vautours des corporations privées.

Aux yeux de l'opposition la proposition du chef du gouvernement concernant les droits de circulation était également ridicule. Pourtant, le leader de la gauche prétend accorder à d'autres compagnies ces mêmes droits sur la voie ferrée qui s'étend sur une distance de 1,060 milles de North-Bay à Winnipeg. Mon honorable ami dit que le gouvernement sera propriétaire de ce tronçon de chemin mais non de la ligne à l'ouest de Fort-William.

Sur un parcours de 430 milles, les conditions seront les mêmes que sur la voie nouvelle entre Québec et Winnipeg. La construction de celle-ci était un acte de folie, à les entendre dire ; pourtant le leader de la gauche établira cette ligne. Ce ne sera pas une ligne d'entier parcours cependant. Et pourquoi ? Nous avons entendu dire bien des choses du doublement de l'Intercolonial depuis que ce projet a vu le jour. Quels chauds amis l'Intercolonial compte parmi les membres de l'opposition ! Je vous déclare, M. l'Orateur, que ce n'est pas le doublement de l'Intercolonial que la gauche ne peut pas sup-

porter, mais l'établissement d'une ligne parallèle à la voie du Pacifique Canadien. Voilà où le bât la blesse. La voie du Grand Tronc-Pacifique entre Winnipeg et le port d'hiver de Saint-Jean sera plus courte que celle du Pacifique Canadien en dépit de sa ligne courte à travers le Maine.

J'avoue volontiers que le projet du leader de la gauche a du bon et je l'appuierais faute d'un meilleur. Je le répète, à mon avis, les frais de premier établissement ont peu d'importance. Le coût probable du projet du chef de l'opposition ne m'effraie aucunement, et j'appuierais son plan de préférence à celui du gouvernement, s'il pouvait me démontrer qu'il offre quelques avantages. Il suggère d'acquérir le Canada Atlantique. Si quelqu'un me prouve que cette acquisition profiterait aux agriculteurs ou aux électeurs à l'ouest du lac Supérieur, j'en suis. Mais quel avantage le gouvernement retirera-t-il de l'achat de ce chemin de fer, au prix de $15,000,000 fixé par le représentant de Bothwell ? Disons que le prix serait de $12,000,000 ou de $1,000,000, si vous l'aimez mieux. Que servira au gouvernement de consacrer un seul dollar à l'acquisition de cette voie ferrée, s'il ne peut pas abaisser les tarifs de transport actuellement en vigueur?

M. CLANCY : L'honorable député est-il en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg ?

M. SCOTT : Je suis en faveur de tout projet raisonnable, lorsqu'on peut me prouver que le public en profitera. Néanmoins, si je demeurais dans un collège électoral de l'ouest j'hésiterais beaucoup avant d'approuver la proposition du chef de la gauche. Le projet du Grand Tronc-Pacifique met toutes les parties d'Ontario en communication directe avec le Manitoba et le Nord-Ouest. L'ancien chemin de fer du Grand Tronc passe dans presque tous les comtés d'Ontario. Le chef de la gauche propose seulement d'établir une ligne entre Montréal, la baie Georgienne et l'ouest, sans presque toucher à la partie occidentale d'Ontario ni à Toronto, à moins de faire d'énormes dépenses pour relier Toronto et les autres villes de l'ouest de cette province au nouveau réseau.

En ce qui a trait au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et à la possession et à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, chacun sait qu'une ligne de chemin de fer a besoin d'être alimentée par des embranchements. L'Intercolonial en tant que simple voie à travers le continent jusqu'au littoral serait inutile et un fardeau perpétuel, comme il l'a été jusqu'ici pour les contribuables, si nous ne construisons pas de lignes succursales. Que celui qui nous conseillerait de faire les frais de construire une ligne parallèle à la voie du Grand Tronc dans toute l'étendue d'Ontario ? Ce serait de la folie. Si nous entreprenons d'exploiter les voies ferrées, tirons de cette décision toutes les conséquences qui en découlent logiquement. Si nous prolongeons l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, il faudra construire des embranchements dans Ontario et quel est celui qui serait assez insensé pour favoriser la construction d'une ligne parallèle à la voie du Grand Tronc dans Ontario ? Si l'Etat doit se livrer à l'exploitation des voies ferrées sur une plus grande échelle, il devra acquérir le Grand Tronc et prendre la décision de nationaliser tous les chemins de fer du pays.

Ce n'est qu'en dernier recours que je consentirais à acquérir la partie du réseau du Canadien du Pacifique qui longe la rive nord du lac Supérieur. Cette proposition, cependant, sert à refuter l'une des objections invoquées par la gauche pour combattre le projet ministériel. On a reproché au gouvernement de retenir la section improductive et de céder à la compagnie la section plantureuse. Pourtant, le chef de la gauche propose d'acquérir la partie la plus improductive des chemins de fer de l'Amérique du nord et de laisser à la compagnie la partie la plus lucrative de réseau du Canadien du Pacifique.

J'ai déjà fait allusion à la condamnation du projet primitif du Canadien du Pacifique par ceux-là mêmes qui l'avaient adopté. Je crois que le représentant de Grey-est faisait partie de la Chambre à cette époque, et il avoue aujourd'hui que ce projet était défectueux. L'idée mère était certainement sage, mais elle a été réalisée dans des conditions telles que le public en a constamment souffert depuis.

M. SPROULE : L'honorable député avance-t-il que j'ai avoué que le projet était défectueux ?

M. SCOTT : Oui.

M. SPROULE : Je n'ai jamais fait un pareil aveu.

M. SCOTT : Voici donc un membre du parlement qui ne veut pas admettre que le projet était défectueux Mais son chef le reconnaît. Peut-on condamner plus sévèrement les clauses du contrat signé avec la Compagnie du Canadien du Pacifique que le fait le leader de la gauche, quand il suggère au gouvernement de racheter au prix qu'il a coûté le chemin de fer construit par l'Etat, moyennant une dépense de $60,000, au dire du représentant de Lanark-sud, et remis en pur don à la compagnie dans le but de trancher le problème des moyens de transport ? Quelle condamnation plus énergique peut-il y avoir que celle que ce conseil implique ? Le plan du chef de la gauche est excellent au point de vue de la Compagnie du Canadien du Pacifique. En vérité, elle peut bien se dessaisir de ce tronçon de sa voie qui n'a jamais été d'un bon rapport. Je le répète, ce chemin traverse le coin du pays le plus désavantageux qu'on puisse trouver sur tout le continent. La compagnie peut se débarrasser de ce tronçon de sa voie et avoir encore une route d'entier parcours par le Sault Sainte-Marie, Minnéapolis et

Mâchoire-de-l'Orignal ; elle peut se défaire de ce bout de voie ferrée et, avec une partie du prix de vente, construire un nouveau chaînon d'un point situé à l'ouest de Fort-William jusqu'à sa ligne du Sault Sainte-Marie.

Le représentant de Lanark-sud nous a laissé entendre ce que nous aurions à payer. Le député de Bothwell estimait que le prix d'achat serait de $25,000,000, mais le représentant de Lanark-sud nous a appris que le chemin coûtait plus de $60,000 par mille. Le leader de l'opposition ne nous a pas conseillé de nous emparer de la voie ferrée pour moins que les frais de premier établissement et, à raison de $60,000 par mille, j'ai calculé que cette emplette nous reviendrait à $38,040,000, et je crains que ce chiffre ne soit encore trop bas. Je crains qu'il n'y ait une arrière-pensée dans le projet dont le Canadien du Pacifique est l'instigateur. J'ai déjà commenté la clause relative au monopole des tarifs. La compagnie est assez clairvoyante pour comprendre que d'ici à deux ou trois ans la clause interdisant à l'Etat de réglementer les tarifs tant que les recettes ne représenteront pas dix pour cent des capitaux placés dans l'entreprise ne sera plus d'aucune utilité. Dès qu'il y aura de la concurrence, la compagnie ne pourra plus profiter de cette clause, et elle a probablement suggéré au leader de l'opposition de demander à l'Etat de faire l'acquisition de la partie improductive de sa voie ferrée ; elle proposera en même temps de vendre moyennant quelques millions de dollars le privilège d'être soustrait à la réglementation des tarifs avant que la concurrence enlève toute valeur à ce privilège.

Mais, M. l'Orateur, la grande objection qui se présente, c'est que le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition n'offre aucun avantage, en ce qui concerne le chemin de fer Canada-Atlantique, car il pratique cette saignée sur le trésor public sans offrir le moindre débouché nouveau, sans ajouter virtuellement un seul mille à nos réseaux de voies ferrées.

L'honorable député de Bothwell dit que ce projet du chef de l'opposition comporte une dépense de $60,500,000 ; mais, à mon avis, on pourrait plutôt porter le coût de l'entreprise à $160,000,000. Je crois que l'honorable député n'est pas juste dans ses calculs à ce sujet. Les membres de la gauche se plaisent à nous mettre sous les yeux le chiffre de $13,000,000 qui, d'après l'honorable ministre des Finances, selon moi, une autorité dans la matière, représente le coût de la section est de Winnipeg à Moncton pour une période de cinquante ans. Naturellement, à l'expiration de ce délai il nous faudra racheter les obligations. Mais l'honorable député de Bothwell nous a soumis ses calculs ; le chiffre des obligations est de $60,500,000, cependant il ne nous a pas dit un seul mot de l'intérêt. Le plan de l'honorable chef de l'opposition ne comporterait-il pas d'intérêt sur les obligations ? L'estimation de l'honorable député, $60,500,000, au taux de 3 pour 100 représente un intérêt de $1,850,000 par année, soit, en cinquante ans, $90,750,000 comparativement à $13,000,000 total de l'intérêt à payer d'après le plan du gouvernement.

M. SPROULE : N'y aura-t-il pas de recettes à toucher dans l'intervalle ?

M. SCOTT : A tout événement nous savons exactement, d'après l'estimation du ministre des Finances, ce qu'aura coûté au pays, dans l'espace de cinquante ans, le plan soumis par le gouvernement ; c'est une affaire de $13,000,000. Si vous adoptez le contre-projet ce n'est pas une compagnie qui paiera l'intérêt pendant quarante-trois ans, mais le pays, et je suis convaincu que dans cinquante ans le pays aura payé $200,000,000 au lieu de $90,000,000 selon les calculs de l'honorable député de Bothwell.

L'honorable député de Grey-est demande si l'exploitation du chemin ne donnera pas quelques bénéfices ; ce n'est pas ce qui est arrivé dans le cas de l'Intercolonial. Si nous exploitons une simple voie ferrée entre deux points du pays, sans aucun embranchement, nous verrons se répéter l'expérience faite dans le cas de l'Intercolonial. Ce dernier chemin de fer a coûté au pays $72,000,000, imputés sur le capital, mais ce n'est pas tout. Nous avons eu à payer chaque année les intérêts, et, une ou deux années seulement, les recettes ont pu faire face aux frais d'exploitation. Aujourd'hui, l'intérêt annuel, sur le coût de l'Intercolonial est de $2,500,000, et il est soldé à même le trésor public. L'Intercolonial représente actuellement $72,000,000 de la dette nationale et à moins que le Grand Tronc-Pacifique n'en fasse une entreprise plus avantageuse ce chiffre sera bientôt doublé.

M. SPROULE : Si l'honorable député a raison lorsqu'il dit qu'un chemin de fer ne saurait donner de bénéfices s'il manque de lignes succursales, comment la section de Moncton à Winnipeg sera-t-elle lucrative puisqu'elle n'aura pas d'embranchements ?

M. SCOTT : L'honorable député (M. Sproule) pourra voir dans le bill soumis à cette Chambre et maintenant devant le Sénat qu'il y est question de centres d'alimentation, de Régina, de Calgary, et autres points de l'ouest ; et l'on peut aussi compter Port-Arthur, Toronto et Montréal.

M. SPROULE : Les voies de communication de Port-Arthur enlèveront plutôt qu'elle ne donneront du trafic à ce chemin.

M. SCOTT : J'aborde maintenant la question des tarifs et du parcours. J'ai suivi avec intérêt la démonstration que nous a faite l'honorable député d'Halton (M. Henderson) au sujet du transport du bétail par la ligne projetée d'après le plan du chef de l'opposition. Il nous demande si le bétail ne serait pas transporté aussi sûrement sur

cette ligne que sur la ligne du Grand Tronc-Pacifique. Etudions la question. Sur le Grand Tronc-Pacifique le bétail aura à parcourir, de Winnipeg à Québec, 1,475 milles, d'après l'estimation que je crois exagérée du ministre des Finances. L'estimation qui m'a été founie et qui repose sur des rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs, est de 1,392 au lieu de 1,475 milles. Mais admettons cette distance de 1,475 milles entre Winnipeg et Québec, par le Grand Tronc-Pacifique, et voyons quelle est l'autre ligne. La distance de Winnipeg à Sudbury est de 981 milles ; de Sudbury à la bifurcation de Scotia, 120 milles, comme nous l'a dit le chef de l'opposition,—de la bifurcation de Scotia à Coteau, 303 milles ; de Coteau à Montréal, 37 milles, et de Montréal à Lévis, 163 milles. Cela fait, de Winnipeg à Lévis, un parcours de 1,603 milles par la ligne recommandée par le chef de l'opposition, contre 1,475 milles par le Grand Tronc-Pacifique, soit une différence de 128 milles en faveur de cette dernière ligne.

A propos, je poserai la question suivante: Au lieu de recommander l'achat d'une section nullement avantageuse du Canadien du Pacifique et l'achat du Canada-Atlantique qui est un fort beau chemin et dont les taux sont extrêmement bas, pourquoi le chef de l'opposition ne recommande-t-il pas de faire l'acquisition de la ligne complète du Canadien du Pacifique de Fort-William à Montréal ? Cette ligne est plus courte que le tracé qu'il propose. D'après les indicateurs de la compagnie, le parcours du Canadien du Pacifique, de Montréal à Winnipeg, est de 1,424, tandis que la ligne projetée du chef de l'opposition, de Winnipeg, par Sudbury, Scotia Junction, Coteau jusqu'à Montréal est de 1,441 milles, soit 17 milles de plus. Pourquoi ne pas acheter la ligne du Canadien du Pacifique entre Montréal et Fort-William, 998 milles, au lieu d'acheter des lignes de 1,015 milles de parcours, avec deux chaînons à construire, l'un de 37 milles et l'autre, de 120 milles ? Pourquoi cela? Est-ce parce que la Compagnie du Pacifique Canadien ne veut pas vendre une section profitable ou se priver de sa route directe, via Saint-Paul, Duluth et Mâchoire-de l'Orignal ? Le gouvernement veut relier Winnipeg à Moncton par une ligne de 1,861 milles de parcours, selon l'estimation du ministre des Finances, estimation, je le répète, que je crois exagérée. On me dit que cette ligne n'aura pas plus que 1,770 milles de longueur. Le chef de l'opposition recommande une ligne de 2,091 milles de longueur, soit une différence de 230 milles à l'avantage de la route du Grand-Tronc-Pacifique.

Laissez-moi vous dire, M. l'Orateur, que si le Canadien du Pacifique, dont le parcours entre Winnipeg et Saint-Jean, par la ligne courte du Maine, est de 1,905 milles, ne peut transporter le blé avec avantage, il est certain que la nouvelle ligne de 2,091 milles que recommande le chef de l'opposition ne sera d'aucune utilité pour les producteurs de blé du Nord-Ouest.

J'ai parlé beaucoup plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire, mais cela est un peu la faute de mes honorables amis de la gauche qui m'ont posé nombre de questions.

Je demanderai aux membres de l'opposition dans cette Chambre, de mettre le patriotisme au-dessus de l'esprit de parti et de n'avoir en vue dans la présente occasion que les intérêts du peuple canadien. Je leur demanderai de prêter leur appui au gouvernement dans la mise à exécution de ce projet plein de promesses pour la population de l'ouest et d'encouragement pour le pays tout entier. Je les prierai de profiter des leçons que donne l'histoire, de se mettre au-dessus de l'esprit de parti, de ne pas combattre ce projet simplement parce qu'il vient du gouvernement. Qu'ils ne tombent pas dans l'erreur commise par l'honorable Edward Blake, en décrivant le pays que doit traverser la nouvelle ligne. Ils sont convaincus, j'en suis sûr, de la richesse de ces parties du pays qui offrent des avantages à la construction d'un chemin de fer. A tout évènement, que mes honorables amis tiennent compte de la situation déplorable dans laquelle se trouvent depuis deux ans les colons du Manitoba et du Nord-Ouest, situation qui a déjà été décrite et qu'ils connaissent, sans doute. Ainsi que je l'ai déjà dit, la route que recommande le gouvernement sera la ligne la plus courte qui ait existé et la plus directe entre les champs de blé et les ports d'hiver. Cette route sera de plusieurs milles plus courte que celle proposée par le chef de l'opposition et considérablement plus courte que la ligne actuelle du Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean, même par la ligne à travers le Maine.

Si l'argument invoqué par l'honorable chef du gouvernement relativement au privilège de transit n'est d'aucune valeur, pourquoi les membres de la gauche sont-ils si fortement attachés à l'idée d'une route entièrement canadienne ? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition, parlant à Toronto, au mois de mars dernier, proclamait-il si hautement cette idée d'avoir une ligne exclusivement canadienne pour le transport d'hiver à nos ports océaniques ? Nous le voyons aujourd'hui combattre le projet destiné à nous donner la ligne la plus courte possible entre Winnipeg et la mer. Il nous présente un contre-projet recommandant une ligne de 200 milles plus longue que celle projetée par le chef du gouvernement.

On a exprimé la crainte que la nouvelle ligne fasse tort à l'Intercolonial. Je ne partage aucunement cette crainte. Je suis convaincu que les prairies seules, sans compter le nord de Québec et d'Ontario, pourront dans quelques années fournir un trafic suffisant au Canadien du Pacifique, au nouveau Grand-Tronc-Pacifique, a une ligne se ren-

dant jusqu'à la baie d'Hudson, et probablement à une autre depuis la Rivière-à-la-Paix jusqu'aux littoral du Pacifique, et je déclare même qu'avant longtemps nous aurons un trafic considérable sur les chemins qui s'étendent depuis les Territoires et le Manitoba dans le pays au sud du 49me parallèle, tout comme les habitants de l'est font un commerce avantageux avec leurs voisins américains.

Nous entrons dans une ère nouvelle, et nous ne saurions juger des ffaires de l'avenir par celles du passé et du présent. Est-il dans cette Chambre, un homme qui n'admettra pas que, si on lui eût prédit le progrès dont nous avons été témoins depuis sept ans, il aurait considéré cette prédiction comme un simple rêve, une chimère irréalisable. Je crois que nous entrons dans une ère nouvelle et que le progrès des affaires du pays sera plus rapide encore qu'il ne l'a été durant les sept dernières années. Au Manitoba et dans l'ouest, tout annonce un développement comme il s'en est vu dans aucun pays, et je crois que les 12 ou 15 prochaines années nous réservent, dans cette partie du pays, les progrès les plus merveilleux qui se soient vus sur le globe. En faisant cette déclaration, je me base sur ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Il y a trente ans, les Etats de l'ouest qui aujourd'hui ont des villes de 100,000, 200,000 et 250,000 habitants, des industries représentant des millions de dollars ; il y a trente ans, dis-je, ces Etats n'étaient pas aussi avancés que ne l'est actuellement l'ouest canadien. Dans l'espace de trente ans, ils ont créé ces industries, fondé ces villes immenses, groupé ces millions d'habitants. Je crois que, si dans quinze ans nous faisons ce qu'ont fait ces Etats en trente ans, nous n'aurons encore fait rien de bien remarquable. Les choses vont plus vite aujourd'hui qu'il y a trente ans. Winnipeg est aujourd'hui de moitié moins éloigné de Liverpool que ne l'était Kansas-City il y a trente ans. A cette époque, l'électricité comme force motrice était à peine connue. Les Etats de l'ouest faisaient alors venir leurs colons des Etats de l'est et de l'Europe, et ces immigrants n'étaient pas acclimatés. Ces Etats de l'ouest peuvent aujourd'hui nous fournir des colons connaissant la prairie et capables de se mettre à l'œuvre dès leur arrivée dans le pays. Il a fallu aux immigrants des Etats de l'ouest des années d'expérience avant de pouvoir réussir dans les prairies. L'ouest canadien a aujourd'hui l'avantage de pouvoir profiter des trente années d'expérience des Etats-Unis, et ce n'est pas exagérer de dire que nous ferons en 15 ans ce qu'eux ont fait en trente ans. Ainsi donc, il s'écoulera peut d'années, come je l'ai dit il y a un instant, avant que l'ouest canadien puisse fournir un trafic suffisant à toutes les voies possibles de transport.

Je dirai à la Chambre, et tout spécialement à la gauche que c'est le moment de montrer du courage au lieu de se laisser abattre. Et nous avons pour cela toutes les raisons. Voyez ce qu'était la région à l'ouest du lac Supérieur il y a trente ans, sans un seul mille de chemin de fer. Or, en dépit de la politique arriérée des membres de le gauche qui furent si longtemps au pouvoir, 18 ans, nous avons fait des progrès remarquables. Nous avons aujourd'hui 5,000 milles de chemin de fer dans cette région ; dans le Manitoba, 2,450 milles et dans les Territoires du Nord-Ouest, 2,550, soit plus de 5,000 milles, et aujourd'hui, du Manitoba à travers les Territoires du Nord-Ouest nous voyons cinq lignes distinctes de chemin de fer en construction. Il y a l'embranchement Arcola du Pacifique Canadien, un prolongement jusqu'à Régina ; l'embranchement Kirkella au nord de la ligne principale ; le Manitoba et Nord-Ouest dont on hâte enfin le construction ; et puis l'embranchement Edwood du "Canadian Northern" jusqu'à Prince-Albert, et le prolongement du Grand View, du "Canadian Northern", jusqu'à Edmonton.

Ainsi, on construit aujourd'hui cinq lignes distinctes dans cette partie du pays. Mais, comme je l'ai dit, si nous construisons dans la prairie, ces lignes qui sont autant d'artères des grandes voies ferrées, sans songer à la source d'alimentation, comme sir William Van Horne a qualifié la section entre Winnipeg et Fort-William, ni a nos ports d'hiver, cela nous causera simplement des embarras. J'approuve le projet du chef du gouvernement parce qu'il tend à augmenter les moyens de transport, question qui nous occupe depuis nombre d'années.

Je dirai, en terminant, que c'est là un problème d'assez haute importance pour capter l'attention du peuple canadien tout entier ; c'est un problème qui intéresse toutes les parties du Canada ; un problème qu'il faut étudier au point de vue national, avec prudence et fermeté. C'est ainsi que cette question est traitée dans le projet du gouvernement et les résultats ne m'inspirent aucune crainte. Ce projet est un de ceux qui, avec l'aide de la Providence—et la gauche a eu l'obligeance de dire que cette aide s'est amplement manifestée sous le régime actuel—ce projet, dis-je, ne manquera pas d'assurer en même temps que notre développement, la prospérité, l'expansion et la solidarité de la nation.

M. THOMAS BIRKETT (Ottawa) : Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de parler longtemps, et encore moins d'entreprendre, sur cette question, un discours de deux heures et demie comme l'honorable député d'Asniboïa-ouest (M. Scott). L'honorable député a consacré une grande partie de son discours à poser sous de fausses couleurs le contrat intervenu en 1881 entre le parti conservateur et la Compagnie du Pacifique Canadien. Ce contrat comportait une subvention de $25,000,000 et de 25,000,000 d'acres de terre. Or,

le contrat qu'avait tenté de faire l'honorable Alexander Mackenzie comportait $10,000 par milie, ce qui représentait $30,000,000 et 60,000,000 d'acres de terre. Ayant cité ces chiffres, je laisserai à la Chambre le soin de juger de la justesse du raisonnement de l'honorable député. Mais le contrat fait avec la Compagnie du Canadien du Pacifique, il y a vingt-cinq ans, n'est pas ce qui nous occupe dans le moment. La compagnie a, sans doute fait de l'argent dans cette entreprise, et c'était son droit ; elle a profité de l'occasion, et d'autres ont fait de même ; et, sans le contrat conclu à cette époque entre le gouvernement conservateur et la Compagnie du Canadien Pacifique, l'honorable député n'aurait probablement pas eu la chance de représenter une circonscription du Nord-Ouest dans cette Chambre.

Le contrat du Pacifique Canadien différait tellement de celui qui est soumis à la Chambre qu'on ne saurait établir de comparaison entre les deux. Les progrès qui se sont accomplis depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ont plus que justifié la sagesse et le courage de ceux qui ont assumé la responsabilité de mener cette entreprise à bonne fin.

Comme bien d'autres, je m'efforce depuis trois semaines de me former une juste idée du coût probable de cette nouvelle ligne transcontinentale, mais je n'ai pas réussi jusqu'ici. Sept ministres ont pris la parole et leurs estimations ne sont pas tombées d'accord ; les simples députés ont aussi pris part à la discussion et ils ont aussi différé d'opinion. Le premier ministre a déclaré que l'entreprise coûterait treize millions de dollars au pays. Aucun membre de la Chambre n'a autant de respect que moi pour le premier ministre ; mais, lorsqu'il dit qu'on peut construire mille huit cents milles de chemin de fer pour treize millions de dollars, il fait une assertion à laquelle nous ne pouvons pas ajouter foi. En consultant les Débats, je constate que le coût de cette nouvelle entreprise est estimé différemment, depuis huit millions huit cent soixante mille dollars à cent trente-huit millions huit cent cinquante mille; chaque expert ou estimateur déclarant que ses calculs sont certainement exacts. D'abord, le premier ministre, en toute franchise et sans hésitation, a fixé le coût de l'entreprise à treize millions de dollars ni plus ni moins. Les partisans du gouvernement ont chaleureusement applaudi cette déclaration et à juste titre, puisque le premier ministre du Canada affirmait sans aucune restriction qu'il était possible de construire mille huit cents milles de voies ferrées dans un pays inconnu, à raison de treize millions de dollars.

Voilà l'homme qu'il faut au pays. Nous avons ensuite l'estimation du représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) qui déclare avoir étudié la question avec beaucoup de soin et qui ajoute avec une somme égale d'assurance que ces calculs sont exacts et qu'il en coûtera au Dominion soixante et cinq millions de dollars pour construire un chemin de fer du même modèle que le Grand Tronc. Nous avons entendu ensuite le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) dont les chiffres diffèrent un peu de ceux de son leader. Il a calculé, dit-il, que le réseau entre Lévis et Winnipeg coûtera treize millions cinq cents mille dollars ; c'est un demi-million de plus que l'estimation faite par son chef, bien qu'il déclare s'en être rapporté à un actuaire à l'emploi du ministre des Finances. Vient ensuite le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) qui affirme qu'après mûr examen, il a constaté que la construction du chemin entraînerait une dépense annuelle de deux millions de dollars, et qu'il faudrait sept ans pour établir cette voie ferrée ; si bien qu'en fin de compte elle coûterait quatorze millions de dollars. Nous avons aussi l'estimation de l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) que ses amis de la droite ont considéré pendant sept ans comme un expert dans les questions de construction des chemins de fer. Que dit celui-ci ? Il déclare qu'il a examiné tout le réseau projeté autant que les maigres renseignements que le gouvernement possède lui ont permis de le faire et que, tout calculé, il est arrivé au coût total suivant :

De Winnipeg à Moncton..	$65,000,000
Intérêt pendant la construction.. ..	7,800,000
Perte de loyer pendant dix ans.... ..	19,500,000
Perte d'un demi pour cent d'intérêt pendant la durée du contrat..	18,500,000
Intérêt à payer pour la section des montagnes..	4,050,000
Garantie pour la section des prairies.	9,750,000
Garantie pour la section des montagnes..	13,500,000
Intérêt pour la section des prairies pendant la moitié de délai de la construction..	750,000
Total	$138,850,000

Maintenant, qui a raison ? Certes, la gauche peut à juste titre demander un peu plus d'éclaircissements. On a fourni différentes estimations à la députation, et je crois que le public sera porté à considérer que les calculs de l'ex-ministre des Chemins de fer sont les plus exacts. Vraiment, il est ridicule de croire ou de dire que $13,000,000 suffiront à construire 1,800 milles de voie ferrée dans la région que la ligne transcontinentale devra traverser ou dans toute autre.

Il y a encore le directeur général des Postes qui après deux heures d'efforts a tiré la conclusion que l'estimation du premier ministre était exacte et que l'entreprise pourrait être menée à bonne fin moyennant $13,000,000.

Une autre estimation est celle que le ministre des Finances a préparée. Il semble avoir fait un calcul très serré, car il n'a pas oublié les sous. Quelle est son estimation ? Elle diffère des autres. Elle s'élève à $11,512,327.02. Il serait naturel de croire que les calculs du ministre des Finances sont exacts. Il le croit lui-même, car il ajoute

que cette somme représente la dépense totale, et qu'il reste un excédent de plusieurs millions. Cela semble indiquer qu'il est en quête de nouvelles sources de dépenses qui lui permettraient de disposer de tout l'excédent.

Cependant, le ministre des Finances pourrait se tromper sur le chapitre de ses gros excédents. Il a déjà été dans l'erreur. On remarquera que le ministre des Finances se livre à des calculs très serrés. Il aurait pu laisser les deux sous de côté et diminuer un peu le coût de l'entreprise ; mais, en honnête homme, il a tenu compte des deux sous et cela donne naturellement un semblant d'exactitude à son estimation. Il y a lieu de dire que le ministre des Finances est un habile calculateur. Je lisais ces jours derniers dans un journal que, lorsque l'honorable ministre faisait partie du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il publiait constamment des données statistiques pour prouver qu'il économisait beaucoup d'argent, mais que, lorsqu'il abandonna son portefeuille,il laissa derrière lui une dette de plusieurs millions de dollars, bien qu'il eût donné à la population l'assurance que la province n'était pas endettée.

Sa carrière au ministère des Finances à Ottawa, offre également beaucoup d'intérêt. Il nous annonce toujours de forts excédents et, bien qu'il déclare que les recettes l'emportent sur les dépenses par 12 à 13 millions de dollars, il augmente chaque année le chiffre de la dette publique.

Si ses calculs concernant le coût de l'entreprise reposent sur la même base que ses autres opérations arithmétiques, ne feronsnous pas mieux de les faire vérifier par d'autres avant de nous fier aux chiffres qu'il mentionne ?

Quand je songe au chiffre de $13,000,000 ou à l'estimation encore plus faible de $11,512,327.02, je ne puis m'empêcher de croire que le premier ministre et le ministre des Finances supputent l'intérêt sur une somme fictive. Ils ignorent, ils ne sauraient connaître ce que coûtera l'entreprise. Si on peut se fier come je le pense aux déclarations des deux ministres sortis du cabinet, il est impossible de calculer la dépense probable. Tous deux ont consacré plus de temps à l'étude des moyens de transport que tous les autres ministres pris ensemble, et ils déclarent que le gouvernement ne possède pas, à l'heure qu'il est, de renseignements sur lesquels on puisse baser une estimation. Mais, ce que le ministre des Finances, le premier ministre et leurs collègues semblent oublier, c'est que leurs $13,000,000 ne paieront que l'intérêt pendant la construction de la voie ferrée. Il faudra sept ans pour la construire. En outre, pendant les sept années suivantes, le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera pas l'intérêt, si bien que le gouvernement déboursera $26,000,000 au lieu de $13,000,000, en supposant que les calculs soient exacts. Il est impossible de le savoir avant la fin des travaux et l'addition de toutes les dépenses. Je suis porté à croire que le leader de la Chambre n'a tenu aucun compte du coût de la construction du chemin qui s'élèvera à $11,512,327.02 au moins ou à $138,800,000 au plus. Ces $13,000,000 ne représentent-ils pas l'intérêt sur le coût probable de la ligne? Autrement, le premier ministre ou quelques-uns de se partisans pourraient fournir au chef de la gauche les renseignements qu'il a si souvent demandés. A maintes reprises il s'est enquis du coût probable du chemin, à dix millions de dollars près et pas un seul d'entre eux n'a tenté de lui répondre. Ils ignorent si les dépenses s'élèveront à $138,000 ou à $238,000,000. L'intérêt représentera peut-être le double de ces treize millions de dollars ; nous ne le saurons qu'après le parachèvement des travaux.

Le chemin construit, que fera le gouvernement? Il se propose d'en faire don à une riche corporation qui, si je suis bien renseigné, doit déjà environ $60,000,000 à l'Etat. Pendant les sept premières années, cette corporation ne paiera pas de loyer. Pendant les trois années suivantes, elle paiera 3 pour cent, si les recettes claires lui permettent de le faire. Autrement, ces 3 pour cent annuels seront ajoutés aux frais de premier établissement et la compagnie exploitera le chemin pendant cinquante ans moyennant un paiement annuel de 3 pour cent sur le coût de la construction.

L'arrangement sera aussi avantageux pour le pays que le marché que je vais décrire serait profitable pour un particulier. Un marchand dit à une compagnie : J'ai cent mille dollars valant de marchandises que je désire répandre dans un pays nouveau. Je sais que ce placement ne rapportera rien d'ici à sept ou dix ans. Il faudra attendre. Si vous voulez écouler mes marchandises, je n'exigerai rien de vous pendant les sept premières années. Tout ce que je vous demande c'est de vendre ces articles sans exiger des acheteurs des prix plus élevés que ceux qu'ils devraient payer aux Etats-Unis. Au bout de sept ans, si les profits réalisés sur la vente de ces marchandises vous le permettent, vous me paierez 3 pour cent pendant 3 ans sur le prix de revient. Sinon, à l'expiration des 3 ans, je prendrai en gage mes propres marchandises en garantie du paiement de l'intérêt et je vous laisserai ces marchandises aux mêmes conditions pendant le reste des 50 années. Voilà le marché de dupe que le gouvernement veut faire ratifier par la Chambre et approuver par le pays.

Le ministre des Finances a également fait un autre calcul. Si nous payions aujourd'hui $8,853,502 nous pourrions faire couvrir par une importante maison de crédit la somme de $11,512,327.02 à payer par versements annuels pendant la construction du chemin. Qu'on ajoute à cette somme $324,246 d'intérêt et $2,334,575, notre contribution au coût du pont de Québec. Ces trois item réunis vous donnent la

somme que coûtera l'établissement de 1,800 milles de voie ferrée, d'après les calculs du ministre des Finances. Mais, puisque le ministre était entré dans cette voie, que n'est-il allé plus loin et que n'a-t-il capitalisé les intérêts sur une somme de $390,000 de manière à pouvoir payer les $13,000,000 et ainsi de suite, si bien qu'en fin de compte le chemin n'aurait rien coûté et que le ministre aurait conservé son excédent ? Mais, le ministre de l'Agriculture l'a dit, l'inconvénient c'est que le coût probable du Grand Tronc-Pacifique est si ridiculement bas que le pays n'aura pas confiance.

Ceci me remet en mémoire un article paru dans le Star de Montréal, le 28 août, et intitulé, " Demandes et réponses ".

Q.—Que coûtera la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Moncton et Winnipeg ?

R.—La distance est de 1,480 milles ; le coût, $30,000 par mille et $44,000,000 en tout d'après les calculs modérés de l'un des ministres. Pourtant sir Wilfrid Laurier et les autres ministres disent que l'entreprise ne coûtera que $13,000,000. Comment cela se fait-il ?

R.—De cette manière-ci : l'intérêt de $44,400,000 à 3 pour cent par année est de $1,332,000. Or, le gouvernement paiera cet intérêt pendant dix ans, ce qui fait $13,320,000. Tel est le calcul de sir Wilfrid. A l'expiration de ce délai, le Grand-Tronc-Pacifique paiera 3 pour cent d'intérêt annuel sur le coût de la construction, si les recettes de la voie ferrée sont suffisantes.

Q.—Alors, en vérité, le gouvernement construira ce chemin qui coûtera $44,000,000, paiera $13,000,000 de plus, et remettra le tout à Cox et aux autres, en leur disant : " Voici un rival pour l'Intercolonial, mais prenez-le, puisque vous ne pouvez pas attendre ?

R.—Exactement.

Q.—Les ministres appliquent-ils les mêmes calculs au contre-projet de M. Borden ?

R. Non. D'après ce calcul, l'achat du Canada-Atlantique au prix de $16,000,000 représenterait un bénéfice annuel de $120,000.

Q.—Comment donc ?

R.—Le capital du Canada-Atlantique est de $12,000,000 ; la compagnie a payé l'an dernier 5 pour cent de dividende—soit $600,000. Le Canada peut emprunter $16,000,000 à 3 pour cent—$480,000. Vous voyez donc que le chemin ne nous coûterait rien et que nous réaliserions un bénéfice annuel de $120,000.

Q.—Mais des orateurs libéraux estiment que l'acquisition du Canada-Atlantique coûterait $30,000,000 ?

R.—Mettons cela sur le compte de " l'hystérie sentimentale."—" Cox ne peut pas atteindre."

Il y a quelques jours, le ministre du Commerce parlant dans cette enceinte nous a appris l'un des motifs que le gouvernement a de construire ce chemin malgré le peu de renseignements qu'il possède. Le gouvernement du jour, disait-il, connaît mille fois mieux ce qui concerne la nouvelle ligne transcontinentale que le gouvernement de sir John Macdonald ne connaissait le parcours du Pacifique Canadien, qui n'en connaissait rien du tout lorsqu'il a signé le contrat. J'accepte la parole du ministre et je fais un simple calcul. Je multiplie rien par dix mille et je me trouve encore en face de rien. Dix mille fois rien est bien pis que rien, assurément. Je conseille au ministre des Finances de consulter son barème sur ce point.

Ce que la gauche désire, c'est obtenir plus de renseignements. Il est évident que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'ex-ministre des Travaux publics ont eu raison de dire que le gouvernement n'avait pas assez de renseignements pour se lancer dans cette colossale entreprise. Et, je le répète, tous deux ont plus étudié le problème des moyens de transport que tous leurs anciens collègues pris ensemble. Ainsi, le gouvernement n'a à examiner ni plans, ni études, ni rapports, ni estimations. Chacun se forme une opinion sur le coût de l'entreprise d'abord, sur la durée des travaux ensuite et sur le sort réservé au chemin. Tout cela prouve que l'opposition a raison de prétendre que l'arrangement a été conclu à la hâte et qu'il est certainement plus avantageux pour la compagnie que pour le contribuable canadien.

Quant au pays que le chemin de fer traversera, j'ai ici une description qui ne cadre pas avec la peinture que le directeur général des Postes nous en a faite, mais qui est plus fidèle, à mon avis. Je la tire d'une entrevue avec lord Strathcona racontée dans dans le Star du 19 août. On lui avait fait remarquer qu'on le disait favorable au projet du Grand Tronc-Pacifique. Il répondit :

Je n'ai jamais dit un mot soit pour soit contre le projet ministériel, n'ayant pas étudié la question et étant dans l'ignorance absolue en ce qui a trait aux points débattus. J'ai déclaré et je déclare maintenant que je n'étais pas et que je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion ayant quelque valeur.

Je sais que M. Blair, qui s'opposait au doublement de l'Intercolonial est sorti du cabinet, et, dès que j'en aurai le temps, je me propose de lire le discours dans lequel il explique l'attitude qu'il a prise. Mais, je ne connais rien de plus sur ce qui s'est passé pendant mon absence.

* * * * * * * *

Pendant ma jeunesse, j'ai parcouru la plus grande partie de la contrée que traversera le Grand-Tronc-Pacifique et, sous vouloir exprimer une opinion sur la praticabilité ou la nécessité de cette ligne, je puis dire sans hésiter qu'à mon avis, cette contrée ne saurait être comparée un seul instant au point de vue agricole aux territoires que desservent déjà le Pacifique Canadien et le Canadien du Nord.

L'autre soir, le directeur général des Postes, interrogé sur la qualité du sol— il parlait alors du sol et des forêts—a répondu que le gouvernement possédait des masses de renseignements. Selon moi, c'est un propos en l'air et je ne crois pas qu'il sied au directeur général des Postes de donner une pareille réponse dans cette enceinte.

La Chambre a droit d'être renseignée. Si le gouvernemnt a des montagnes de renseignements, la Chambre a le droit d'être mise au courant. Le gouvernement demande l'autorisation de dépenser de $100,000,000 à $200,000,000 de l'argent du peuple, et nous ne saurions traiter l'affaire en badinage.

Un contribuable intéressé du Canada entendant le directeur général des Postes faire cette déclaration, croirait naturellement qu'il est plein de toute autre chose.

Il a été question de la congestion et de l'encombremnt du trafic du blé dans les territoires du Nord-Ouest. Cela est arrivé il y a un an. Je lis ce qui suit dans le Globe, de Toronto, du 27 août :

L'inquiétude n'est plus aussi vive au sujet des transports. On dispose de beaucoup plus de logement dans les élévateurs, et les cultivateurs de leur côté ont fait des préparatifs en vue de l'emmagasinage de leurs grains jusqu'au jour de l'expédition.

De sorte que la députation se rend compte qu'il n'y a pas lieu de craindre que les cultivateurs du Nord-Ouest ne puissent sortir leur blé cette année. L'encombrement qui s'est produit l'année dernière ne se répètera probablement pas.

Pour les raisons données par les deux ex-ministres, je suis opposé au projet du Grand-Tronc-Pacifique; j'y suis opposé également parce qu'il forme une société commerciale entre le gouvernement du Canada et une compagnie de chemin de fer pour cinquante ans ; et que par suite, toutes les autres compagnies de chemin de fer seront défiantes dans leurs rapports avec le gouvernement.

Je ne voudrais pas dire un mot intentionnellement contre le nord de Québec ou aucune autre partie de notre beau Canada. Je n'en parle que pour montrer quelles divergences d'opinion existent au sujet de ce nouveau pays. Les uns disent que c'est une terre fertile, susceptible de produire toutes sortes de grains et de légumes, et riches en bois magnifiques et en minéraux. D'autres ont dit, depuis que ce projet est en délibération, qu'il y a des centaines de mille acres sur lesquels il n'y a pas assez de terre pour y faire pousser un oignon, où on ne trouve que les essences forestières les plus pauvres, bois à pâte, peupliers, bouleaux blancs, pins des rochers ; qu'on n'y trouve pas un pin blanc dans un rayon de plusieurs milles de là où le chemin est supposé devoir passer. Or, M. l'Orateur, je ne donne aucune de ces déclarations comme mienne ; je les mentionne seulement pour faire voir combien peu de renseignements sérieux nous possédons sur ce pays. Je puis ajouter que nous avons des renseignements nouveaux quant aux rivières et aux lacs que ce chemin devra traverser, et le chiffre le plus élevé fixé par le gouvernement pour la construction de tout le chemin ne suffirait pas à construire les ponts. Et maintenant M. l'Orateur, pour les raisons que je viens de donner, ne serait-il pas préférable que le gouvernement retirât son bill et demandât au parlement de voter les fonds suffisants pour faire une étude topographique complète du pays ?

Il pourrait alors, à la prochaine session, se présenter avec une estimation probable fondée sur des données plus exactes. Nous en obtiendrions une idée plus juste que celle qui ressort actuellement des calculs très divergents faits par le ministre des Finances d'une part, et de l'autre, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, d'après qui la dépense sera de $127,000,000.

Si la gauche ne veut pas adopter cette ligne de conduite rationnelle, et si le motif qu'elle a donné à la Chambre est véritable, savoir : son désir d'assurer aux cultivateurs de l'Ouest et du Nord-Ouest de nouveaux moyens de transport pour leur récolte abondante, je lui demanderai, dans l'intérêt du pays, et de ce grand pays de l'Ouest, particulièrement, de mettre l'esprit de parti de côté et de se joindre à nous pour voter le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition. Ce plan utiliserait le chemin de fer de l'Etat, l'Intercolonial, qui s'étend actuellement de l'Atlantique à la ville de Montréal ; il le rattacherait au Canada Atlantique et, par le moyen d'une ligne courte de Scotia-Junction à Sudbury, distance de 104 milles, le relierait au chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela coûterait au pays à peu près $60,000,000. Nous serions propriétaires de la la ligne de Sudbury à l'Atlantique, ce qui nous donnerait une voie toute canadienne, avec Montréal et Québec comme ports d'été, et Saint-Jean et Halifax comme ports d'hiver.

L'avantage de cette route sur celle proposée par le gouvernement serait ceci : au lieu d'avoir à attendre sept ou huit ans que le government eût construit le chemin, vous pourriez ouvrir votre bureau d'expédition à Winnipeg et recevoir les marchandises dès le lendemain de l'adoption de ce contre-projet par la Chambre. A ceux qui disent que ce n'est pas le temps d'attendre, de délibérer, de réfléchir, de s'enquérir, mais que c'est le temps d'agir, je répondrai : Mettez de côté le Grand-Tronc-Pacifique dont la construction va prendre sept ou huit ans, et adoptez ce chemin qui est aujourd'hui en état de donner des revenus, et qui sera une source de bénéfices pour l'Etat tant qu'il sera exploité.

M. H. S. BELAND (Beauce). (Texte) : M. l'Orateur, la Chambre, j'en suis sûr, ne s'attend pas à ce qu'à cette heure avancée de la soirée, et après un débat qui dure déjà depuis un mois, je prolonge mes remarques bien longtemps. Je désire simplement offrir quelques considérations sur la mesure qui nous est soumise par le gouvernement, en autant que la province de Québec en particulier y est concernée. Peut-être aussi que mes remarques pourront s'étendre aux autres parties du pays. Je me permettrai également de passer rapidement en revue la proposition qui nous est soumise par l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) au nom du parti conservateur.

Personne, je crois, dans cette Chambre, n'a nié la nécessité qui existe aujourd'hui de construire un nouveau chemin de fer transcontinental. Non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le pays, je ne crois

pas qu'une seule voix autorisée se soit élevée pour nier carrément la nécessité d'un nouveau transcontinental. L'honorable chef de l'opposition lui-même en a admis la nécessité et la preuve, c'est qu'il nous a offert, au lieu du projet du gouvernement, une autre mesure qu'il soumettrait à cette Chambre, a-t-il dit, si le vœu du peuple le portait au pouvoir.

Je me permettrai aussi de citer l'opinion de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) un membre éminent du parti conservateur—que je vois à son siège en ce moment—sur la nécessité de construire une nouvelle voie transcontinentale. Mes citations, M. l'Orateur, seront très courtes et je demande d'avance pardon à la Chambre d'avoir à en faire quelques-unes. Voici ce que dit l'honorable député de Jacques-Cartier dans un discours prononcé il y a quelques jours sur ce sujet :

> Il doit être évident aux yeux de tout député, même d'un novice en matières de chemin de fer, que, si nous voulons fortifier les droits et l'autorité de l'Etat, relativement à la réglementation des tarifs, et opposer une digue à l'envahissement des grandes compagnies, dont nous a parlé l'ex-ministre des Chemins de fer, c'est notre devoir d'intervenir et de construire une voie ferrée pour laquelle nous établirons une tarification dont bénéficieront les populations des Territoires du Nord-Ouest.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion de l'honorable député de Jacques-Cartier, celui que l'on appelle communément dans la province de Québec le chef du parti conservateur.

La nécessité d'un chemin transcontinental se fait sentir dans l'ouest et pour quelles raisons ? Parce que, depuis 4 ou 5 ans, et surtout depuis deux ans, l'émigration européenne se dirige de plus en plus vers cette région, au point que durant la dernière année elle a atteint le chiffre de 125,000.

De plus, parce que la congestion du trafic dans l'ouest a donné lieu à de nombreuses plaintes dans le public et dans cette enceinte.

Ces plaintes se sont fait entendre parce que les Territoires du Nord-Ouest et la province du Manitoba n'ont pas toutes les voies de transport qu'il leur faut pour opérer l'exportation de leurs produits, parce qu'en un mot, il existe pénurie dans les moyens de transport. Or, le problème qui s'imposait au gouvernement était de remédier sans retard à un tel état de choses ; état de choses reconnu et proclamé à maintes et maintes reprises sur tous les tons non seulement par le parti libéral, mais aussi par le parti conservateur, par la voie autorisée des chefs de ce parti.

Mais on dit : Pourquoi construire un nouveau transcontinental quand on n'a pas les renseignements voulus pour entreprendre de tels travaux ? Voilà ce que prétendent et disent nos adversaires. Cependant, si j'examine ce qui a été communiqué à cette Chambre au cours de ce débat, si je me reporte aux renseignements produits par mon honorable ami de Bellechasse (M. Talbot), puisant, pour cela, dans les rapports préparés par les promoteurs du projet de chemin de fer du Trans-Canada sur les régions situées au nord des provinces d'Ontario et de Québec, dans celui de M. Sullivan et d'une foule d'autres qui ont été cités, décrivant toutes les ressources de ces territoires que l'on prétend ne pas avoir été explorés, il n'y a pas de doute, suivant moi, que nous avons toutes les informations nécessaires pour discuter et approuver le projet soumis à cette Chambre.

Que lisons-nous à ce sujet dans les rapports qui ont été préparés et publiés par le gouvernement d'Ontario, rapports qui ont déjà été cités et dont je me permettrai de lire quelques extraits ? Nous lisons ce qui suit :

> La vaste zone de terrains argileux, partant de la frontière ouest, traversant les districts de Nipissing et d'Algoma et pénétrant jusque dans le district de la baie du Tonnerre, comprend une superficie d'au moins 24,500 milles carrés, soit 15,680,000 acres, et ces terrains se prêtent presque tous à la culture.

Que lisons-nous encore dans le même rapport publié par le gouvernement d'Ontario, et que certains honorables députés de la gauche ont traité de fiction ? Il s'agit du climat :

> Un autre fait important établi par les explorations, c'est que le climat, dans ce district septentrional, n'offre pas d'obstacles au succès de la colonisation. Les renseignements obtenus dissipent complètement la fausse impression régnant au sujet de la rigueur toute arctique de ses hivers et de la brièveté de ses étés qui ne permettraient pas aux grains et aux plantes de venir à maturité.

Je ne prolongerai pas cette citation ; en voilà assez sur ce point.

Avec votre permission, M. l'Orateur, je citerai une autre partie de ce rapport préparé avec beaucoup de soin :

> Les résultats de ces explorations étendues, consignés dans les rapports très circonstanciés transmis par les explorateurs, les arpenteurs, les estimateurs des terres et des bois ainsi que par les géologues, ont pleinement justifié les plus vives espérances conçues, au sujet des richesses naturelles et de la fertilité de l'Ontario septentrional et ont prouvé la sagesse de l'initiative adoptée qui a permis d'obtenir des renseignements précis sur la nature et l'étendue de ses énormes ressources, non encore développées. Il a été parfaitement établi que dans la partie orientale de ce territoire, au nord de la ligne de division des eaux, il existe une immense étendue d'excellentes terres arables, apparemment égales en fertilité à celles de l'ancien Ontario et que cette contrée, grâce à son climat tempéré et uniforme, et à l'abondance de l'eau et du bois, offre à ceux qui sont à la recherche d'établissements de famille autant d'avantages et d'attractions que toute autre partie du continent.

Que dit encore à ce sujet sir Sandford Fleming, un ingénieur dont la haute compétence ne saurait être niée :

> Bien que le pays, à l'est du lac Nipigon, aperçu des lacs Supérieur et Huron, offre l'as-

pect d'escarpement abrupts et de brusques précipices, en arrière de cette frontière raide et sauvage le plan des terres s'incline vers le nord en pentes douces. Cela est tellement le cas qu'en passant du lac Nipissing au lac Népigon à travers tout le pays la rampe à gravir pour atteindre le faîte des hautes terres est réellement moindre que celle à gravir, quand on passe par Toronto.

Il y a une section sur la ligne projetée qui a été tout particulièrement critiquée par l'opposition ; c'est celle qui s'étend de Lévis à Moncton. L'honorable chef du parti conservateur dans la province de Québec (M. Monk) l'a critiquée assez vertement. Or, que lisons-nous dans le rapport fait par sir Sandford Fleming en 1864 ? Qu'on veuille bien se rappeler qu'à l'époque où ce rapport fut rédigé, trois routes étaient proposées :

La route centrale, c'est-à-dire, la route même que le gouvernement se propose de suivre dans le cas qui nous occupe, après celle de la frontière, serait la plus avantageuse pour le trafic d'entier parcours, et comme facteur pour aider à la colonisation du pays et au développement de ses richesses naturelles, elle occuperait le premier rang.

Voilà, M. l'Orateur, les quelques citations que j'ai cru devoir imposer à la Chambre, en ce qui regarde les informations que nous devons avoir. Nous avons une masse d'informations, en outre, et il est inutile de m'étendre plus longtemps sur ce sujet.

Quand l'honorable premier ministre, dans son éloquent discours, l'autre jour, a soumis à la Chambre le projet en question, l'honorable chef de l'opposition s'est levé et s'est opposé à la mesure d'une manière générale. Il ne nous a pas dit alors qu'il avait une politique de chemin de fer définie. Il ne nous a pas dit quelle serait cette politique; il s'est retiré dans ses appartements; il a réfléchi pendant une quinzaine de jours, puis il est venu devant la Chambre avec un projet que je m'en vais me permettre d'analyser, en autant que j'ai pu en saisir la portée en l'écoutant et dans les colonnes du "Hansard". Examinons ce projet au point de vue financier. L'opposition, d'abord, n'accepte pas le projet du gouvernement; voyons alors celui qu'elle veut lui substituer. Le parti conservateur, par la voix de son chef, voudrait doter le pays d'un nouveau transcontinental qui consisterait en une section du Canada Atlantique, de Montréal à Depot-Harbour. De ce dernier endroit à Sudbury, l'honorable chef de l'opposition construirait une ligne de 120 milles pour atteindre la ligne du Pacifique Canadien. De North-Bay à Fort-William il serait disposé à exproprier le Pacifique Canadien. De Fort-William à Winnipeg, le chef de l'opposition serait satisfait d'acheter une ligne mais il dit qu'il obtiendrait les droits de parcours sur les deux lignes; c'est-à-dire celle du Pacifique Canadien et celle du Canadian Northern. De Winnipeg à Edmonton il voudrait subventionner une ligne de chemin de fer, à raison, je suppose de $13,000 par mille. Et enfin, d'Edmonton à Port-Simpson, il construirait une ligne nouvelle. Voilà la politique exprimée en aussi peu de mots qu'on peut le faire, du parti conservateur. Je le répète: exproprier une ligne de Montréal jusqu'à Winnipeg, à l'exception de 120 milles de la baie Georgienne à la ligne du Pacifique, et ensuite il subventionnerait une ligne de Winnipeg à Edmonton ; puis continuer jusqu'à la côte, comme je viens de le dire.

Cela n'empêche pas le parti conservateur, par la voix de ses chefs, de déclarer dans les assemblées publiques, que nous n'avons pas besoin de transcontinental, qu'en construire un serait faire une dépense folle, injustifiable, et que le peuple doit punir le gouvernement en lui retirant sa confiance parce qu'il a lancé un tel projet. Et, ce même parti, par son chef autorisé, propose de construire, lui aussi, un transcontinental. Comprenez, si vous le pouvez, une pareille contradiction !

Mais combien va coûter le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition ? Tout d'abord, la ligne part de Montréal et se rend à Coteau Landing; le coût ne sera pas moins de $1,200,000. Je ne crois pas que cette évaluation soit trop élevée. Dans tous les cas, je vois devant moi l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et quelques-uns de ses amis; s'ils trouvent que mon évaluation est exagérée, qu'ils le disent et nous nous efforcerons de nous entendre sur le chiffre exact.

De Coteau, la ligne devra se rallier à Depot-Harbour, toujours d'après le plan de l'honorable chef de l'opposition. Cette ligne, longue de 342 milles, ne devra pas coûter moins de $14,000,000. Ici encore, je ne crois pas que cette évaluation soit trop élevée. Les honorables députés de Jacques-Cartier (M. Monk) et de Dorchester (M. Morin) qui veulent bien m'écouter, peuvent dire si mon opinion est exagérée.

De la baie Georgienne à Sudbury, il y a 120 milles. Mettons que le coût serait de $30,000 par mille, cela fait $3,600,000.

De North-Bay à Fort-William, la distance est de 634 milles. En mettant que le coût s'élèvera à $50,000 par mille, et certes cette évaluation n'est pas exagérée, quand on songe aux énormes difficultés que présente cette région, on arrive à un montant de $38,000,000 pour cette section. Cette évaluation n'est pas trop élevée, si j'en crois les affirmations qui ont été faites au cours du débat, car on nous a dit que cette zone est traversée de montagnes et de précipices de tout genre.

M. MONK : On pourrait s'arranger pour moins avec le Pacifique Canadien.

M. BELAND : Je parle en ce moment du coût de la ligne projetée par le chef de l'opposition.

M. MONK : On pourrait négocier avec le Pacifique Canadien.

M. BELAND : C'est là une autre question.

M. MONK : Si le Pacifique Canadien peut transporter cinq fois plus de trafic qu'il ne le fait à l'heure qu'il est, on pourrait utiliser cette voie à bien meilleur marché.

M. BELAND : Je doute fort que le Pacifique veuille abandonner cette voie pour une somme moindre que celle qu'elle lui a coûtée, surtout si l'on songe que les actions du Pacifique qui, il y a quelques années, se vendaient 25 centins, valent aujourd'hui $1.25.

De Fort-William à Winnipeg, il y a 425 milles dont le coût ne serait pas moins de $15,000,000. De Winnipeg à Edmonton, il s'agit d'un chemin de fer devant être construit moyennant une subvention, c'est ce que l'honorable chef de l'opposition nous a dit. Cette subvention ne devra pas être moins de $13,000 par mille ; or, comme il y a 1,000 milles de distance, cela donne $13,000,000.

D'Edmonton à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique, la distance est de 600 milles. Il faudrait construire ces 600 milles. Si nous prenons l'évaluation du député de Lanark (l'honorable M. Haggart), ces travaux ne coûteront pas moins de $30,000,000.

Additionnons maintenant ces différents montants : Total du coût pour le nouveau chemin : $104,800,000, et dans le cas où on ferait l'acquisition de la section de Fort-William à Winnipeg appartenant au "Canadian Northern", comme l'a laissé pressentir le chef de l'opposition, il faudrait ajouter dix autres millions, ce qui porterait le total à $114,800,000.

Voilà ce que coûterait au bas mot la réalisation du projet des conservateurs. Il n'est pas hors de propos, M. l'Orateur, de mentionner que, dans le cas où ce projet de chemin de fer transcontinental serait réalisé tel que projeté par le chef de l'opposition. le pays devrait acheter des lignes existantes dont le coût s'élèverait à $67,000,000. Je le demande aux chefs conservateurs, à qui ces soixante-sept millions de dollars iraient-ils ? Seraient-ils dépensés en faveur du peuple, des ouvriers, des industriels ? Non. Le pays paierait cette somme énorme à de grandes compagnies de chemin de fer.

Nous avons trouvé cent quatorze millions huit cent mille dollars comme coût du projet émis par le chef de l'opposition ; mais ce n'est pas tout. Rendu à cet endroit de l'exposition de son projet, le chef de l'opposition ayant, sans doute, remarqué des manifestations d'une certaine surprise sur la figure de son voisin, le député de Jacques-Cartier, surprise se traduisant peut-être par une profonde tristesse voire même du désespoir, a dû se dire : Il faut que je donne une pitance à mon collègue de Jacques-Cartier, et qu'est-ce qu'il lui a offert ? Un petit chemin de fer de colonisation de Québec à Winnipeg, long de la bagatelle de 1,400 milles. Et pensant que la chose était un peu lourde à digérer, le chef de l'opposition a pris soin de dire que ce chemin devait être construit à bon marché. Je suppose qu'il entend par là que le coût serait d'environ $20,000 du mille. Cela fait $28,000,000 pour la section de Québec à Winnipeg, soit pour un chemin à bon marché qu'on construira par petites portions, disons, une vingtaine de milles par année, ce qui prendrait soixante-dix années avant qu'il ne soit terminé.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander s'il n'a pas de chemin de fer de colonisation dans son propre comté ? Est-ce que dans la Beauce on n'a pas besoin de chemins de colonisation pour ouvrir le comté ? Puisqu'il me pose des questions, je me permettrai à mon tour de lui en poser une.

M. BELAND : Je suis très heureux que l'honorable député de Jacques-Cartier me pose cette question. Et je répondrai : Oui. Il me permettra de donner quelques autres explications. Non seulement je m'occupe des intérêts du pays en général, mais je vois aussi à ce que les intérêts particuliers de mon comté soient sauvegardés. Et mon honorable ami sera peut-être surpris d'apprendre qu'avant longtemps le gouvernement viendra en aide au prolongement d'une certaine section déjà existante et qui traversera une région de colonisation. Mon honorable ami a traversé le comté de Beauce ces jours derniers ; il est venu haranguer la foule, c'était son droit mais peut-être pas son devoir. Mon honorable ami a traversé le comté de Beauce dans toute sa longueur, depuis Tring-Junction jusqu'au lac Mégantic et il a dû constater que cette ligne traverse une nouvelle région de colonisation, mais il existe un autre embranchement qui se dirige de Beauce-Junction à Saint-François, et c'est pour le prolongement de cette ligne que nous nous adressons à ce gouvernement paternel et colonisateur ; puis-je demander à mon honorable ami s'il serait disposé à appuyer notre demande ?

Maintenant revenons au projet que nous étions à étudier. L'honorable chef de l'opposition, après avoir donné un petit chemin de colonisation de 1,400 milles à l'honorable député de Jacques-Cartier, s'est tourné du côté des provinces maritimes. Examinant soigneusement quel serait l'effet des déclarations qu'il venait de faire en s'objectant au projet du gouvernement de construire une ligne de Lévis à Moncton, il a dit que peut-être il serait à propos de construire une ligne de Lévis à Moncton. Pour plus d'exactitude, je citerai les paroles mêmes du chef de l'opposition :

I say that if there is a better line between Lévis or Rivière du Loup, or any such port on the Intercolonial, and Moncton, a line the construction of which will give to Halifax and St. John a better fighting chance for western traffic than that which they have at present, I will support the construction of that line.

Comme on le voit, le chef de l'opposition ne se prive de rien du tout; il a pourvu à un transcontinental de Montréal à Port-Simpson ; maintenant, pour satisfaire aux exigences du parti conservateur et sauver la

position de l'honorable député de Jacques-Cartier dans la province de Québec, il est prêt à construire un chemin de colonisation de Moncton à Winnipeg. Ce n'est pas tout, qu'on me permette de citer encore l'honorable chef de l'opposition et on verra qu'il ne se prive de rien moins que jamais. Il dit encore, en parlant du chemin de colonisation entre Québec et Winnipeg :

Not only build that line, but operate it as a government line. A government line, it seems to me would be peculiarily suitable to that country for colonization purposes, and I see no reason why the problem should not be solved in that way. If within a certain number of years, a practical route be found, then extend that road to the Pacific coast ? Build it as a government road from Quebec to the coast.

Il ne s'agit plus d'arrêter à Winnipeg, le voilà, dans son deuxième projet de transcontinental, rendu à la côte du Pacifique. Eh bien ! M. l'Orateur, je n'irai pas plus loin en ce qui concerne le projet de l'honorable chef de l'opposition ; mais je crois qu'une estimation de $20,000 du mille pour un chemin de colonisation, offert à l'honorable député de Jacques-Cartier, n'est pas excessive, et que si on considère ce chemin de Moncton à la côte du Pacifique, comme je viens de le mentionner dans cette citation, nous arrivons bien à un montant total pour les deux transcontinentaux de $205,000,000. J'avoue, M. l'Orateur, que quand j'ai entendu le chef de l'opposition dire, l'autre jour, qu'il n'avait pas peur de dépenser de l'argent, je n'ai pas été surpris. On me permettra de citer ses propres paroles :

There is no reason to be afraid of spending money. I am not afraid of spending money. And the country is not afraid of spending money.

Voilà les déclarations du chef de l'opposition.

Je crois que l'estimation qu'a donné du projet du gouvernement, l'autre jour, l'honorable député de Jacques-Cartier, dans son discours au lac Mégantic, c'est-à-dire $100,000,000, est laissé loin dans l'ombre, malgré qu'elle soit bien exagérée.

Mais j'ai laissé de côté, dans mes remarques, l'outillage de ces lignes. J'ai également laissé de côté l'outillage des ports de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi que ceux de la Baie Georgienne. Je n'ai nullement fait mention, non plus, des élévateurs et des granges, dont parlait il y a un instant l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis)—toutes choses rendues nécessaires par le projet du chef de l'opposition. Si nous faisons entrer en ligne de compte les dépenses extraordinaires qu'entraînerait ce projet extravagant, je crois que nous arriverons facilement dans les $300,000,000.

De son côté, le projet du gouvernement est simple. Cette ligne s'étend de Moncton à l'ouest. Elle s'étend de Moncton à Lévis, ou à Québec ; de Québec à Winnipeg ; de Winnipeg à Edmonton, et d'Edmonton à Port-Simpson. Elle traverse une très belle région: entre autres, les beaux comtés de Rimouski, Témiscouata, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Bellechasse, Dorchester et Lévis.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre pour lui demander si ce chemin doit traverser le comté de Beauce ?

M. BELAND : Non, le comté de Beauce ne se trouve pas traversé par cette ligne, et si je parle en faveur du projet ministériel, ce n'est donc pas parce qu'il traverse mon comté, mais parce que je suis convaincu que cette politique est destinée à faire le progrès industriel, commercial et colonisateur du Canada. Voilà le point de vue élevé que j'adopte. J'appuie ce projet parce qu'il est destiné à ouvrir et à développer un immense territoire, extrêmement fertile, extrêmement propre à la colonisation et à l'agriculture, contenant, en outre, d'immenses ressources de tous genres : bois de pulpe, minéraux et le reste. De Québec à Winnipeg, cette ligne traversera un pays magnifique ; cette région ne le cède en rien en valeur et en ressources à n'importe quelle autre partie du pays, à n'importe quelle autre région au sud de la Baie James et du lac Nepigon. Elle renferme des richesses minérales et de bois de pulpe presque incalculables, et ces richesses seront mises en valeur par la construction du transcontinental national.

De Winnipeg à Edmonton ; ai-je besoin de m'arrêter bien longtemps pour prouver que les prairies que ce chemin traversera là sont extrêmement fertiles et propres à la culture du blé ?

La section des Montagnes Rocheuses n'est pas précisément avantageuse, mais pour atteindre la côte du Pacifique il faut bien la traverser.

Voyons maintenant quel sera le coût de ce chemin de fer. Le projet préconisé par le chef de l'opposition coûterait deux cent cinq millions, sans compter l'outillage des ports, des canaux, la construction d'élévateurs, et le reste. De son côté, le projet du gouvernement, d'après l'évaluation la plus fantaisiste faite par certain député de l'opposition, ne doit pas coûter plus de cent millions de piastres, en chiffres ronds. Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier a dit que ce chemin de fer pourrait être construit pour moins que cela, pour environ soixante millions, en chiffres ronds.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) en a évalué le coût à quatre-vingt-trois millions. Que dit l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ? Il déclare que le coût ne dépassera pas cinquante-quatre millions, et que le montant total que le pays devra débourser pour l'intérêt sur le capital engagé—ce capital nous revenant sous forme de propriété du chemin—ne dépassera pas treize millions en tout. Je crois que l'évaluation faite par l'honorable ministre des

Finances est exacte et que nous pouvons nous y fier, car nous savons avec quel soin et quelle prudence il fait ses évaluations, et avec quelle justesse elles se réalisent en ce qui concerne ses prévisions budgétaires.

Voilà les deux politiques mises en regard. Le parti conservateur est, lui aussi, en faveur de la construction d'un transcontinental. Il ne veut pas du projet du gouvernement. Il en préconise un autre, pourvu que celui-là fasse les affaires de ce parti, à un coût probable de deux cent cinq millions. De son côté, la politique du gouvernement nous offre un chemin de fer transcontinental nouveau moyennant une somme qui, d'après les honorables députés de l'opposition eux-mêmes, ne devra pas coûter plus de cent millions, soit moins que la moitié du projet lancé par le chef de la gauche. Mais ce n'est pas tout. Quelle est la différence entre le projet du gouvernement et celui du chef de l'opposition ? Il y en a une, et elle est grande. Avec le projet du gouvernement, la ligne transcontinentale traversera un pays nouveau, riche en terres arables, en bois de charpente, de pulpe et autres, en pouvoirs d'eau et en ressources minières, un pays qui donnera un élan nouveau à la colonisation dans la province de Québec en particulier, et je ne crains pas d'affirmer que si le projet ministériel est voté—et il le sera—que de la ville de Québec aux limites ouest de cette province, ainsi que dans le nord d'Ontario, nous verrons au moins deux cents paroisses florissantes de chaque côté de cette ligne, et cela d'ici à vingt-cinq ans.

Je m'aperçois que j'ai un peu outrepassé la limite que je m'étais d'abord tracée au commencement de mon discours. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), disait l'autre jour que le discours du premier ministre avait été imprimé par dizaines de mille et par centaines de mille et lancé à travers le pays, évidemment, dans le but de faire de la cabale politique. J'ai beaucoup d'admiration pour le discours qu'a prononcé l'honorable chef du gouvernement, c'est un monument d'éloquence qui, par le fonds et la forme, n'a peut-être pas son égal dans les annales parlementaires du pays ; mais malgré mon admiration pour ce discours, je dois dire que si j'avais en vue de réussir à influencer les électeurs de mon comté dans un sens favorable à la mesure ministérielle je changerais de ligne de conduite et je leur adresserais le discours du chef de l'opposition, car je ne crois pas que l'on puisse émettre un projet plus hybride, une prétention plus erronée en ce qui concerne les intérêts du pays ; je ne crois pas que l'on puisse soumettre à l'électorat une politique plus néfaste qui n'est, dans mon opinion, qu'une masse informe de solide, de liquide et de gazeux, beaucoup de gazeux surtout.

Avant de terminer je désire attirer l'attention de la Chambre sur une insinuation qui a été faite par un député des plus importants de la gauche, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Dans le cours de ses observations cet honorable député a tenté de porter au compte du député de Bonaventure (M. Marcil) une insinuation des plus malheureuses. Je regrette de ne pas voir l'honorable député de Bothwell à son siège. A tout événement, l'insinuation était que l'honorable député de Bonaventure avait traité ses compatriotes canadiens-français de fendeurs de bois et de porteurs d'eau. Je ne crois pas que jamais plus vulgaire expression ait été employée dans cette Chambre à l'adresse d'une race. Y a-t-il, pour un moment, un seul homme ici ou en dehors, qui connaissant l'honorable député de Bonaventure et l'attachement que cet honorable député porte à ses compatriotes soit sous l'impression qu'il ait pu décrier sa race en cette Chambre? Ce sentiment n'est assurément partagé par aucun député, pas même par l'honorable député de Bothwell lui-même, mais il fallait laisser cette insinuation sur les épaules de l'honorable député de Bonaventure. L'expression anglaise dont s'est servi l'honorable député de Bothwell traduira peut-être mieux ma pensée en exprimant le langage dont il s'est servi, "hewers of wood and drawers of water." L'honorable député de Bothwell a-t-il cru un instant que le député de Bonaventure ait pu se servir d'un tel langage à l'adresse de la race à laquelle j'appartiens et dont je suis orgueilleux ? C'est là une insinuation mal placée, et quel qu'ait pu être le but de celui qui l'a faite, je crois de mon devoir de protester énergiquement contre un tel langage ; de protester non seulement en mon nom et au nom de mon comté, mais aussi au nom des députés canadiens-anglais. Je suis convaincu que pas un seul d'entre eux ne partage cette opinion, à part du député de Bothwell (M. Clancy). En médecine, il y a une maladie que l'on appelle le prurit, dont le principal symptôme est la démangeaison. Je me suis souvent demandé si dans l'ordre moral il n'existe pas une maladie d'esprit qui porterait le nom de francophobie et dont le principal symptôme serait un mouvement instinctif de promener ses ongles sur les Canadiens-français.

M. MONK : En l'absence de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je crois de mon devoir de demander à mon honorable ami (M. Béland), si le député de Bothwell n'a pas dit que c'était le député de Bonaventure qui avait prononcé les paroles incriminées. Je crois que mon honorable ami devrait accepter la rectification.

M. BELAND : On pourra lire mes paroles dans les "Débats." J'ai parlé avec précaution parce que je savais que c'était un sujet délicat, et je vais répéter mes paroles pour le bénéfice de mon honorable ami.

J'ai dit que le député de Bothwell avait placé sur les épaules du député de Bonaventure——

M. MONK : Placé sur les épaules ! Je ne comprends pas cela.

M. BELAND : Je vais m'expliquer plus clairement. Je dis que le député de Bothwell a insinué que mon honorable ami de Bonaventure avait traité sa race de porteurs d'eau et de scieurs de bois, quand, en réalité, il n'a jamais prononcé de telles paroles.

M. MONK : Ce n'est pas mon honorable ami de Bothwell qui a dit cela, mais il a prétendu que c'était le député de Bonaventure.

M. BELAND : Pourquoi ? Je dis que mon honorable ami de Bonaventure n'a jamais prononcé ces paroles, et je demande quel pouvait bien être le but du député de Bothwell en les lui attribuant.

M. MONK : Je dirai à mon honorable ami qu'il est évident que le député de Bothwell a voulu reprocher au député de Bonaventure le langage dont il a cru qu'il s'était servi à l'égard des Canadiens-français.

M. BELAND : Peut-on supposer un seul instant que le député ait songé à insulter ainsi ses compatriotes ?

M. MONK : Mon honorable ami suppose-t-il que le député de Bonaventure s'est servi de ces paroles ?

M. BELAND : Du tout.

M. MONK : Je n'ai pas raison de douter de la bonne foi du député de Bothwell ni de ses sentiments envers les Canadiens-français.

M. BELAND : Eh bien! si l'honorable député n'en a pas, moi j'en ai. Avant de clore mes remarques, je crois devoir dire que, au moins en ce qui concerne la province de Québec, le projet du gouvernement est destiné à donner à une partie importante de son territoire une prospérité dont elle ne jouit pas actuellement. Je comprends que ce projet va ouvrir une grande région de ses terres arables à la culture et développer ses pouvoirs d'eau ainsi que ses ressources forestières. Je sais, d'un autre côté, que le projet du chef de l'opposition est destiné à n'ouvrir aucun territoire nouveau, attendu qu'il n'achète que des chemins de fer existants, pour ainsi dire, tous les chemins de fer qui existent entre Montréal et l'Océan Pacifique. Je me demande si, arrivé sur les bords du Pacifique et contemplant cette vaste mer dont les flots lui léchaient les pieds, il ne s'est pas écrié: n'y a-t-il plus rien à acheter ici ?

Je suis d'opinion que le transcontinental sera la plus grande artère commerciale entre l'extrême Orient et l'Europe. Je dis que ce chemin sera le moyen le plus efficace pour remédier à la congestion qui existe dans les Territoires et le Manitoba: remédier à cet état de choses dont on se plaint dans le pays. Ce chemin de fer ouvrira une nouvelle région à la colonisation et doublera la population du pays avant 25 ans.

Les chefs de l'opposition dans la province de Québec sont déjà lancés dans une campagne très ardente ; ils disent : le gouvernement n'osera pas venir soumettre sa politique de chemin de fer, et aussitôt que la rumeur prend de la consistance qu'il y aura des élections bientôt, ils se récrient : pourquoi des élections maintenant ? Il est très difficile de satisfaire ces honorables messieurs.

Voilà, M. l'Orateur, les quelques considérations que j'avais à offrir sur le projet de loi qui est à l'étude. Je demande pardon à la Chambre de n'être pas en état de m'exprimer aussi facilement dans la langue anglaise afin d'être compris par la majorité; mais comme cette mesure est très importante j'ai cru devoir parler dans la langue qui m'est la plus familière.

On nous dit dans les journaux conservateurs que le chef du gouvernement est bien malade, qu'il se meurt. Permettez-moi de citer ici quelques paroles qui ont été prononcées hier même à Berthier, par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte). Qu'a dit cet honorable député en ce qui concerne la santé du premier ministre? Il paraît que le député de Sainte-Marie est très inquiet sur l'état du premier ministre. Dans le discours, sans doute éloquent, qu'il a prononcé à Berthier, ce député a dit les paroles que je vais citer, et qui sont publiées dans son journal "La Patrie".

L'heure de la retraite de sir Wilfrid Laurier ne peut tarder à sonner. Adversaires comme amis déplorent le délabrement de sa santé. Les uns et les autres savent que le repos pour ainsi dire immédiat est essentiel au premier ministre.

Quelle sollicitude de la part de l'ancien ministre des Travaux publics ! D'après lui, il faut que le premier ministre prenne un repos immédiat ! Je puis rassurer l'honorable député de Sainte-Marie. En ma qualité de médecin, j'affirme que l'honorable premier ministre se porte très bien, et si cela peut relever le moral de l'honorable député de Sainte-Marie, j'ajouterai que le chef du gouvernement vivra encore bien des années et qu'il continuera longtemps à remplir avec la haute distinction qu'on lui connaît le poste éminent qu'il occupe aujourd'hui.

Je crois que la province de Québec est unanime à approuver la politique ministérielle, et que si nous avions des élections générales demain, il ne reviendrait peut-être pas un seul membre de la petite phalange conservatrice pour rapporter à ses compagnons d'infortune la nouvelle du désastre qu'elle aurait subi dans cette province.

M. A. D. STEWART (Lisgar) : A cette heure matinale du jour, je n'ai pas l'intention de détenir la Chambre très longtemps. Dans le cours du débat, plusieurs députés ont parlé des conditions du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et plus particulièrement de la congestion qui s'est produite d'année en année dans le transport de la ré-

colte de blé jusqu'au point de partance de la navigation des lacs. Or, si vous jetez un coup d'œil en arrière sur les derniers quinze ou vingt ans, vous verrez dans quelles proportions cette récolte a augmenté. En 1883, le Manitoba ne produisit qu'un peu plus de cinq millions de boisseaux de blé. De 1883 à 1893, les colons de cette province passaient par la période des tâtonnements. La plupart de ces premiers colons étaient de pauvres gens ; fort peu commencèrent avec plus qu'une paire de chevaux ou de bœufs. Mais ils progressèrent petit à petit. Ayant découvert ce que le pays valait, ce que leurs terres pouvaient produire, ils commencèrent à améliorer leurs fermes, à élever leurs propres chevaux et leurs propres bestiaux. Vers 1893, ils se sentirent plus forts et labourèrent une beaucoup plus grande étendue. En 1891, nous voyons qu'ils avaient une récolte de vingt-cinq millions de boisseaux. Ce chiffre varia en plus ou en moins, suivant les conditions climatériques de l'année, jusqu'en 1895, lorsqu'une autre énorme récolte fut obtenue, dont les chemins de fer eurent de la difficulté à effectuer le transport en temps opportun.

Or, si le Canadien du Pacifique avait fait ce qu'il aurait dû faire, il se serait pourvu du matériel roulant nécessaire pour transporter cette récolte. Les cultivateurs se mirent à l'œuvre, s'organisèrent en groupes de deux, trois ou quatre, et dépensèrent de dix à douze millions de dollars en machines à battre. De sorte que, l'année dernière, aussitôt que les moissonneuses-lieuses eurent cessé de fonctionner, les batteuses mécaniques furent mises en action, et en sept semaines une récolte de 100,000,000 de boisseaux fut prête pour les élévateurs. On nous a critiqués pour n'avoir pas construit plus de hangars à grain. De fait il existe plus de hangars à grain dans le sud du Manitoba en proportion du chiffre des habitants qu'en aucune autre partie du Canada. Il y a des gens dans mon voisinage qui peuvent emmagasiner de 5,000 à 20,000 boisseaux de grain. Si le prix paraît raisonnable au cultivateur, pourquoi faut-il qu'il le mette dans son hangar à grain, pour l'en retirer lorsque l'élévateur est vide ? L'élévateur est prêt à recevoir le grain, et le wagon vide est là prêt à le transporter. Il est plus avantageux pour nous, et plus avantageux pour les hommes d'affaires de le livrer sur le champ, car dès que le grain est vendu, l'argent commence à circuler parmi les cultivateurs et par les voies ordinaires du commerce du pays.

Maintenant, on trouve extraordinaire que 41,000 cultivateurs du Manitoba ait produit 100,000,000 de boisseaux de grain, blé, avoine et orge. Divisez cette somme par 41,000, et vous avez un peu moins de 2,500 boisseaux par cultivateur. Divisez le nombre total des acres par ce nombre de cultivateurs, et vous avez à peu près 80 acres emblavés pour chacun d'eux. Cela montre que le cultivateur a à peu près atteint sa limite dans le nombre d'acres qu'il peut emblaver. Avant que ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique soit construit, je pense que le Manitoba aura à peu près les trois septièmes de ses 25,000,000 d'acres de blé.

Si vous mettez de côté quinze ou vingt millions d'acres en lacs et terres boisées, il reste à peu près 25,000,000 d'acres pour les récoltes, et les trois-septièmes de cette étendue seront en blé. Cela voudra dire 150,000,000 de boisseaux de grains de toutes sortes. Il est très probable que les 31,000 nouveaux colons qui y sont arrivés l'année dernière, s'ils labourent 10 acres chacun, doubleront la superficie emblavée actuelle du Manitoba. Nous pourrons fort bien avoir un autre 150,000,000 de boisseaux lorsque ce nouveau chemin sera terminé dans cinq ans d'aujourd'hui.

Les cultivateurs qui sont à moins de deux milles et demi de la ville trouvent plus avantageux de charroyer leur blé immédiatement de la batteuse à l'élévateur. Il y a à peu près 3,000 machines à l'œuvre dans le Manitoba durant la saison du battage. Dans la première partie de la saison, ils portent la plus grande partie du grain directement de la machine à l'élévateur.

La conséquence c'est qu'en trois ou quatre semaines les élévateurs sont remplis jusqu'au faîte, et ils ont des hommes tout à fait en haut du carré refoulant le grain pour faire de la place. Les wagons sont tous pleins et en route pour Fort-William, et les élévateurs aux points terminus sont aussi remplis à leur pleine capacité. La date à laquelle on a cessé d'offrir les prix élevés qui sont offerts tant que la navigation continue, a toujours été plus hâtive d'année en année par suite de l'augmentation continue des récoltes. Le cultivateur qui demeure à six, huit ou dix milles de l'élévateur est trop éloigné pour y charroyer son grain directement de la batteuse. Une fois son grain battu et qu'il arrive à l'élévateur avec une charge, il le trouve déjà trop plein pour en recevoir davantage. Le cultivateur jouit d'une bonne réputation auprès du marchand, et celui-ci lui vendra une machine à crédit, moyennant un billet pour la somme. Ce billet échoit le premier de novembre. Le cultivateur arrive avec son grain mais s'aperçoit qu'il n'y a pas de place pour le loger dans l'élévateur. Vous prêchez l'amour du pays aux Canadiens, mais lorsque les vents glacés se sont abattus sur les lacs et sur le fleuve et ont mis fin à la navigation, que va-t-il faire de son blé ? Il trouvera peut-être un débouché vers le sud. Je demeure tout près de la frontière internationale, et je sais que dans une circonstance comme celle-là, un individu traversera la frontière et expédiera son blé par une ligne des Etats-Unis. Le sentiment ne compte plus pour lui ; c'est une affaire de calcul. Il veut se défaire de son blé, il veut solder son billet, il veut commencer l'année en neuf. C'est pour cette raison qu'il existe un tel mécontentement dans

l'Ouest au sujet de cette question des transports. Si un million de boisseaux de blé par semaine, ou 160,000 boisseaux par jour, suffisent pour engorger les deux chemins, quel sera l'état de choses lorsqu'ils auront à transporter 300,000 boisseaux de blé, ou un million de boisseaux par jour ?

Ne faudrait-il pas un autre chemin? D'ici à quelques années, le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern suffiront à peine à fournir le matériel roulant et le pouvoir moteur nécessaires au transport de la récolte, qui augmente constamment, et je suis d'avis que vu le grand développement qui se produit il faudra un autre chemin pour four disparaître l'engorgement du trafic. Les colons venant des Etats-Unis apportent avec eux nombre de charrues, de faucheuses, et de moissonneuses-lieuses, et ceux qui ont des machines à battre le grain les amènent aussi. Il en est parmi eux qui ont de 16 à 18 chevaux ; sous ce rapport il en est tout autrement que lorsque on immigrait au Nord-Ouest au commencement de la période décennale de 1870 à 1880. Un colon qui s'est établi en 1902 non loin de là où je demeure, sur une section qu'il avait achetée, a préparé dès la première année 400 acres de terre. Il vient du sud et il entend mettre chaque acre de son terrain en état de culture avant de songer au repos. C'est un de ces colons qui viennent des Etats-Unis au nord-ouest avec tout ce qu'il faut pour mettre une grande étendue de terre en état de culture, qui ont l'intention d'agrandir leur domaine dans l'espace de quelques années, et de faire plus en trois ans que n'ont fait en 20 ans les colons venus au Nord-Ouest vers 1870. Un officier de douane de Winnipeg demandait à un colon américain ce qui l'avait déterminé à venir s'établir au Canada. Ce dernier lui répondit qu'il avait vendu $40 l'acre une terre qui lui donnait dix boisseaux par acre, pour s'en acheter une autre au Manitoba à raison de $10 l'acre et qui lui donnerait 40 boisseaux par acre, de sorte qu'il avait seize fois plus d'avantages à venir s'établir au Canada. Cet homme ne se contenterait pas de quelques acres seulement, il est venu dans l'intention de se livrer à la culture du blé et il ne se bornerait pas à labourer 30 acres en trois ans, comme l'exige la loi relative aux homesteads. Il mettra toute sa terre en état de culture si c'est possible. Je crois que la production du blé au Nord-Ouest va augmenter énormément d'ici à quelques années.

Il ressort des deux projets qui nous sont maintenant soumis, qu'on admet la nécessité d'aider à l'ouest. Le gouvernement a soumis un projet et le chef de l'opposition un autre. Ce dernier comporte une dépense de plusieurs millions de dollars qui iront en partie à qui? M. J. R. Booth, du Canada Atlantique, en prendra une bonne part, et le Pacifique Canadien aura le reste, sans que le pays se développe et sans qu'il s'établisse de nouvelles fermes. Le projet du gouvernement tend à ouvrir à la colonisation un nouvau territoire qui est immense, à donner accès à une nouvelle zone de terre à bois et à faciliter l'établissement des colons dans les prairies. Le gouvernement nous donne une nouvelle ligne, mais je pense que bientôt après que nous l'aurons eue, la récolte de l'ouest, qui augmente tous les ans, sera si considérable qu'il nous faudra un autre débouché, parce que celui que nous fournira le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, Québec et Saint-Jean aura tout le trafic capable d'y passer. Il nous en faudra un autre par voie de la baie d'Hudson, et il nous faudra faire du magnifique havre de Churchill un autre port.

Sur la motion de M. Fowler, le débat est ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 12.50 du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 1er septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures.

LE STEAMER "GRECIAN"—CAPITAINE HARRISON.

M. B. RUSSELL (Hants) : Avant l'appel de l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire faire quelques observations au sujet de l'accident éprouvé par le steamer "Grecian." Il paraît que le capitaine Harrison, en entrant au port d'Halifax, s'était-il assuré les services d'un pilote. Au port d'Halifax, les capitaines de vaisseaux ne sont pas tenus d'engager des pilotes, mais ils doivent acquitter les frais de pilotage ; et lorsqu'un pilote se trouve à bord, le capitaine du vaisseau a droit de se décharger sur lui de la direction du vaisseau. Le capitaine Harrison engagea donc un pilote et lui confia la direction du vaisseau. Il est avéré qu'il nourrissait quelques doutes sur le fait de savoir si le pilote donnait au vaisseau l'orientation voulue, et il appela son attention sur certains détails au cours de la navigation. Mais le pilote l'assura que tout allait bien, et la conséquence fut que le vaisseau alla s'échouer sur les récifs. Il y eut enquête devant une cour présidée par le capitaine Spain. Le résultat de l'enquête fut que la cour suspendit le certificat du capitaine, apparemment parce que le pilote n'avait pas conduit le vaisseau sûrement au port, ce qui, de toute évidence, paraît un jugement révoltant. Le capitaine Harrison interjeta appel de ce jugement à la cour d'amirauté, division de la haute cour de justice en Angleterre. Je tiens à citer une partie du jugement, afin d'établir que le capitaine a été entièrement exonéré et afin de faire comprendre au ministre de la Marine et des Pêcheries l'urgence de pourvoir à l'établissement d'un tribunal plus convenable pour

l'instruction de litiges de ce genre, où la réputation et la vie d'honnêtes gens sont en jeu. Le président de la cour s'est exprimé en ces termes :

Il semble évident qu'il ne saurait s'attacher de blâme sérieux au capitaine. . . . Tout s'est fait d'après l'avis et sous la direction du pilote lui-même, et à mon avis, il n'en saurait être autrement. On prétend que le capitaine aurait pu aller consulter la carte marine, ce qui veut dire qu'il aurait dû prendre la direction du vaisseau. Je suis d'avis que la critique que mon savant confrère vient de formuler résume parfaitement tout le litige. La cour de juridiction inférieure a jugé que le capitaine était lui-même chargé de la direction du vaisseau, et comme si le pilote n'eût pas été là pour donner son avis. J'avoue qu'il m'est impossible de me ranger à cet avis. Il me semble que le capitaine avait parfaitement raison d'abandonner la direction du vaisseau au pilote.

Le jugement de la cour établit que le capitaine Harrison est exonéré de tout blâme au sujet de la direction du vaisseau et que la cour a commis une erreur en supposant que le capitaine était chargé de la responsabilité d'amener le vaisseau en toute sécurité au port, et en suspendant le certificat du capitaine parce que le pilote s'était rendu coupable de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs. Voici le point que je désire signaler au ministre. Si l'enquête avait été tenue par la cour, à la demande du conseil du commerce en Angleterre et que le capitaine eût été exonéré de tout blâme, ses frais auraient été acquittés par le conseil même. Par parité de raisonnement, il faudrait l'indemniser des frais auxquels il a été soumis, afin de venger son honneur et de recouvrer son certificat, et je demanderai au ministre d'étudier soigneusement la question et de s'assurer s'il n'est pas possible de trouver le moyen d'indemniser le capitaine des frais qu'on lui a imposés, abstraction faite du tort causé à l'excellente réputation dont il avait joui jusque-là. Je demanderai, en outre, au ministre de mettre une autre question : celle de savoir s'il n'est pas possible d'établir un tribunal plus autorisé à peser la preuve, et dont les connaissances s'étendraient au delà des simples questions techniques de marine.

Je propose que la Chambre lève sa séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) : Je mettrai la question à l'étude et verrai à ce qu'il est possible de faire.

La motion d'ajournement est retirée.

INDUSTRIE DES CONSERVES—COLOMBIE ANGLAISE.

M. T. EARLE (Victoria, C. A.) : Le ministre de la Marine a-t-il quelque information au sujet des pêcheries de la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) : Je n'ai pas reçu d'informations du fonctionnaire en chef, qui est absent, étant à visiter le territoire de reproduction de Quesnel.

Nous nous mettons en communication avec lui par l'entremise de M. Robinson, avec lequel je suis en communication depuis quelques jours. Je ne puis rien dire sans avoir reçu un rapport de M. Wood, par suite de la divergence d'opinion qui existe parmi les intéressés.

M. CLARKE : A quelle date remonte la première communication avec le ministre?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappelle pas la date précise. C'est vendredi que j'ai reçu la première communication des fabricants de conserves. J'ai alors télégraphié à M. Sword, et ne recevant pas de réponse, je répétai le télégramme. M. Robinson, son assistant, répondit que M. Sword était à Quesnel et qu'il faudrait deux ou trois jours pour se mettre en communication avec lui. La réponse de M. Robinson porte que les pêcheurs diffèrent complètement d'avis des fabricants de conserves et que ces derniers eux-mêmes ne sont pas du même avis, bien que la majorité opinent en faveur de la clôture de la saison. Il ne sera rien fait, avant qu'il ait reçu des informations de M. Sword.

M. EARLE: J'ai reçu un exemplaire d'une communication transmise par l'association des fabricants de conserves du Fraser, au ministre de la Marine et des Pêcheries, et où il est question de ce qui s'est passé l'autre jour. Dans cette dépêche, le secrétaire dit qu'il a transmis, par voie télégraphique, la résolution que j'ai lue à la Chambre l'autre jour, à tous les représentants de la Colombie Anglaise. En réponse il a reçu du député de Westminster une dépêche ainsi conçue :

Dépêche reçue, on dit ici que la migration du saumon est sans précédent.

A ce télégramme M. Burdis répond :

Positivement la migration du saumon est la pire qui est jamais eu lieu. eLs fabriques de conserves fermées. Seulement 180,000 colis jusqu'à date. Pas un poisson n'a été produit aux pisciculturesdu Fraser. A moins que la pêche ne soit interdite, aucun poisson ne s'y rendra et l'industrie périclitera. Veuillez informer le ministère et les députés locaux.

M. Burdis ajoute :

Ce matin j'ai reçu instruction d'adresser le télégramme suivant à l'honnorable sénateur Templeman.

Relativement à votre dépêche d'hier. Industrie du saumon menacée de ruine complète. Initiative immédiate d'urgence. Pas un seul saumon sur le Fraser supérieur. Interdiction immédiate de la pêche ; seul remède possible. Pressez le gouvernement de répondre promptement.

Les fabricants de conserves attendent avec anxiété la réception de votre décision dans

l'espèce et espèrent sincèrement dans l'intérêt de tous, qu'on a fait droit à leur demande.

Nous attendons votre réponse.

W. D. BURDIS.

La rumeur au sujet de la diminution de la quantité du poisson ne saurait donc être contredite. Le gouvernement devrait être en mesure d'obtenir des renseignements des agents qui se trouvent sur les lieux, même si M. Sword est absent.

MORT DE M. MARTINEAU.

Le PREMIER MINISTRE (très honorable sir Wilfrid Laurier) : Avant que la Chambre aborde ses délibérations, j'ai le douloureux devoir de lui apprendre la perte que nous venons d'éprouver dans la personne d'un de nos collègues, M. Pierre R. Martineau, député de Montmagny, qui est décédé hier. M. Martineau était encore dans toute la force de l'âge mûr, car il avait à peine dépassé la quarantaine. Comme le savent tous ceux qui ont eu l'honneur de le connaître, sa santé était chancelante depuis plusieurs années, et ce n'est qu'au prix des plus grandes souffrances personnelles qu'il pouvait remplir ses devoirs de député, souffrances que, du reste, il a supportées avec une admirable patience. Doué d'une grande aménité de caractère, comme en peuvent rendre témoignage tous ceux qui sont entrés en relations avec lui, il laisse un nom honoré comme homme public, tandis que ses amis conserveront le plus précieux souvenir de ses qualités de cœur et d'esprit. Je sais être l'interprète des sentiments de toute la Chambre en disant que nous offrons à la famille du défunt la sincère expression de nos sympathies.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : J'ai la certitude d'être l'écho des sentiments de mes collègues de la gauche, en disant que tous nous nous unissons au témoignage de sympathie que vient de rendre le premier ministre à la mémoire du défunt. L'éloge que le chef du gouvernement vient de faire de notre regretté collègue est des plus mérités. M. Martineau a été un grand exemple pour nous tous. Dès son entrée au parlement il subit les atteintes du mal cruel qui devait l'emporter, et en dépit de ses souffrances, il n'a cessé de remplir d'une manière admirable les devoirs se rattachant à son mandat. C'était un modèle à cet égard. Invalide depuis plusieurs années, il était la personnification même de la courtoisie, et tous ceux qui ont noué des relations avec lui savent qu'on le trouvait toujours d'humeur égale et le sourire aux lèvres. A ceux qui n'ont pas connu M. Martineau aussi intimement que ses collègues de la province de Québec l'ont fait, je dirai qu'il jouissait, par toute la province, de la réputation d'un avocat de grands talents et d'un homme de profondes convictions ; et lorsqu'il était appelé à exprimer ses convictions, il le faisait avec une sincérité pleine d'éloquence. C'est en accompagnant, ce matin même la dépouille mortelle de feu M. Martineau, que j'ai compris, comme tous mes collègues, quelle perte irréparable la province de Québec vient d'éprouver dans la personne de notre regretté ami.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier, portant que la Chambre se forme en comité, afin de discuter la résolution relative à la construction d'un chemin de fer national transcontinental, et la motion de M. Puttee en amendement de cette résolution, ainsi que le sous-amendement de M. Boyd.

M. GEO. W. FOWLER (King, N.-B.) : M. l'Orateur, je n'entends pas marcher sur les brisées des orateurs qui m'ont précédé, en présentant des excuses à la Chambre parce que j'aborde la discussion de cette question à une heure si tardive. Les excuses ne sont pas de mise ici ; car le débat qui s'est livré autour de cette importante question n'est que le prélude de la discussion plus approfondie qui aura lieu devant le pays, lorsque les députés de la droite auront le courage de dissoudre les Chambres et de faire appel au peuple. Je regrette vivement que mon manque de familiarité avec la langue française dont s'est servi hier soir le député de Beauce (M. Béland) m'empêche de critiquer son discours éloquent. Je dis éloquent, s'il faut en juger d'après les acclamations enthousiastes de ses compatriotes, parmi lesquels s'est surtout distingué le député de Trois-Rivières (M. Bureau) ; et connaissant le goût de ce monsieur, je suis convaincu que si ce discours n'eût pas été réellement éloquent, il n'aurait pas prodigué ses applaudisements comme il l'a fait. Quant aux observations du député de Lisgar (M. Stewart), comme il s'est plaint de l'encombrement du trafic dans la partie du pays qu'il représente et qui est presque limitrophe de la frontière des Etats-Unis, je dois lui faire observer, s'il veut réellement remédier à cette situation, qu'il ne saurait mieux faire que de donner son appui au projet formulé par le chef de l'opposition, de préférence à celui du gouvernement, puisque ce dernier projet ne s'applique nullement à la partie du pays qu'il habite.

Un des arguments formulés à l'encontre du projet en discussion, c'est la précipitation apportée par le gouvernement dans la présentation de cette mesure, c'est-à-dire le manque de mûre délibération.

Mais à cet argument les députés ministériels opposent la raison d'urgence. Le pays, s'écrient-ils, est en présence d'une véritable crise. Le premier ministre, en présentant la proposition de loi à l'étude, a allégué que le grand danger dont le Canada est actuellement menacé, c'est l'abrogation du privilège de transit, par le gouvernement des Etats-

Unis. Ce danger existe-t-il, M. l'Orateur? N'est-ce pas un simple épouvantail, le produit d'une imagination malade, en proie aux hallucinations? Voilà nombre d'années que nous jouissons de ce privilège qui, dans une certaine mesure, a été mutuellement avantageux aux Etats-Unis et au Canada. Bien que nous en ayons bénéficié, n'est-il pas vrai que les Etats-Unis en ont retiré infiniment plus d'avantages? Personne ne saurait, sans froisser la vérité, soutenir le contraire. Les Américains sont un peuple de commerçants. Dans leurs relations extérieures, ils se laissent surtout influencer et guider par leur propre intérêt, et en pareilles circonstances, il n'existe pas de complication internationale apparente de nature assez grave pour les autoriser à avoir recours à une mesure aussi brutale, aussi impolitique que le serait l'abrogation de la convention de transit consentie par les deux pays. On prétend qu'ils pourraient recourir à cette extrémité, pour se venger de quelque mal imaginaire que nous aurions pu leur infliger. L'histoire de nos rapports entre les deux pays, par le passé, que les Américains en peuple intelligent qu'ils sont, ne manqueraient pas d'étudier avant de faire une aussi grave démarche, cette histoire, dis-je, les convaincrait de l'absolue impuissance de pareille mesure, comme moyen de détruire le commerce de notre pays. Quand la république voisine adopta la loi Dingley, il ne manqua pas de prophètes qui s'écrièrent qu'on avait porté un coup mortel à notre commerce ; mais soumises à l'épreuve du temps, ces prophéties et ces craintes se sont dissipées en fumée. Si le privilège de transit était aboli, quel est le pays qui en souffrirait davantage? Ce n'est pas le Canada, mais les Etats-Unis.

Le port maritime de Portland est virtuellement maintenu par le commerce canadien qui y passe, en route vers les marchés de l'Europe. Le commerce d'exportation du Canada par la voie de Boston et de New-York, forme aussi une partie importante du trafic de ces deux grands ports maritimes, et l'édit qui empêcherait les marchandises canadiennes destinées à l'exportation outre mer de chercher un débouché par la voie de ces ports, porterait un coup mortel à Portland, et porterait aussi une grave atteinte à Boston et à New-York. Ce serait une arme à ricochet qui ferait plus de tort à celui qui la manierait qu'à celui contre lequel elle serait dirigée.

Au demeurant, advenant que nos chemins de fer ne pourraient plus transporter de marchandises en transit pour expédition outre-mer, par la voie des ports des Etats-Unis, est-ce que nos produits ne se vendraient plus et resteraient-ils à se gâter dans nos entrepôts ? Est-ce que nous n'avons pas actuellement sur notre propre territoire des chemins de fer pour le transport des marchandises de l'est à l'ouest ? N'avons-nous pas le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Vancouver à Montréal, et l'Intercolonial de Saint-Jean à Halifax ? Le privilège du transit aboli, nous sommes toujours en mesure de faire notre exploitation commerciale à l'ancienne enseigne et les fondements sur lesquels repose notre trafic n'auront pas reçu de secousse violente. Effectivement, nous aurions alors la certitude que tout le volume du commerce canadien aurait son débouché par des ports canadiens, au lieu qu'aujourd'hui il n'y en a qu'une faible partie qui s'écoule dans cette direction. Ainsi, M. l'Orateur, il y a deux réponses fort catégoriques à opposer à la question du premier ministre au sujet du danger de l'abrogation du privilège du transit ; l'une de ces réponses étant que, bien que l'abrogation de ce privilège soit possible, l'histoire du passé, les circonstances actuelles et la perspective de l'avenir en font une impossibilité absolue ; et l'autre réponse que, grâce à nos moyens actuels de transport sur notre propre territoire, par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer Canadien du Nord, du Canada-Atlantique, du Grand Tronc et de l'Intercolonial, il nous est possible d'effectuer le transport de nos produits à des prix assez peu élevés, des extrémités mêmes de l'ouest jusqu'à nos ports maritimes de l'est.

S'il faut juger de la valeur intrinsèque d'un projet d'après celle des arguments apportés à l'appui de ce projet, et c'est là, à mon avis, un excellent critérium à appliquer ici, et si cette question du privilège du transit est un bon échantillon des arguments militant en faveur de ce prétendu réseau transcontinental qui a son terminus, à une de ses extrémités, dans une ville de l'intérieur, alors à coup sûr ce n'est pas outrer le sens des mots que de dire que jamais projet national plus insensé n'a été conçu, même par le plus imbécile des gouvernements dans le pays du monde le plus mal gouverné possible. A quoi le premier ministre a-t-il donc pu viser, en formulant un argument aussi absurde? Le premier ministre paraît-il, s'est vanté de s'y entendre fort peu en affaires, ou du moins il a avoué la chose en différentes circonstances, et je suis convaincu, M. l'Orateur, que dorénavant personne ne voudra engager sa conscience au point de révoquer sa parole en doute à cet égard, ne fût-ce que par courtoisie. Je le demande, à quoi a-t-il donc pu songer en formulant un argument d'une pareille absurdité, fondé sur un danger purement imaginaire, celui de l'abrogation du privilège de transit ? M. l'Orateur, la réponse est facile à trouver. Le premier ministre connaît parfaitement, pour en avoir éprouvé les effets par le passé, la puissance du sentiment national au Canada, et n'hésitant pas à jouer un rôle indigne, il s'efforce de pousser le peuple canadien à se rallier à son absurde projet, en créant cet épouvaitail d'abrogation, soulevant ainsi les préjugés populaires et liant obligatoirement le pays à la convention Cox.

Mais, M. l'Orateur, qu'est-il donc advenu de cette vive amitié dont le premier ministre, de concert avec son parti, faisait jadis profession envers la nation américaine ? Est-ce là le seul résultat tangible de cette conférence internationale annoncée à son de trompe, et qui devait faire disparaître pour toujours les causes de froissement créées par l'attitude peu sage du gouvernement tory envers nos voisins?

On nous dit que cette conférence doit se réunir de nouveau. Est-ce bien le moyen de faciliter les délibérations et d'atteindre le but désiré que de déclarer solennellement en plein parlement, comme l'a fait le premier ministre, que la nation avec laquelle il cherche à traiter amicalement, est sujette à des attaques de frénésie et se livre à des actes qui conduiraient tout individu qui les commettrait à une hôpital d'aliénés ? Un autre spectacle non moins étonnant nous était réservé. Cet ami fidèle, ce grand admirateur des institutions américaines par le passé, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui dans son ardent désir de cimenter l'amitié du Canada et des Etats-Unis, avait jadis conseillé au gouvernement américain d'user de représailles à l'égard de notre peuple, afin de le pousser dans les bras de ses voisins, et qui par là n'avait guère gagné l'estime des Canadiens ; eh bien ! M. l'Orateur, vous en avez été témoin, n'a-t-il pas pris la parole et pieusement répondu : " Amen ", à tout ce que son chef a dit de dérogatoire envers le peuple américain ? " Cherchez la femme " est un proverbe français qui s'applique en certaines circonstances. L'âge vénérable et la haute réputation de l'honorable député nous dispensent de faire pareille enquête ; mais cela ne nous empêche nullement de chercher le mobile d'une pareille volte-face. Cette explication, M. l'Orateur, ne se trouve-t-elle pas dans le fait que l'honorable député comprenait combien certains représentants d'Ontario dans la cabinet manquent d'aptitudes administratives et s'imaginant avec une modestie tout caractéristique qu'il est l'homme de la situation, poussé qu'il est par le désir insensé de gratifier l'ambition dont il a toujours été dévoré et que jusqu'aujourd'hui il n'a pu assouvir, a voulu abjurer ses anciennes professions de foi, tourner le dos à ses amis les Américains et avaler, sans cérémonie, un projet que même en mai dernier il condamnait rondement ? M. l'Orateur, si le gouvernement sait, de science certaine mais privée, qu'il existe quelque danger éloigné ou prochain que les Etats-Unis abolissent la convention relative au transit international, je prétends que c'est son devoir impérieux d'éclairer la Chambre et le pays, à cet égard, car si l'on tient un juste compte des renseignements soumis à la Chambre et de toutes les circonstances, si l'on met en regard les avantages recueillis par les Etats-Unis et ceux dont jouit le pays, il est impossible

de croire sincèrement qu'il existe le moindre danger dans ce sens.

Ces renseignements, disons-le, M. l'Orateur, n'existent pas, et le spectre évoqué ici n'est qu'une pâle contrefaçon de l'épouvantail dont on se sert pour effrayer les écoliers. Et, cependant, le premier ministre nous dit que, n'était-ce qu'il y a péril en la demeure, il n'aurait pas saisi le parlement de cette mesure ; ce qui montre bien sur quelle base fragile repose tout ce coûteux échafaudage.

Un autre argument qui, au dire de ces messieurs, milite en faveur de ce projet de chemin de fer, c'est qu'il rendra possible la colonisation de la parti nord d'Ontario et de Québec et de la partie centrale du Nouveau-Brunswick. Certains députés, qui sont dans la plus profonde ignorance de la question, ont affirmé gravement que la colonisaiton au Nouveau-Brunswick est limitée à la ligne du littoral et à une étroite lisière sur le parcours de la rivière Saint-Jean, et ils ajoutent que la construction de ce chemin de fer jusqu'à Moncton ouvrira à la colonisation un territoire se prêtant parfaitement à l'agiculture. A les entendre, M. l'Orateur, on dirait qu'on vient à peine de découvrir le Nouveau-Brunswick, que les aborigènes errent encore à travers les solitudes de cette province et que les blancs ne se sont pas encore aventurés dans l'intérieur. Eh bien ! ce sombre tableau de l'état de la colonisation au Nouveau-Brunswick n'est pas conforme à la vérité des faits. Il est vrai qu'il y a dans ce pays des forêts précieuses. Elles diffèrent de celles d'Ontario en ce qu'elles se renouvellent, quand l'abattage du bois se fait convenablement, et qu'elles sont bien aménagées ; elles constituent une des principales ressources de la province. Il est vrai qu'une grande partie des terres de la zone forestière se prêteraient bien à l'exploitation agricole, si elles étaient défrichées ; mais, tant qu'on pourra acheter des terres défrichées avec de bonnes maisons d'habitation et dépendances, à bien bon marché, sinon au prix coûtant de ces constructions, pour ne rien dire des améliorations, et du fait que ces terres sont situées à proximité de l'école, de l'église et des voisins, les jeunes gens du Nouveau-Brunswick ne consentiront guère à aller s'enfoncer dans la forêt pour y faire œuvre de pionnier et de défricheur, obligé qu'ils seraient de sortir de leur milieu social et de se priver des joies de la vie.

En outre, M. l'Orateur, en choisissant la route à travers le Nouveau-Brunswick, le gouvernement a pris celle qui passe dans la partie la plus escarpée, la plus montagneuse, la plus accidentée de toute la province, route qui d'après les estimations données par les partisans des résolutions à l'étude, devra nécessairement se rallonger de beaucoup, en raison des détours nécessités par une multitude de collines, de lacs et de ravins qui se rencontrent dans cette partie du pays. Un coup d'œil jeté sur la carte

montrera que le tracé proposé suit virtuellement le plateau d'épanchement qui divise les cours d'eau coulant vers le sud-ouest de ceux qui coulent vers le nord-est et l'est, et l'observateur le plus superficiel se convaincra que ce n'est pas la route que doit suivre une ligne-mère destinée à concurrencer les autres lignes pour le transport des grains entre l'ouest et l'est. La vérité de cette assertion est confirmée par les rapports de l'ingénieur sir Sandford Fleming, qui essaya d'obtenir une route centrale pour l'Intercolonial à travers le Nouveau-Brunswic et la Nouvelle-Ecosse, et qui finalement fit rapport en faveur de la route passant par la vallée de la rivière Saint-Jean et la route longeant la côte. L'influence de l'honorable Peter Mitchell et des députés de la Nouvelle-Ecosse, appuyée sur l'avis des autorités impériales, l'emporta, et l'Intercolonial suivit le tracé actuel. S'il est une chose qui, aux yeux de ceux qui voyagent sur l'Intercolonial de Campbelltown à Moncton, milite en faveur de cette voie, ce sont ces pentes douces. En raison de la supériorité des rampes de l'Intercolonial entre Montréal et Saint-Jean, sur celles du chemin de fer Canadien du Pacifique entre les mêmes points, et grâce aussi à la condition supérieure de la plate-forme de l'Intercolonial, le transport des marchandises, en dépit de la longueur bien plus considérable du parcours, peut s'effectuer aussi économiquement par cette voie que par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a sur cette partie de l'Intercolonial, de Campbelltown à Moncton, trente et une étapes parfaitement horizontales et les trains à marchandises peuvent circuler sur cette partie de la voie, à bien plus grande vitesse que les trains express ne le pourront jamais faire sur le chemin de fer du Grand Tronc, si jamais on les construit sur cette prétendue route centrale.

Sur d'autres parties de l'Intercolonial où il y a de fortes pentes, on pourrait réduire ces pentes à peu de frais, et d'habiles ingénieurs ont estimé qu'on pourrait abréger de beaucoup la route actuelle de l'Intercolapial en faisant une pointe de la Rivière-du-Loup à Métapédia, ce qui permettrait de réaliser une économie d'au moins soixante-cinq milles, tandis que les frais, eu égard à la nature de cette contrée, n'excéderaient pas $2,000,000, et l'on pourrait réduire les pentes sur tout le parcours de l'Intercolonial pour moins d'un million de dollars. Ainsi, M. l'Orateur, en dépensant $3,000,000 sur l'Intercolonial, on aurait une route de vingt-trois milles plus courte que le tracé du chemin de fer projeté, tandis que relativement aux déclivités, elle serait infiniment supérieure au chemin de fer projeté que le gouvernement ne saurait construire pour moins de $15,000,000, et cela au bénéfice de quelques financiers qui veulent se compenser aux dépens du public, des pertes qu'ils ont subies par suite d'imprudentes spéculations à la bourse ; sans compter que ce chemin de fer, une fois construit, sera parallèle au chemin de fer d'Etat, construit et exploité par le gouvernement et qui a coûté au pays $70,000,000.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas demandé la construction de ce chemin de fer de la section de l'est, dans le projet primitif soumis au gouvernement au commencement de la session, ni ne l'accepterait-elle maintenant, s'il lui fallait le construire à ses frais, même avec une garantie de l'Etat proportionnelle à celle qui lui est accordée pour la section des prairies. Mais, comme de raison, si le gouvernement se charge de la construction de ce chemin de fer à ses propres frais, et que sous le couvert d'une compagnie de construction, il la met en lieu de réaliser quelques millions de dollars en construisant cette voie ferrée, il serait insensé de la part de cette compagnie de ne pas accepter un don aussi généreux.

Si le gouvernement tenait sérieusement à obtenir la route la plus directe vers un port maritime, il suivrait le tracé de la vallée de la rivière Saint-Jean, tandis que l'attitude qu'il a prise prouve que c'est dans un but politique et non pas dans un but commercial qu'il veut construire ce chemin de fer.

Quant à la nature de la route de Québec à Winnipeg, je ne suis pas en mesure de me prononcer avec autant de certitude, car, malheureusement, en l'absence de toute exploration de cette contrée, il n'existe pas de données ou au moins il n'y en a pas auxquelles je puisse avoir accès, et sur lesquelles je puisse asseoir une opinion raisonnée. Et c'est là, à mon avis, M. l'Orateur, une des raisons qui militent contre ce projet. Avant de se lancer dans la construction de 1,400 milles de chemin de fer, le gouvernement devrait donner à la Chambre et au pays tous les renseignements les plus positifs, établissant que la route choisie est praticable et qu'elle offre des pentes et courbes qui permettront de faire de cette voie ferrée une ligne mère. Jusqu'à ces jours derniers, on ne nous avait donné que des hypothèses et des estimations de politiciens au sujet de cette contrée. Enfin, on a fini par soulever un coin du voile et par jeter un peu de lumière sur la question ; et cela nous a permis de voir où le premier ministre a puisé les renseignements qui l'ont convaincu que cette contrée du nord, au delà de la ligne de division des eaux, est réellement une terre promise où le lait et le miel coulent en abondance et qui n'attend que l'arrivée du cultivateur pour se transformer en un véritable paradis terrestre.

Une VOIX : Ecoutez !

M. FOWLER : Que veut dire l'honorable député ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : M. l'Orateur, jusqu'ici l'honorable député a lu son discours du premier au dernier mot, et je me

suis demandé qui a bien pu lui composer cette harangue. Voilà le fait que je désire vous signaler, M. l'Orateur.

M. FOWLER : Si j'ai péché dans ce sens, M. l'Orateur, je n'ai fait que suivre l'exemple de la plupart des députés de la gauche qui ont porté la parole.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : M. l'Orateur, j'ai appelé votre attention sur le fait que l'honorable député lit son discours, et je me serais abstenu de soulever la question de règlement, si l'honorable député ne m'eût provoqué à le faire.

M. l'ORATEUR : Je dois faire observer à l'honorable député (M. Fowler) qu'il est contraire au règlement qu'un député lise son discours.

M. TAYLOR : Il ne lit pas son discours.

M. l'ORATEUR : Je dois m'en rapporter au témoignage même de l'honorable député (M. Fowler). Quand on a fait observer qu'il lisait son discours, il a dit qu'il suivait l'exemple de plusieurs de ses collègues. J'ignore si d'autres députés ont lu leurs discours ; car s'ils l'ont fait, on n'a pas signalé la chose à mon attention.

M. BENNETT : Il est fâcheux que tous ces messieurs de la droite n'aient pas lu leurs discours.

M. l'ORATEUR : Puisqu'on a appelé mon attention sur le fait, je dois dire que le règlement défend aux députés de lire leurs discours.

M. FOWLER : Je n'ai pas de papier en main. J'ai des notes sur mon pupitre. Je ne veux nullement enfreindre le règlement et je ne crois pas le faire, en consultant des notes. Si je ne me trompe, M. l'Orateur, le député de Renfrew (M. Mackie) est ce vase d'élection, l'homme qui a communiqué au premier ministre les lumières qui l'ont engagé à se lancer dans cette voie. Eh bien ! le député de Renfrew nous a dit sur quoi il appuie son opinion relativement à la fertilité du sol. Il a parcouru pédestrement ces territoires, nous a-t-il dit, le havresac au dos, alors que le sol était recouvert d'une épaisse tranche de neige de trois pieds. Eh bien ! M. l'Orateur, il faut l'avouer, l'honorable député doit être doué d'un instinct remarquable, d'un véritable flair, en matière d'agriculture, s'il a pu, en pareilles circonstances, se prononcer avec tant d'aplomb sur la qualité du sol et son adaptation à l'exploitation agricole. Toutefois, pour être juste envers l'honorable député, il faut dire qu'il est allé plus loin et a ajouté qu'il tenait ses renseignements sur la nature du sol de cinq cents milles de ce territoire, de témoins dignes de toute confiance, les sauvages. Et quand il a fait cette étonnante déclaration en plein parlement, l'autre jour, les députés ministériels l'ont bruyamment acclamé, et dirigeant leurs regards de notre côté, ils semblaient nous dire : allons ! vous voyez bien que ce pays nous est parfaitement connu et que nous n'agissons pas à l'aveugle !

Nous tenons nos renseignements d'un homme qui est bien au courant des choses, puisque les sauvages sont ses auteurs. Au cours de la dernière guerre en Afrique-sud, nos amis les Boers avaient à Talana-Hill un fameux canon, qu'ils avaient baptisé " Long Tom " ; ils en étaient très fiers et chaque fois qu'ils le déchargèrent sur les Anglais, grande était la réjouissance dans le camp des Boers, bien que les ravages qu'il faisait se résumassent à peu de chose. Comme les Boers, nos amis, les députés de la droite ont aussi leur "Long Tom ", dans la personne du député de Renfrew (M. Mackie) et l'autre jour, quand ils l'ont fait tonner et diriger sa mitraille dans les rangs de la gauche, grande fut la réjouissance dans le camp, bien que, comme chez les Boers, tout se soit résumé à une simple explosion. Il est fort possible que ce pays offre autant d'avantages que le prétendent ces messieurs, et il se peut que ce soit tout l'opposé ; mais j'affirme qu'il n'existe pas de renseignements authentiques qui nous permettent de nous prononcer à cet égard, et avant d'entreprendre la construction de ce chemin de fer aux frais de l'Etat, il faudrait obtenir tous les renseignements les plus précis et les plus circonstanciés. S'il faut juger de l' " hinterland " d'après la nature de la contrée au nord du lac Supérieur, alors il est possible que sur un parcours de plusieurs certaines de milles, ce chemin de fer traverse un pays fort peu propre à la colonisation, bien qu'il soit aussi possible que le sol soit aussi fertile que le prétendent les députés de la droite, mais avant de nous ranger à leur avis, nous demandons à bon droit qu'on établisse la preuve du fait, au moyen d'études et d'explorations. Il me répugnerait souverainement de dire un seul mot de dénigrement contre la grandeur du pays ou contre la fertilité d'une partie quelconque du pays, et je ne crois pas qu'au cours de ce débat, un seul député de l'opposition ait proféré une seule parole dérogatoire au pays ; et en cela notre attitude contraste étrangement avec la conduite des messieurs qui sont maintenant assis sur les banquettes ministérielles, eux qui, de concert avec leurs partisans, à l'époque où leurs prédécesseurs proposèrent à la Chambre le projet du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'ont pas hésité à décrier le pays, à déprécier ses ressources et à révoquer en doute son avenir.

Les députés de la gauche n'ont pas donné pareil spectacle au pays, et j'ai été étonné d'entendre, hier soir, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) affirmer ici publiquement que, de tous les députés libéraux qui siégeaient dans cette Chambre à l'époque en question, M. Blake est le seul qui ait dénigré les Territoires du Nord-Ouest. M. Blake est l'exemple le plus frappant, parce qu'il était alors le chef du parti libéral ;

mais il eut nombre d'imitateurs à cette époque ; et même, l'autre jour, n'avons-nous pas entendu un des rares survivants de cette époque s'écrier en plein parlement, que toutes les attaques dirigées alors contre ce projet étaient parfaitement justifiables. Il se rencontre, toutefois, dans les rangs du parti libéral canadien, d'autres hommes qui ne partagent pas l'avis exprimé par le ministre du Commerce. L'honorable G. W. Ross, le premier ministre d'Ontario, a déclaré publiquement qu'à l'époque en question, le parti libéral s'était trompé du tout au tout, et il a demandé pardon au pays de la conduite qu'il avait tenue au sujet de cette question.

Nous nous opposons à ce projet du gouvernement, parce qu'on n'a pas suffisamment exploré et étudié le pays que ce chemin de fer doit traverser. Sans doute, on connaît le pays à l'ouest de Winnipeg, les fertiles plaines du Manitoba et des territoires, ainsi que la route à travers les cols des Rocheuses jusqu'à Port-Simpson ; la civilisation y a pénétré. La plus grande partie de ce pays est d'une fertilité sans pareille sur le continent américain. Mais qu'est-ce que le gouvernement propose au sujet de cette partie du chemin de fer qui peut se construire économiquement, à travers un territoire fertile ? Il ne veut pas le construire lui-même. Oh ! non, ce serait faire acte de sagesse et il ne tient pas à briser la symétrie de ce projet insensé en lui donnant une seule bonne touche. Ainsi, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit construire cette partie du réseau, et l'Etat lui vient en aide par une généreuse garantie d'obligations. Quelle raison allègue-t-on pour justifier la construction de ce chemin de fer de 1,400 milles à travers une contrée non colonisée, inhabitée ? C'est un pays inconnu, dont on ignore les ressources et on ne saurait dire quelle population pourrait y trouver les moyens d'existence ; mais il importe, prétend-on, de l'ouvrir à la colonisation.

Est-ce donc que notre peuple est si à l'étroit aujourd'hui dans les parties explorées du Canada, qu'il faille nécessairement créer à si grands frais un débouché par où s'écoulera le trop-plein de la population ? Jetez un coup d'œil sur la carte du Nord-Ouest et voyez l'infiniment petite partie de territoire qui est colonisé, relativement à la partie non colonisée de cette vaste contrée ; voilà le réponse. Le gouvernement est-il si aveuglé par sa folie qu'il s'imagine que le peuple canadien ira s'enfoncer dans la forêt et s'y tailler des foyers, lorsque ces immenses prairies de l'ouest n'attendent que l'aiguillon de la charrue pour s'épanouir en moissons dorées ? C'est le comble de l'absurdité. Pas un homme sensé ne voudrait aller s'établir dans ce pays-là, quand bien même il serait aussi fertile que ces messieurs le prétendent, lorsqu'il lui est si facile d'obtenir une terre de prairie, aux mêmes conditions.

Enfin, si ce chemin de fer n'est pas d'urgence au point de vue de la colonisation, dans quel but le construit-on ? Les partisans de ce projet disent qu'il est d'urgence, comme débouché, par où se dégorgera le trop-plein du trafic de l'ouest. Eh bien ! tous les hommes d'expérience disent que, si jamais ce chemin de fer se construit, il faudra dix ans pour le parachever et l'outiller. Et dans l'intervalle, qu'adviendra-t-il de cet engorgement du trafic dans l'ouest, s'il existe réellement ? Et tout ce grain que les cultivateurs ne peuvent expédier à l'extérieur, faute de moyens de transport, faudra-t-il qu'ils le gardent en entrepôt, jusqu'à ce que le chemin de fer soit construit ? Ou bien, veut-on que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique construise de suite le chemin de fer de la section des prairies, et qu'au moyen de ses raccordements aux Etats-Unis il transporte les produits de l'ouest vers les ports américains par des voies américaines ? En pareilles circonstances, ce serait un rude coup porté à la doctrine : " le Canada aux Canadiens," doctrine à laquelle les députés de la droite se sont ralliés récemment. Le ministre du Commerce a pressenti l'objection et il y a fait allusion dans le discours qu'il nous a adressé. Il a fait un aveu important, quand il a déclaré que le réseau du Grand Tronc aux Etats-Unis pourrait facilement se raccorder avec les territoires producteurs de blé de l'ouest. Voici ses paroles, consignées au compte rendu officiel des débats :

> Il est une autre considération dont la Chambre doit tenir compte. Le Grand Tronc a de nombreux raccordements. Il est déjà prolongé jusqu'à Chicago ; et advenant que nous refuserions de coöpérer avec cette compagnie et d'accepter la main qu'elle nous tend, alors sans aucun doute, elle trouverait accès au Manitoba et au Nord-Ouest, mais non pas par le territoire canadien.

Le ministre du Commerce pressent le danger ; il nous le signale, mais prend-il les moyens de le détourner? Il fait le diagnostic de la maladie, mais est-il assez bon médecin pour nous suggérer un remède assez énergique pour prévenir la maladie ou en arrêter la marche? Pas le moins du monde. Puisqu'il s'agit d'une question si vitale, puisque nous sommes en présence d'une crise, comme on le prétend, et que la Compagnie du Grand Tronc est à la veille d'effectuer des raccordements qui lui donneront accès à l'ouest et lui permettront de faire ses transports de grain par des voies américaines, vers des ports des Etats-Unis, est-ce bien remédier à ce danger que de construire à travers des parties non colonisées du Canada, un chemin de fer dont le parachèvement et l'outillement demanderont dix ans?

En pareilles circonstances, en quoi l'ouest bénéficiera-t-il du projet? Le gouvernement prétend empêcher le trafic de dévier vers l'étranger, en autorisant la Compagnie du Grand Tronc à construire un chemin de fer

dans ce pays. Comment empêchera-t-il la chose? Mais cela ne fera qu'aggraver le danger, et faciliter à la compagnie l'expédition du grain vers les Etats-Unis, par l'extension des lignes de son réseau et par la voie de ses raccordements des Etats-Unis, au cours des dix longues années qui s'écouleront avant que les raccordements avec l'est en territoire canadien soient réalisés. Le Grand-Tronc-Pacifique devra faire le transport du grain au cours de ces dix années : il lui faudra trouver un débouché, et ce débouché sera indubitablement par la voie des ports de Boston, de New-York ou de Portland. Voilà la question, réduite à sa plus simple expression. D'après le premier ministre il y a péril en la demeure, et ce péril c'est l'abrogation possible du privilège du transit ; mais le ministre du Commerce est trop habile pour émettre pareille prétention : le danger, à son avis, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique peut, au moyen de ses raccordements aux Etats-Unis, dévier le trafic de l'ouest vers des routes américaines. Du reste, le ministre du Commerce n'a pas indiqué le remède.

Quelle sauvegarde possible le traité conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique ou la charte nous offre-t-il contre le danger que le ministre nous a signalé ? Aucune. Mais, oui, j'entends s'exclamer quelque député de la droite, fendeur des cheveux en quatre, mais oui, il existe une sauvegarde ! N'avons-nous pas stipulé que ce contrat sera exécuté, et que ce transport des grains s'effectuera par des voies canadiennes vers des ports canadiens ? N'avons-nous pas comme garantie une deuxième hypothèque sur l'outillage du chemin de la section est ? Vraiment, si c'est là votre seule garantie, supposez qu'il se soit écoulé dix ans et alors que vaudra cette deuxième hypothèque grevant l'outillage ? Absolument rien. Mais s'écrient ces messieurs, nous avons une autre garantie : Celle du Grand Tronc même. Excellente garantie, en vérité ! Comment sait-on que cette garantie existe ? Les actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc viennent à peine de se réunir à Londres et personne n'a soufflé mot du projet dont la Chambre est saisie. La Compagnie du Grand Tronc n'a rien sanctionné des prétendus engagements pris au nom de la compagnie par certains individus, signataires du contrat. Le président de la compagnie, sir Charles Rivers-Wilson, était présent à l'assemblée et M. Hays, le directeur ou le vice-président, je ne sais trop, a aussi fait acte de présence, et cependant, s'il faut ajouter foi aux comptes rendus des journaux, personne n'a soufflé mot du contrat ou de ce projet à cette assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres. Nous n'avons que la déclaration faite au début même par sir Charles Rivers-Wilson en présence des actionnaires à Londres : Le crédit du Grand Tronc, a-t-il dit, ne serait pas engagé ; et comme depuis ce jour, à titre de président de la compagnie, il n'a pas fait d'autre déclaration, révoquant la première, celle-ci tient toujours.

Les députés de la droite ont vivement critiqué le député de Lanark (l'honorable M. Haggart et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), le premier, parce qu'il a affirmé que ce projet est insensé, et l'autre, parce qu'il a affirmé que le projet est injustifiable ; et cependant, M. l'Orateur, plus on l'étudie, plus on reste convaincu que jamais encore projet plus insensé n'a été conçu.

M. l'Orateur, après avoir établi qu'à mon avis du moins, la proposition formulée par le gouvernement ne répond ni aux besoins de la situation ni aux vœux légitimes des populations, relativement à l'amélioration des tranports, voyons maintenant s'il est possible de trouver la solution du problème dans le projet proposé, à titre d'alternative, par le chef de l'opposition. Commençant à l'est, il veut utiliser notre réseau d'Etat, l'Intercolonial, jusqu'au grand port de Montréal, tout en réalisant les modifications jugées d'urgence pour en abréger le parcours ou l'améliorer, conservant ainsi comme partie de ce vaste réseau transcontinental un chemin de fer qui a déjà coûté au pays $70,000,000. Je le répète, cette route, une fois qu'elle aura subi les améliorations que j'ai indiquées, sera la meilleure route en territoire canadien, de Montréal à l'Atlantique. Ensuite, le chef de l'opposition propose d'utiliser le Canada Atlantique, de Montréal à Depot-Harbour, afin d'atteindre les grands lacs et relier le réseau de l'Etat à la voie navigable pour le transport des grains. Ensuite, au moyen d'une ligne partant de Depot-Harbour ou du voisinage, et se rendant jusqu'à North-Bay ou à Sudbury, sur un parcours de 100 milles, le réseau se raccorderait avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il veut ensuite acheter cette partie de ce dernier chemin de fer jusqu'à Port-Arthur, pour en faire un chaînon du réseau de l'Etat. Il veut ensuite que le gouvernement prête son concours financier au doublement de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique de Port-Arthur à Winnipeg, où les différents réseaux, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer Canadien du Nord et le Grand Tronc convergent. A mon avis, ce projet, outre plusieurs avantages de moindre importance, l'emporte à deux points de vue très importants sur le projet du gouvernement : il ouvre de suite un débouché au trop plein du trafic, parant ainsi à l'engorgement dont on se plaint, et il est bien plus économique que le projet du gouvernement.

Il existe une grande divergence d'opinion, au sein de cette Chambre, au sujet du coût du projet du gouvernement. Le premier ministre et le ministre des Finances ont donné des estimations ridicules à cet égard. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) est d'avis que le coût ne saurait être inférieur à $125,000,000. Dans la crainte d'exa-

gérer, il est sans doute resté en-dessous de la réalité. Le député de Toronto-est (M. Kemp) porte le coût de l'entreprise à $160,000,000 ; tandis que le député de Toronto-ouest le porte à $280,000,000 et son estimation est probablement plus exacte que les autres ; car versé qu'il est dans les affaires de chemins de fer, il peut se prononcer avec autorité en pareille matière. Ces divergences d'opinion tiennent à ce que le gouvernement a apporté trop de précipitation dans l'élaboration de cette mesure, sans s'être procuré les renseignements voulus sur la nature de la route. A mon avis, je puis affirmer d'une façon approximative que ce projet, y compris les améliorations de la route pendant les cinquante ans stipulés, coûtera $200,000,000. Et quels avantages retirons-nous de cette énorme dépense ? Apportons-nous un remède à l'engorgement du trafic dont on se plaint ? Non, car il s'écoulera sept années au moins, avant que ce chemin de fer puisse effectuer les transports directement jusqu'à Winnipeg ; et si le Grand Tronc achève les travaux de la section des prairies en deux ans, alors pendant les cinq autres années, ces grands patriotes, les députés de la droite, auront la douleur de voir les marchandises de provenance canadienne destinées à l'exportation outre-mer, se diriger vers les ports américains par des voies américaines.

D'autre part, M. l'Orateur, le projet du chef de l'opposition apporte un remède presque immédiat à la situation, en ouvrant un débouché à l'encombrement du trafic, et il pare ainsi au danger que nous a signalé le premier ministre. Certes, M. l'Orateur, si cette crise aiguë dure jusqu'à ce que le gouvernement, par l'exécution de son prrojet, y ait remédié, elle aura atteint un âge fort respectable.

L'Intercolonial d'Halifax et de Saint-Jean à Montréal ; une nouvelle ligne de Montréal au Coteau, 38 milles ; le Canada-Atlantique à Depot-Harbour ; une nouvelle ligne de 100 milles jusqu'à Sudbury ; mais la construction d'une ligne de 138 milles, établit le raccordement avec le réseau de l'Etat, avec Winnipeg et l'ouest ; car tout le monde en convient, de Port-Arthur au moins, jusqu'à Sudbury il n'y a pas d'engorgement du trafic. Au besoin, qu'on double la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg, et le réseau de l'Etat sera complet et pourra effectuer les transports des grains de l'ouest jusqu'au littoral.

Ce projet offre un double avantage dont il importe de tenir un juste compte ; l'un, relatif à l'est, et l'autre, à l'ouest. D'abord, par le moyen de ce réseau d'Etat, exploité par l'Etat et sa propriété, on a la certitude que le transport de toutes les marchandises de provenance canadienne récoltées sur cette ligne s'effectuera en territoire canadien par des voies canadiennes : ensuite, on a la certitude que, grâce à ce réseau d'Etat, les autres compagnies ne se coaliseront pas pour extorquer aux populations agricoles de l'ouest leur dernier cent sous forme de taxes de transports, et cela afin de gonfler les dividendes de richissimes actionnaires, mais que le transport des produits de l'ouest vers le littoral se fera aussi économiquement que possible. Il n'y a pas dans ce projet, comme dans le contrat en question, de clause que puisse éluder la compagnie, pour se soustraire à l'accomplissement de ses engagements ; non, le contrat est entre le gouvernement et le peuple canadien et il n'y a rien qui prête à l'infraction de ce traité.

M. l'Orateur, l'amélioration de l'industrie des transports embrasse plus que les routes fluviales et terrestres, d'un océan l'autre ; et tandis que le projet du gouvernement se borne à la route par rail, celui du chef de l'opposition embrasse toute la question du fleuve Saint-Laurent et des ports du Canada.

On ne saurait espérer que le coût du transport des marchandises destinées à l'exportation, s'effectue économiquement par les routes canadiennes à moins que l'outillage du Saint-Laurent et de nos ports n'ait été assez perfectionné pour parer au retour des désastres subis par les vaisseaux, cette année, sur le Saint-Laurent. Si l'on veut que ces désastres ne se répètent pas et si l'on veut assurer toute la sécurité possible à la navigation sur le fleuve, il faut une réforme radicale. En outre, les transports se feront bien plus économiquement, si on abolit tous les droits de navigation et si on fait de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax des ports francs.

Tous ces avantages se rencontrent dans le projet soumis par le chef de l'opposition à titre d'alternative, projet qui s'impose à l'approbation de tous les hommes d'affaires, quand on le compare à l'entreprise insensée dans laquelle le gouvernement va se lancer. Mais, s'écrient ces messieurs, le Grand Tronc-Pacifique est tenu obligatoirement, de par son traité, à améliorer l'outillage des ports, à exploiter sa voie ferrée, à diriger ses transports de marchandises vers les ports canadiens et à acheter tous ses matériaux au pays même. Avec qui a-t-on traité ? Avec une compagnie, qui, au moment même de la signature du traité, n'avait pas de personnalité civile ! Avec une compagnie, l'ancienne Compagnie du Grand Tronc qui doit déjà au pays, d'après une juste estimation basée sur la productivité de l'argent durant la période de l'existence de cette dette, à $118,000,000 ! Voilà, en vérité, une belle garantie de l'exécution de ce traité. Cette compagnie nous doit depuis trente-six ans $118,000,000, intérêts compris, et durant toute cette période de temps, elle n'a ni servi les intérêts, ni rien payé du capital !

M. l'Orateur, les députés de la droite ont tant péroré déjà au sujet de ce traité que j'hésite vraiment à y revenir ; mais enfin, même au risque de lasser la patience de la Chambre, je tiens à étudier quelques clauses

de ce traité, afin de voir si elles comportent l'interprétation que ces messieurs en ont donné. Le maître argument qui, à leurs yeux, milite en faveur de ce projet, c'est que le chemin de fer traversant ce pays inconnu, sera construit d'après un type supérieur. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) l'a assimilé aux plus belles voies ferrées des Etats-Unis, et nous a signalé l'article du traité portant que le chemin de fer de la division de l'ouest sera conforme au modèle de la ligne mère du Grand Tronc. Quand au chemin de fer de la division de l'est, a-t-il ajouté, il sera construit d'après un type encore supérieur au premier, puisque c'est l'Etat qui le construira, tandis que l'autre sera construit par la compagnie. Relisons ensemble l'article 11, qui semble, en partie, impliquer pareille intention ; mais on y a incorporé quelques mots qui lui ôtent toute valeur :

11. La compagnie devra établir, construire et outiller ladite division de l'ouest dudit chemin de fer d'après un type non inférieur à celui de la ligne-mère du Grand Tronc, de Montreal à Toronto, en autant que la chose peut se faire, quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite.

Ici, les honorables députés s'arrêtent et s'écrient : Voyez donc ce que nous stipulons dans cet article : la compagnie est tenue d'établir dans la section de l'ouest un chemin de fer de même type que le Grand Tronc entre Montréal et Toronto, et on lisait, ce dernier est un chemin de fer de premier ordre. Mais voici les mots qui ôtent toute valeur à ce qui précède :

En autant que la chose peut se faire, quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite.

Voici ce que j'affirme ici et nul avocat ne me contredira : le député de Hants fait un signe de dénégation, mais c'est bien dans son rôle. Il n'est rien de si absurde, de si ridicule, de si contraire à la loi qu'il ne soit prêt à approuver, déclarant que c'est toute la loi et les prophètes.

Du reste, il n'est pas besoin d'être avocat pour interpréter cet article. Tout homme d'entendement peut l'interpréter tout aussi bien que le futur juge en chef de la Nouvelle-Ecosse. Voilà pour l'article 11, mais il en est d'autres encore.

On prétend que nous avons une garantie de $5,000,000. Qu'on y songe bien, cette compagnie dans un délai de 30 jours de l'adoption de ce traité, devra déposer $5,000,000 en belles et bonnes espèces sonnantes, à titre de garantie de l'exécution de ce traité ! Voyons ce qui en est. Voici deux articles, le douzième et le treizième, qui contiennent toutes les dispositions se rattachant à la garantie.

Voici la teneur de l'article 12 :

12. La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement dans les trente jours qui suivront la date de la sanction de l'acte confirmatif du présent contrat et l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs certifiées de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie pour assurer la construction de la division de l'ouest et le premier outillement de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est pourvu par le présent contrat ; le gouvernement paiera sur toute somme ainsi déposée en argent des intérêts au taux de trois pour cent par année, et paiera de plus à la compagnie les intérêts qu'il pourra percevoir du chef des valeurs ainsi déposées, à moins que ledit dépôt ne soit confisqué au profit du gouvernement ou remis à la Compagnie de la manière ci-après prévue.

L'article 13, qui explique l'article 12, porte :

13. Le gouvernement devra remettre à la compagnie le susdit dépôt lors du parachèvement de la construction de la division de l'ouest et de l'outillement de toute la voie ferrée, aux termes des présentes ; le gouvernement pourra néanmoins, s'il lui est démontré d'une façon satisfaisante que ce dépôt pourrait être utilement appliqué à parachever ladite construction et ledit outillement, et qu'on entend l'appliquer à ces fins, remettre ledit dépôt par versements partiels dont on pourra convenir ; mais si la compagnie négligeait de se conformer à ses obligations à l'égard de la construction de ladite division de l'ouest et de l'outillement primitif de toute la voie ferrée, aux termes du présent contrat, pris indivisément, en ce cas, ladite somme sera absolument confisquée au profit du gouvernement pour l'usage de Sa Majesté le roi.

Ainsi, voilà la chose réduite à sa plus simple expression. La compagnie devra faire un dépôt de cinq millions de dollars, à titre de garantie, entre les mains du gouvernement ; et celui-ci devra payer l'intérêt ; mais dès que le chemin de fer de la division de l'ouest sera parachevé et que toute la ligne sera outillée, ce dépôt sera remis à la compagnie. Alors, qu'advient-il de la garantie ? Il ne reste plus qu'une seule garantie, au lieu de deux, comme le prétendent ces messieurs. Du reste, ce n'est là qu'un échantillon des arguments fallacieux avancés par ces messieurs, pour étayer ce projet insensé.

J'en viens à l'article seize dont voici la teneur :

16. Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de ladite division de l'est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables sur le compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses, et le montant de ces dépenses sera ajouté au compte du capital des frais de construction.

Relativement à l'article 17, qui porte que les matériaux pourront être importés en franchise, le ministre de la Justice prétend que cette disposition ne s'applique pas aux frais de premier établissement. Je ne saurais me ranger à l'avis du ministre à cet

égard : et j'affirme que c'est là une mauvaise interprétation de la loi. Les articles 15, 16 et 17 s'expliquent mutuellement. Voici ce que décrète l'article 17 :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au compte du capital de construction, du chef des droits de douane, lorsque le gouvernement aura directement importé du matériel ou des fournitures.

Voyons à quoi se rattachent les frais de construction. L'article 15 décrète :

L'expression " coût de la construction," lorsqu'il s'agit de la division de l'est, comprend et signifie le coût total du matériel, des fournitures, des gages, des services et de l'organisation des transports que nécessitera et comprendra la construction de ladite division de l'est.

Dans l'article 17, on le voit, figure l'expression " au compte du capital de construction." L'admission en franchise s'applique à deux catégories de choses : les frais de construction et le compte du capital de contruction. Il est évident que, par frais de construction, il faut entendre les frais du premier établissement du chemin de fer; tandis que, par compte du capital de construction, suivant la teneur de l'article 16, il faut entendre les frais des travaux d'amélioration. La chose est de toute évidence, et je m'étonne que le ministre de la Justice ait donné pareille interprétation de la loi, si toutefois le compte rendu des débats est fidèle. Sous l'empire de l'article 17, tous les matériaux employés dans la construction, ainsi que ceux destinés aux travaux d'amélioration peuvent être importés en franchise. Et, cependant, nous accordons des primes à la fabrication de l'acier ! Et ceux-là mêmes qui considèrent ces primes comme le moyen d'imprimer un nouvel essor à cette industrie et qui espéraient que la construction de ce chemin de fer leur fournirait un marché domestique pour l'écoulement de la production de leurs usines, constateront que non seulement il leur faudra concurrencer les fabricants étrangers dans les circonstances ordinaires, mais même lutter contre ces fabricants jouissant de l'exemption des droits établis ici législativement ! Contrastons cette conduite avec celle du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud, dans des circonstances identiques aux nôtres, relativement à la construction de ce chemin de fer. Le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud se propose de demander des soumissions pour la construction d'une soixantaine ou peut-être d'une centaine de locomotives. Les fabricants nationaux et ceux du dehors sont invités à concourir, mais il faudra que ces locomotives se construisent dans le pays même qui les utilisera et qui en payera le coût.

Le traité ne contiendra pas d'article stipulant que ces locomotives pourront se construire ailleurs, s'il n'est pas possible d'en obtenir au pays qui répondent parfaitement aux usages voulus. Et cependant, voilà l'article qui, au dire de ces messieurs de la droite, est de si haute importance pour le pays ! L'article 20 dispose que le chemin de fer de la section de l'est, quand il sera terminé, pour être affermé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour une période de cinquante ans. Pendant les sept premières années de cette période, elle ne paiera pas d'intérêt, et pendant les trois années subséquentes, elle servira l'intérêt, si elle le juge bon. Si elle ne le veut pas, elle ne paiera rien. Voilà, à mon sens, la véritable interprétation de cet article, et tout homme d'entendement qui le lira, se rangera à mon avis. Puis, quand la compagnie, au bout des dix années en question, aura ainsi joui de l'usage du chemin de fer à titre gratuit, qu'adviendra-t-il ? Elle pourra abandonner l'exploitation du chemin de fer et le remettre au gouvernement.

M. GALLIHER : Allons donc !

M. FOWLER : Le député de Yale et Cariboo trouve ici matière à rire, je vois.

M. GALLIHER : Rien d'étonnant.

M. FOWLER : Quel recours avez-vous contre la compagnie ? Quelle est votre garantie ? Ces messieurs nous disent : Nous avons la garantie que la compagnie exploitera la voie ferrée. Je l'ai démontré, ce dépôt de $5,000,000 sera absorbé par l'outillement du chemin de fer de la division de l'est, et vous n'aurez aucune garantie, sauf l'hypothèque que vous pourrez avoir. Si l'honorable député a lu le contrat, ce dont je doute——

M. GALLIHER : Il ne me serait guère facile d'avoir lu le contrat et d'en savoir aussi peu que l'honorable député.

M. FOWLER : Je suis assez renseigné sur ce traité pour risquer toute la réputation dont je puis jouir à titre d'avocat dans ma province—et cette réputation est bien, pour le moins, à la hauteur de celle de mon honorable collègue—et affirmer que la seule garantie de l'exécution de ce bail—et je porte ici un défi à tous les députés de la droite, au ministre de la Justice lui-même comme à toute la gent avocassière, aux grands et aux petits, au physique comme au moral——

M. GALLIHER : L'honorable député devrait désigner ceux qu'il attaque.

M. FOWLER : M. l'Orateur, mon affirmation est assez large pour les embrasser tous. Je dis donc que la seule garantie de l'exécution du bail est la deuxième hypothèque sur l'outillage du chemin de fer de la division de l'est et je le dis à dessein. Au bout de dix années d'exploitation, quand il faudra payer l'intérêt, et après que l'outillage aura subi cette usure de dix ans, on sait ce qu'il vaudra. Et voilà toute la garantie ! Relisons l'article 35, en regard de l'article 20. L'article 35 dispose :

35. Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra

créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—

(a.) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'outillement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'outillement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exclusion des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des privilèges s'y rattachant ou du matériel roulant additionnel qui pourra de l'assentiment du gouvernement avoir été attribué et désigné par la compagnie pour en constituer l'outillement, ainsi que des navires et la concession de terres par les municipalités ou les provinces, à titre de primes ou de subventions à ladite compagnie, pour des fins autres que celles de son chemin de fer) pour assurer le rachat de ladite émission de premières obligations garanties par le gouvernement.

Voilà votre hypothèque de premier ordre se rattachant à tout l'outillage du chemin de fer de la compagnie, sauf les embranchements de six milles de longueur et l'outillage de ces embranchements. Continuons :

(b.) Une hypothèque qui sera une charge de deuxième ordre sur les biens couverts par l'hypothèque visée par le paragraphe 35 (a), sauf le matériel roulant constituant l'équipement de la division de l'est, pour assurer le remboursement des obligations que doit garantir comme susdit la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Pourquoi cette deuxième hypothèque ? C'est "pour couvrir les obligations qui seront garanties par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que dit plus haut." On se rappellera que le gouvernement n'est tenu de garantir 75 pour 100 des obligations que jusqu'à concurrence de $13,000 et $30,000 par mille. C'est ce que la première hypothèque doit couvrir. Cette hypothèque portera sur tout l'outillage du chemin et de ses embranchements, excepté les embranchements dépassant six milles en longueur. Cela signifie que cette première hypothèque porte sur l'outillage de la division de l'est, mais cet outillage est exempté par la deuxième hypothèque, qui est destinée à protéger les obligations garanties par le Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Nous n'avons donc qu'une seconde hypothèque sur l'outillage de la division de l'est. Ceci est absolument cela, le contrat en fait foi. Voilà donc la sorte de garantie que le gouvernement a pour l'exploitation de ce chemin, et conséquemment, si cette exploitation au bout de dix ans, ne donne pas de profits, il sera très facile pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de refuser de l'exploiter et de dire au gouvernement : Reprenez votre outillage, reprenez votre vieille ferraille, reprenez vos vieilles locomotives et vos vieux wagons. Et comme il serait facile à la compagnie d'apporter sur la division de l'est tout le vieux matériel qu'il pourrait avoir sur d'autres parties de son chemin, le résultat serait que nous ne retirerions rien du matériel dont on nous aurait embarrassés, parce que nous ne pourrons le vendre tant que les obligations de la deuxième hypothèque ne seront pas arrivées à échéance. Cette première hypothèque ne vaudra que lorsque les obligations seront dues, c'est-à-dire dans cinquante ans. Or, vous ne pouvez vendre le matériel que sous l'empire de la première hypothèque, et qui, je le demande, voudrait acheter ce vieux fer offert en vente en vertu de la seconde hypothèque, s'il est encore sous l'empire de la première ?

M. FOWLER.

Voilà pour nos garanties. J'ai déjà parlé de l'article 37, à propos de l'article 17. L'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle) a proposé un certain amendement à la charte du Grand-Tronc-Pacifique, qui est une charte particulière, et les honorables députés de la droite ont prétendu que cet amendement était couvert par l'article 37. Je prétends qu'ils ne l'est pas. Le contrat ne stipule aucune peine ; il contient une simple déclaration et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est passible d'aucune peine, si elle ne remplit pas ses engagements envers le gouvernement.

Prenons maintenant l'article 39. En quoi cet article diffère-t-il de l'Acte général des chemins de fer ? L'honorable député qui me suivra voudra bien répondre à cette question. Cet article est mis là simplement pour l'effet, comme une affiche de cirque, parce qu'il ne contient rien de plus que l'Acte général des chemins de fer ne contient au sujet de la régularisation des tarifs. Je prétends donc et j'insiste sur ce point, que l'article 39 ne donne pas au gouvernement ou à aucune commission qui pourrait être nommée en vertu de l'Acte des chemins de fer, de plus grands pouvoirs que ceux qu'il possède déjà par la loi actuelle.

J'ai eu l'honneur de proposer un amendement à la charte de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'elle a été adoptée par cette Chambre, et l'honorable ministre des Finances a, dans son dernier discours, fait allusion à ce fait. Il a dit que je devrais sans aucun doute appuyer le projet actuel, parce qu'il renferme la même condition que je voulais faire insérer dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique. Or, M. l'Orateur, les deux cas sont entièrement différents et distincts. Dans le premier cas, il s'agissait d'une charte que l'on accordait à une compagnie particulière sans mention aucune d'aide ou secours du gouvernement. Il n'était pas question d'engager les ressources du pays pour aider cette compagnie à construire son chemin de fer. J'ai émis la prétention, prétention que les honorables députés de la droite ont combattue, que si nous avions le droit d'accorder la charte, nous avions également le droit de la refuser; et, ayant le droit de donner et de retenir, nous avions en même temps, concurremment avec ces droits, le droit d'imposer des conditions justes et raisonnables à ceux qui obtiennent la charte, et j'ai prétendu que ces conditions ne devaient pas alors être aussi onéreuses que si nous accordions à la com-

pagnie une subvention pour l'aider à construire son chemin.

Je dis donc que dans ce cas-là, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit d'une compagnie particulière, qui doit posséder et exploiter elle-même son chemin sans recevoir de secours du gouvernement, tout ce que j'exigerais serait de l'obliger à transporter entièrement sur sol canadien jusqu'à des ports canadiens tout le trafic recueilli le long de son chemin, et dont l'expéditeur ne détermine pas l'itinéraire. C'est là ce que demandait ma résolution que les honorables députés de la droite ont combattue et rejetée. Mais, M. l'Orateur, je prétends que dans ce cas-ci la situation est toute différente ; on nous demande d'engager les ressources et le crédit du pays pour aider à cette compagnie. Non seulement nous aidons à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en garantissant ses obligations sur la division ouest du chemin, mais nous lui construisons à grands frais, au coût de près de deux cents millions de dollars des fonds publics. un chemin complet. Et, puisque nous faisons tout cela, M. l'Orateur, je dis que ce n'est pas trop exiger que de décréter que chaque boisseau de grain, et chaque livre de trafic de quelque nature qu'il puisse être, et quel que soit l'itinéraire que l'expéditeur veuille lui faire suivre, devraient être transportés sur sol canadien jusqu'à des ports canadiens, et que ce chemin construit avec l'argent du public, avec l'argent du pays devrait être exploité au bénéfice du public et au bénéfice du pays. C'est le seul avantage, M. l'Orateur, que les provinces maritimes peuvent espérer retirer de cette dépense énorme dont nous aurons à payer notre part ; mais je veux dire ici, au nom des provinces maritimes, que je crois représenter dans cette Chambre, que pas une partie du Canada n'a plus allègrement qu'elles consenti à faire les sacrifices nécessaires pour faire du Canada un grand pays. Il n'y a pas une partie du Canada aujourd'hui à laquelle le libre-échange apporterait autant d'avantages qu'aux provinces maritimes, et pourtant pas une partie du Canada n'a soutenu plus fidèlement la doctrine de la protection que ces provinces. Pourquoi cela ? Parce qu'elles ont mis de côté tous les intérêts de clocher, parce qu'elles n'ont pas voulu considérer la question au seul point de vue provincial, et qu'elles ont assez de largeur de vues pour croire que la politique nationale est celle qui fera du Canada un grand pays. Elles ont appuyé la politique nationale parce qu'elle était le Canada d'abord, et des provinces ensuite.

Je vois sur les lèvres de l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) un sourire ironique. Je comprends que pour un esprit étroit comme le sien ce que je dis peut sembler absurde, mais, merci à Dieu, cet honorable député n'est pas un spécimen des citoyens des provinces maritimes.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne suis pas le député du Cap-Breton.

M. FOWLER : Dans les provinces maritimes on a des vues nationales.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne suis pas le député du Cap-Breton.

M. FOWLER : Je n'ai pas prononcé le nom de l'honorable député de Victoria et mon vénérable ami peut se tranquilliser, car à son âge il est dangereux de s'exciter pour si peu ; et ce serait tellement grave pour le pays si nous étions privés de ses services importants, que je lui demande en grâce de tâcher de se calmer.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai voulu simplement rectifier ce que l'honorable député disait. Je ne suis pas le député de Cap-Breton.

M. FOWLER : Je n'ai pourtant pas les yeux louches, et je ne regardais certainement pas l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Ross). Je portais mes regards sur la figure douce et bénigne de l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston).

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je crois que nous avons jeté l'honorable député un peu en dehors de son sujet.

M. FOWLER : Après cette digression, nous allons essayer à revenir à nos moutons. L'article 48 de ce contrat dit ce qui suit :

> Durant le temps du présent bail et tant que le gouvernement restera responsable d'une partie quelconque des obligations émises par la compagnie, le gouvernement aura droit de nommer un des directeurs de la compagnie. Ce directeur ne recevra aucune rémunération de la compagnie, mais recevra du gouvernement un traitement de deux mille dollars au plus par année.

Je suppose que le but de cet article est de permettre au gouvernement de nommer un directeur qui surveillera ses intérêts, et qui, naturellement aura accès comme directeur à tous les livres de la compagnie et connaîtra exactement comment les choses se passent. Mais je ne crois pas que l'article, tel qu'il est rédigé, atteigne ce but. Lorsque cette question est venue devant la Chambre, lors de la discussion de la charte du Grand-Tronc-Pacifique, j'ai fait remarquer à l'honorable ministre de la Justice que cet article devrait aller plus loin et décréter que ce directeur n'aura droit d'avoir aucun intérêt soit direct ou indirect comme actionnaire dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre de la Justice avait été de mon avis, et le changement a été fait dans la charte du Grand-Tronc-Pacifique, mais il ne l'a pas été dans l'article 48 du contrat. Quelqu'un qui posséderait n'importe quel nombre d'actions dans la compagnie pourrait tout de même être le directeur nommé par le gouvernement, et il serait alors obligé de servir deux maîtres.

Je veux maintenant revenir à l'article 22. Cet article définit quelle proportion des

vingt millions de dollars qui doivent être appliqués à l'outillage du chemin sera dépensée sur la division de l'ouest et quelle proportion sur la division de l'est. L'article dit que la somme de $5,000,000 sera attribuée à l'outillage des 1,826 milles de la division de l'est construite par le gouvernement, tandis qu'on attribuera à l'autre division dont la longueur sera de 1,600 milles au plus, la somme de $15,000,000. Pourquoi cette différence entre la division de l'est et la division de l'ouest ? Je suppose que c'est parce que le gouvernement prévoit, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable ministre du Commerce (très honorable sir Richard Cartwright), que le Grand-Tronc-Pacifique, au moyen de ses raccordements avec les chemins de fer américains, transportera une grande partie de son trafic par les routes et les ports des Etats-Unis.

Je ne puis terminer ces remarques, M. l'Orateur, sans dire quelques mots en réponse au discours de l'honorable directeur général des Postes (l'honorable sir Wm Mulock). J'ai été quelque peu surpris de voir qu'un honorable ministre, occupant la position élevée qu'il est censé occuper dans le cabinet et dans le pays, se soit permis de parler comme il a parlé. L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) a déjà relevé ce discours. L'honorable directeur général des Postes a dit que la bibliothèque et les forêts étaient pleines de renseignements. Je ne voudrais pas employer de termes qui ne seraient pas parlementaires, et conséquemment, je ne veux pas dire qu'il n'y avait pas que les forêts qui étaient pleines lorsque l'honorable ministre a fait son discours. Mais je puis bien, par exemple, dire que l'honorable ministre ne débordait pas de renseignements sûrs et certains, parce que ceux qu'il nous a donnés étaient bien loin de l'être.

L'honorable directeur général des Postes a prétendu que le chemin du gouvernement depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, 1,826 mille de longueur, ne coûterait au pays que $13,000,000, et en donnant ces chiffres il n'a fait que prendre exemple sur ses collègues, le ministre des Finances et le chef du gouvernement. Mais le directeur général des Postes ne peut refuser d'admettre que le pays devra débourser chaque dollar que coûtera la construction de ce chemin, ainsi que chaque dollar dépensé pendant les prochains 50 ans en améliorations sur le chemin. Cependant, l'honorable ministre prétend qu'il n'en coûtera au pays que $13,000,000 pour construire et améliorer ces 1,826 milles de chemin pendant 50 ans—deux générations. Mais l'honorable ministre change du tout au tout sa manière de calculer, lorsqu'il discute le projet du chef de l'opposition. Il évalue le coût du chemin que doit construire le gouvernement à $13,000,000, mais l'instant d'après et avant qu'il ait pu avoir oublié ce qu'il vient de dire, à moins que sa mémoire ne lui ait fait défaut à ce moment-là, il dit qu'un chemin de 360 milles tel que propose de construire le chef de l'opposition, au cas où l'on ne pourrait pas acheter le Canada-Atlantique, coûterait au pays plus de $16,000,000. D'après l'honorable ministre il est possible de construire, pour $13,000,000 seulement, un chemin de 1,826 milles de longueur à travers une forêt vierge, où il faudra transporter tout ce dont on a besoin à dos de chevaux, de mules ou d'hommes, mais lorsqu'il s'agit d'un chemin de 360 milles de long à travers des districts colonisés dans la province d'Ontario, ce chemin devra coûter alors $16,000,000.

Peut-on pousser l'absurdité plus loin? Nous pourrions nous expliquer ces paroles, M. l'Orateur, si elles étaient sorties de la bouche de quelques députés sans responsabilité qui siègent sur les bancs d'arrière du côté de la droite, ou si elles avaient été prononcées dans un discours d'élection par quelque tribun payé $5 par soirée ; mais elles l'ont été par un membre du cabinet, un homme qui conséquemment doit avoir une certaine valeur. Celui qui a prononcé ces paroles est depuis sept ans le directeur général des Postes du Canada et il est de plus ministre du travail ; elles ont été prononcées par un homme qui depuis vingt ans occupe un siège dans le parlement, et qui, ainsi que me le fait remarquer mon honorable ami près de moi, aspire à devenir le chef du grand parti libéral ; et cependant cet homme affirme une semblable chose dans cette Chambre, devant les représentants du peuple ici assemblés, et les journaux vont répandre dans le pays ces paroles du ministre que pas un seul membre de la droite ayant un peu le sentiment de la décence ne voudrait prononcer dans un discours électoral dans une maison d'école de campagne dans les districts les plus reculés du Canada. Or, M. l'Orateur, si l'on prend pour base le prix que l'honorable ministre prétend qu'il faudrait payer au cas où l'on achèterait le Canada-Atlantique, et si l'on applique cette évaluation au projet du gouvernement, la construction de ces 1,826 milles de chemin de fer coûtera $92,000,000. Mais il n'est pas besoin d'être expert dans la construction des chemins de fer pour dire que la construction de ce chemin de fer par le gouvernement dans ce pays non colonisé coûtera 50 pour 100 de plus au moins que dans les districts colonisés d'Ontario ou de toute autre partie du pays.

Puis le directeur général des Postes a porté son attention sur le prix que coûterait l'achat de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique comprise dans le projet du chef de l'opposition. J'avais toujours cru que le directeur général des Postes était avocat, mais il ne pourrait jamais venir à l'idée de quelqu'un qui lirait cette partie de son discours qu'il a même étudié les éléments de la loi. L'honorable député d'Assiniboine-ouest (M. Scott) a fait le même raisonnement. Mais l'honorable député d'Assiniboine n'est pas avocat et je m'explique comment il a pu commettre cette erreur;

il a dû, je suppose, lire le discours de l'honorable directeur général des Postes, et je le plains s'il l'a lu d'un bout à l'autre.

M. SCOTT : J'ai lu le discours de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qui nous a dit ce que le chemin au nord du lac Supérieur avait coûté.

M. FOWLER : L'honorable député peut avoir lu ce discours, mais il l'a mal compris. S'il l'avait bien compris il n'aurait pas dit ce qu'il a dit hier soir. Il n'aurait pas tenté de s'appuyer sur un prétendu raisonnement de l'honorable député de Lanark-sud, car cet honorable député n'a jamais parlé ainsi.

M. SCOTT : L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) est ici et il peut parler. Il dit que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive nord du lac Supérieur avait coûté $60,000 le mille, et si vous multipliez cette somme par le nombre de milles vous arrivez à $38,000,000.

M. FOWLER : Ce que vient de dire l'honorable député (M. Scott) prouve qu'il n'a pas compris ce qu'a dit l'honorable député de Lanark. L'honorable député de Lanark a dit que le chemin de fer au nord du lac Supérieur avait coûté de $50,000 à $60,000 par mille, et l'honorable député (M. Scott), suivant en cela l'exemple de l'honorable directeur général des Postes, répète que si l'on achète ce chemin il faudra alors le payer $50,000 ou $60,000 le mille puisque c'est ce qu'il a coûté. Mais c'est là où le directeur général des Postes montre son ignorance complète des principes fondamentaux de la loi.

M. SCOTT : L'honorable député (M. Fowler) prétend-il que si le gouvernement exproprait cette partie du chemin de fer du Pacifique ainsi que le propose son chef, il pourrait l'avoir pour moins que sa valeur.

M. FOWLER : Vous voyez par là, M. l'Orateur, que ce pauvre—je vous demande pardon—que mon honorable ami d'Assiniboine est incapable de distinguer entre le coût et la valeur d'une chose. C'est justement sur cet écueil que le Grand-Tronc-Pacifique a fait naufrage. En matière d'expropriation c'est la valeur que l'on regarde et non pas le coût. Si ce chemin n'avait coûté que $10,000 du mille et s'il valait $50,000 croyez-vous que des arbitres n'accorderaient à la compagnie que ce que le chemin a coûté. Non, il lui accorderait la valeur ; d'un autre côté, quand bien même le chemin aurait coûté $60,000 par mille, s'il n'en valait que $10,000 les arbitres n'accorderaient que la valeur réelle et non pas ce qu'il a coûté.

M. SCOTT : La Chambre me permettra-t-elle——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Laissez-le parler.

M. SCOTT : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire voir où le conduit son raisonnement ? L'honorable député de Lanark a dit que ce chemin avait coûté une certaine somme au pays et mon honorable ami (M. Fowler) va-t-il prétendre maintenant que le gouvernement conservateur a payé trop cher. Va-t-il prétendre que ce chemin, après avoir été en usage pendant 20 ans, vaut moins aujourd'hui que l'argent qu'il a coûté au pays ?

M. FOWLER : L'honorable député (M. Scott) montre son ignorance absolue de la question, et plus il parle plus il s'enfonce dans le pétrin. Lorsqu'il relira ses paroles la tête reposée il en aura tellement honte qu'il voudra les effacer des " Débats."

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Je dis que l'honorable directeur général des Postes a confondu le coût avec la valeur, et que des arbitres en expropriation recherchaient la valeur actuelle et réelle de cette partie du chemin, et non pas quel en a été le coût primitif. Un terrain qui n'aura été payé que $10 peut, en raison de certaines circonstances, en valoir $10,000 plus tard, et personne n'oserait prétendre qu'il serait juste de s'en emparer en ne payant au propriétaire que les dix dollars que le terrain lui a coûté. Non, des arbitres lui accorderaient la pleine valeur du terrain, quelle que pût être cette valeur. Nous prenons l'opposé et supposons que le terrain ait coûté $10,000, mais que la baisse lui ait enlevé toute sa valeur ; des évaluateurs qui aurait fait serment de remplir leur devoir, ne pourraient donner au propriétaire que la valeur exacte de son terrain et non pas les $10,000 qu'il lui a coûté autrefois.

M. SCOTT : Alors, d'après ce principe, la compagnie devrait payer un bonus au gouvernement s'il prend ce bout de chemin qui lui est à charge.

M. FOWLER : Mon honorable ami détruit son propre raisonnement. Je prétends, M. l'Orateur, que si le gouvernement voulait acheter la section du Pacifique au nord du lac Supérieur, et si la compagnie ne voulait pas la vendre pour la somme que des experts considéreraient être un prix raisonnable, alors, on soumettrait la question à des arbitres afin de trouver la valeur actuelle du chemin, et si ce chemin ne valait rien, ainsi que le dit mon honorable ami (M. Scott) alors le pays n'aura rien à payer.

M. SCOTT : Je crains fort que nous serions obligés tout de même de payer ce que le chemin a coûté.

M. FOWLER : En prétendant cela, l'honorable député met en doute l'honnêteté des arbitres. J'admets que mon honorable ami (M. Scott) est peut-être justifiable d'avoir des doutes, lorsqu'il examine le caractère de ceux que le gouvernement actuel a nommés comme membres de certaines commis-

sions, et les décisions qu'ils ont rendues. Mais, M. l'Orateur, lorsqu'il s'agira de mettre à exécution le projet du chef de l'opposition, après qu'il aura reçu l'appui du pays, mon honorable ami ne devra pas avoir de crainte, car la commission sera instituée par un gouvernement conservateur et l'expérience du passé est là pour nous dire que les commissaires nommés par un gouvernement conservateur ne rendent que des décisions justes et raisonnables.

A une heure la séance est suspendue.

A trois heures la séance est reprise.

M. FOWLER : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à une heure, je m'occupais du discours de l'honorable directeur général des Postes. Je discutais ses prétentions au sujet du coût du projet du gouvernement. Or, pour ne pas être injuste envers l'honorable ministre, je propose de lire une partie de son discours, que l'on trouve à la page 10065 des "Débats." Parlant du projet du gouvernement, l'honorable directeur général des Postes disait :

Le nôtre est très modeste. Il fut un temps où on l'attaquait comme étant de grande envergure, mais comparé à celui du chef de l'opposition, ses dimensions se trouvent considérablement réduites. Il se borne à la construction d'un chemin de fer de Moncton à l'océan Pacifique en passant par Québec, dont une partie sera exploitée par une compagnie et qui ne coûtera au peuple du Canada que la somme de $13,000,000.

Dans un autre endroit, page 10070, il disait :

Les actuaires ont soumis un état estimatif d'entre $11,000,000 et $12,000,000, mais j'ai donné de la marge. Treize millions de dollars est tout ce que requiert notre modeste projet, en autant qu'il est question de l'argent qui sort et qui ne rentre plus.

Il est singulier de voir comme l'honorable ministre calcule d'une façon toute différente lorsqu'il s'agit du projet du chef de l'opposition. Parlant de ce dernier projet il dit :

En tout, construire 7,041 milles de chemin——

L'honorable directeur général des Postes savait pourtant parfaitement que le projet du chef de l'opposition ne comportait la construction que de 138 ou 140 milles de chemin. Puis il fait le calcul de ce que coûterait la construction de ces 7,041 milles de chemin, et il fait entrer ce coût ou une partie de ce coût dans son estimation du projet du chef de l'opposition. Mais lorsqu'il nous parle de ces 1,826 milles de chemin qu'il va falloir construire à travers une forêt vierge, le coût ne sera plus que de $13,000,000. A ce propos, j'ai à la main un paragraphe découpé d'un de nos journaux indépendants. Ce paragraphe est intitulé "Curious" et se lit comme suit :

Quelques partisans du projet du Grand-Tronc-Pacifique en parlement prétendent que le coût n'en sera pour le pays que $13,000,000 environ, tandis qu'ils disent que le projet de M. Borden ou d'autres projets qui comportent la possession par le gouvernement d'un chemin de fer transcontinental coûterait entre $100,000,000 et $200,000,000.

Curieux, n'est-ce pas ?

Le gouvernement va construire un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg à travers un pays très difficile et tout le projet, d'après plusieurs financiers libéraux éminents——

Y compris le premier ministre, le ministre des Finances et le directeur général des Postes.

——ne coûtera que quelques millions ; mais si le même gouvernement achète un chemin depuis Montréal jusqu'à Winnipeg, le coût d'après les mêmes financiers est dix ou vingt fois plus grand.

Curieux, n'est-ce pas ?

Comment se fait-il que le gouvernement pourra dans un cas construire un chemin de fer de plusieurs certaines de milles de long à travers un des pays le plus difficiles pour cent ou deux cents millions de dollars de moins.

Il ne peut y avoir que des politiciens pour dire des choses aussi absurdes.

Cet article est emprunté à un journal indépendant à tendances libérales, publié non loin de ce parlement. Mais, M. l'Orateur, non content de jongler avec les chiffres et l'arithmétique, l'honorable directeur général des Postes essaye aussi d'un peu de géographie, et il a l'audace et l'effronterie de venir dire à cette Chambre que le chemin de fer Canada-Atlantique, chemin de fer que tous les députés de cette Chambre connaissent parfaitement, a 57 milles dans les Etats-Unis. Or, M. l'Orateur, le Canada-Atlantique va jusqu'à la jonction d'Alburgh qui est à trois milles exactement de l'autre côté de la frontière, et c'est la seule partie du Canada-Atlantique qui est dans les Etats-Unis ; mais l'honorable directeur général des Postes prétend qu'il y en a 57 milles. Ce chiffre est aussi exact que ceux qu'il nous a donnés au sujet du projet du chef de l'opposition.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable directeur général des Postes a lancé dans son éloquente péroraison le cri "En avant Canada." Il ne propose pas cependant de prolonger l'Intercolonial ; au contraire il veut l'immobiliser et laisser les autres chemins de fer du pays prendre le devant sur lui et l'étrangler. Le directeur général des Postes dit "En avant Canada", mais il ne dit pas : développons nos ports des lacs. Ces améliorations, dit-il, coûteraient beaucoup d'argent qui pourrait être mieux employé à conclure le marché actuel avec les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, car Cox ne peut pas attendre. L'honorable directeur général des Postes dit : "En avant Canada", mais ne faisons rien pour améliorer nos canaux qui sont nos véritables routes nationales et qui nous permettraient de faire concurrence aux Etats-Unis. L'honorable directeur général des Postes dit : "En avant Canada", mais il ne dit pas que nous devrions faire de nos grands ports de mer de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax, des ports libres afin d'être en mesure de faire un concurrence

plus sérieuse à nos rivaux des Etats-Unis et nous assurer notre juste part du trafic de ce continent. Et voilà l'homme qui aspire à devenir chef du parti libéral et premier ministre du Canada. M. l'Orateur, chaque fois que nous chanterons : " Dieu sauve le Canada " ajoutons la prière : que Dieu préserve le Canada d'avoir jamais à sa tête un homme comme l'honorable directeur général des Postes.

Cette session du parlement, M. l'Orateur, n'a pas été sans enseignements. Elle nous a montré, si nous ne le savions pas déjà, comme il y a peu de reconnaissance chez les hommes politiques. Il y avait tout récemment dans le cabinet fédéral, M. l'Orateur, deux ministres forts puissants, habiles et influents, et ils n'y sont plus maintenant. Personne plus qu'eux n'avait autant d'influence dans les conseils du parti, et il en est peu, s'il y en avait, qui en exerçaient autant. Leurs partisans ne les nommaient jamais qu'avec révérence et les portaient jusqu'aux nues comme de véritables homme d'Etat faisant l'orgueil et l'espoir du parti libéral. Bien que de ce côté-ci de la Chambre nous ne leur accordions pas une aussi profondé révérence, nous les reconnaissions cependant comme des hommes de grande habileté et des hommes de tête dont l'influence comptait beaucoup dans les destinées du pays. Mais, M. l'Orateur, tous deux, pour des raisons qui leur font le plus grand honneur, ont jugé à propos de sortir du cabinet et d'abandonner ainsi pouvoir et honneurs. Lorsqu'ils n'eurent plus de faveurs à accorder, la foule des courtisans et des flatteurs qui pendant les sept dernières années s'était attachée à leurs pas, s'est fondue comme la neige de mars devant le soleil d'avril. En quoi donc ces hommes ont-il démérité après avoir quitté le pouvoir ? Est-ce que c'est parce qu'ils ont sacrifié leurs émoluments et leur charge, chose horrible pour le commun des libéraux, et si rare dans ce parti qu'on la considère comme anormale ? M. l'Orateur, la saine opinion publique du pays, en dehors du parlement, honore aujourd'hui ces hommes parce qu'ils ont quitté le cabinet plutôt que de soutenir une politique qu'ils jugeaient préjudiciable aux meilleurs intérêts du pays. M. l'Orateur, aucun acte de la vie de ces deux hommes, quelque succès qu'il puisse leur avoir apporté, ne les honore autant que ce dernier.

Pas un des anciens collègues de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a osé l'attaquer, mais ils ont confié cette tâche au menu fretin du parti. J'ai été surpris d'entendre le député de Westmoreland (M. Emmerson) parler comme il l'a fait de son ancien idole et chef. Le sentiment de la reconnaissance envers celui qui l'a fait quelque chose dans la vie politique aurait dû pourtant suffire—peu importe comment les autres se seraient conduits—pour l'empêcher d'incriminer les motifs de l'ex-ministre. Mais, M. l'Orateur, nous trouvons cet honorable député en tête de la meute qu'on a lancée à la poursuite de l'honorable ex-ministre. En second lieu viennent les honorables députés de Cumberland et de Hants, que nous pourrions appeler le gros et le petit Hants. L'honorable député de Hants, M. l'Orateur, nous dit que l'ex-ministre devrait se considérer honoré de pouvoir détacher les cordons des souliers du premier ministre. Que veut-il dire par là? Veut-il comparer celui qui pendant treize ans a été le premier d'une province du Canada, et pendant sept ans ministre des Chemins de fer du Canada, à un serviteur dont la besogne est de mettre et ôter les chaussures à son maître ? Peut-il y avoir rien de plus absurde ? Je ne veux pas dire de mal des électeurs du comté de Hants, mais ils se sont grandement trompés dans le choix de leur représentant, en choisissant l'honorable député. Un article qui a paru dans un journal l'autre jour explique un peu l'attitude de cet honorable député dans la circonstance présente. A propos du bill concernant les juges de la cour suprême, qui a été adopté pendant la présente session du parlement, ce journal disait que le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse devait être mis à la retraite et que l'honorable député de Hants devait lui succéder ; nous avons là, M. l'Orateur, l'explication de la servilité de cet honorable député, qui pour gagner le prix qu'on fait briller à ses yeux, est prêt à détacher les cordons des souliers du premier ministre, même à baiser ses pieds.

L'honorable député de Hants (M. Russell) se contredit d'une façon étrange. Il se plaint que l'ouverture des territoires de l'ouest, en enlevant des colons aux provinces de l'est, a été cause que de nombreuses fermes autrefois en culture sont aujourd'hui forêts. Ne vaudrait-il pas mieux construire un nouveau chemin à travers les prairies habitées du pays, mais qui n'ont pas encore de chemin de fer, et ainsi rendre à ces régions la population qu'elles ont perdre plutôt que de les laisser dans un état qui ne vaut rien comme forêt ni comme terre arable?

Mais on nous dit que ce chemin va développer un commerce énorme de bois de pulpe, et l'expert de Renfrew-nord nous dit qu'on ne pourra pas l'épuiser dans dix ans. Mais est-ce que l'honorable député croit que la coupe du bois de pulpe va rapporter beaucoup d'argent aux colons s'il faut qu'ils transportent ce bois à des cinquante ou mille milles de distance par chemin de fer ? Oh! dira un autre député qui est en faveur de ce projet. Cette région abonde en forces hydrauliques magnifiques et le colon aura un marché tout près pour son bois de pulpe. Mais il suffit, pour répondre aux arguments de ces honorables députés, de citer ce que d'autres de leurs collègues ont dit en essayant de faire valoir un autre côté de la question.

Le plus fort argument que l'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie) a apporté dans son discours, prétendent ses amis, est que le pays sur le parcours du chemin projeté, est si plat qu'il faut regarder bien atten-

tivement pour voir de quel côté les cours d'eau descendent. Ce qui voulait dire d'après lui que ce pays est si plat qu'il n'y a pas de rampes. Si cela est vrai où sont donc ces grand cours d'eau qui doivent réduire en bois de pulpe ces épaisses forêts ? Voilà où les honorable députés de la droite en sont rendus. Les deux propositions ne peuvent être également vraies. Mais payez et prenez à votre choix. Naturellement il est possible que les deux assertions soient fausses, parce qu'il peut avoir des rampes très fortes sans chutes d'eau, mais il ne peut y avoir de chutes d'eau dans un pays si plat, qu'on ne peut reconnaître la hauteur des terres qu'en observant la direction dans laquelle coulent les petits cours d'eau.

Mais de tous les arguments hasardés que l'on a apportés à l'appui de ce projet de loi, il n'en est pas de plus absurde que celui du premier ministre lorsqu'il a prétendu que cette voie ferrée servirait à transporter au Nord-Ouest le bois de la partie orientale de Québec et du Nouveau-Brunswick. Il me semble que du bois qu'on serait obligé de voiturer sur une distance de 2,000 milles reviendrait un peu cher à Yorkton ou dans le distrit de la Saskatchewan septentrionale. Permettez-moi de faire observer que la meilleure preuve que cette entreprise est mauvaise c'est que pas une autorité en matière de chemin de fer, n'est venue la défendre. Tous les hommes d'expérience qui ont donné leur avis sur la question se sont prononcés contre le projet. Nous avons parmi nos collègues un maître en ces matières, un homme qui a été durant sept ans ministre des Chemins de fer et Canaux et qui, de l'aveu de tous, a administré avec talent le département qui lui était confié, quoi qu'en puissent dire ses ennemis. Il connaissait à fond les fonctions qu'il exerçait, et, durant ces sept années, il a passé par tout l'entraînement nécessaire. Eh bien, cet homme est si énergiquement opposé à cette entreprise qu'il a abandonné son portefeuille et renoncé au pouvoir plutôt que d'approuver un projet qu'il considérait comme grandement préjudiciable aux meilleurs intérêts du pays.

Nous avons parmi nous un autre homme très expérimenté en ces matières, dans la personne de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Lui aussi a été durant plusieurs années ministre des Chemins de fer et Canaux et lui aussi s'est prononcé avec force contre cette entreprise.

Nous avons en outre le témoignage de la plus grande autorité que nous ayons en matière de chemin de fer. Je veux parler de sir William Van Horne, dont la haute compétence est reconnue non seulement au Canada mais dans toute l'Amérique. Le gouvernement tient lui-même cet homme en si grande estime qu'il l'avait choisi pour président de la commission des transports,—de cette commission que l'on devait nommer pour étudier cette question, et dont le rapport devait être l'étoile polaire du parti ministériel. Sir William Van Horne s'est prononcé avec beaucoup d'énergie contre cette entreprise.

Il y a plus. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré—et sa déclaration n'a pas été contredite—que pas un seul fonctionnaire du département qu'il administrait n'avait été consulté au sujet de cette mesure. Ne croyez-vous pas, M. l'Orateur, que le gouvernement devait, lorsque les premiers linéaments de ce projet se sont dessinés dans sa pensée, obtenir l'avis des experts qui sont à son service. Il n'en a rien fait cependant. Et l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux nous a affirmé que tous les fonctionnaires de son département étaient opposés à cette entreprise.

Il ne faut pas oublier, non plus, que les journaux indépendants—presque sans exception, ou du moins tous ceux qui exercent une certaine influence sur l'opinion publique —se sont prononcés contre cette entreprise. Croiriez-vous, M. l'Orateur, qu'un journal de Toronto, toujours prêt à accepter tous les projets ministériels, tant est grande son admiration pour le premier ministre, a refusé de donner son appui à cette entreprise ? Il conseille au premier ministre de retirer son projet et d'adopter celui du chef de l'opposition. Si l'honorable premier ministre désire passer aux yeux de la postérité pour un des bienfaiteurs du pays, il ferait mieux de suivre l'avis que lui donne son ami, le rédacteur du "News".

Le MINISTRE DES DOUANES : Le commerce du pays s'accroît, M. l'Orateur, dans de si merveilleuses proportions, qu'il est urgent de créer de nouveaux moyens de transport. C'est là une vérité d'une évidence palpable, une vérité qui crève les yeux. Il ne vient à l'idée de personne de la nier, car c'est un plaisir et un orgueil pour nous tous, quel que soit le parti politique auquel nous appartenions, que de voir notre commune patrie marcher si rapidement dans la voie du progrès. Je suis heureux de dire que nous ne sommes pas encore arrivés au point culminant de notre développement commercial et qu'aucun indice ne nous fait prévoir la fin de ce mouvement ascensionnel.

Je sais personnellement—il y a dans cette enceinte des commerçants qui sont plus au courant des affaires que je ne le suis maintenant—je sais personnellement, dis-je, que certains manufacturiers ont été obligés de rappeler leurs commis-voyageurs et de leur donner deux ou trois semaines de vacances parce qu'il leur est impossible de remplir toutes les commandes ; celles qu'ils reçoivent par la poste et celles qu'ils ont déjà en mains sont plus que suffisantes pour les occuper pendant un temps assez long. Voilà une preuve de la grande prospérité de nos manufacturiers et de l'accroissement de notre commerce, intérieur et extérieur. Pour démontrer aux membres de l'opposition les immenses progrès du pays, qu'il me

suffise de dire que dans les deux premiers mois du présent exercice—juillet et août—les recettes douanières ont accusé une augmentation de $1,200,000 sur celles des deux mois correspondants du dernier exercice.

Vu le merveilleux développement de notre commerce et de notre industrie, la création de nouveaux moyens de transport s'impose aux Chambres, au gouvernement, et s'impose aussi, il me semble, à tout homme qui veut et comprend le bien de son pays. Se rendant compte des exigences de la situation, le gouvernement a signé un contrat afin d'assurer la construction d'un chemin de fer transcontinental et il vous demande de le ratifier en adoptant le bill qui vous est soumis. Les clauses de cette convention ont été longuement discutées, mais je me permettrai cependant, de les repasser brièvement.

Le but que nous poursuivons c'est de construire une grande voie ferrée nationale, dont tous les rails reposeront sur le sol canadien, un transcontinental qui unira l'Atlantique au Pacifique. Le tronçon oriental de ce chemin de fer, de Québec à Moncton, sera construit aux frais du pays, et loué au Grand-Tronc-Pacifique avec la réserve d'un droit de libre parcours en commun pour le gouvernement. Ainsi, si les circonstances l'exigeaient, et si le gouvernement trouvait la chose opportune—bien qu'il n'y songe pas actuellement—l'Intercolonial pourrait prendre des voyageurs à Halifax, à Saint-Jean, ou à tout autre port, les transporter sur cette voie ferrée dont nous posséderons 1,800 milles et les conduire à Winnipeg.

Ensuite nous accordons une subvention à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction d'une voie ferrée depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique, et nous stipulons que l'Intercolonial pourra faire usage de cette ligne à des conditions justes et équitables, si jamais le gouvernement en exprimait l'intention. Si la nationalisation des chemins de fer est désirable, le contrat que nous avons signé nous permettra de prolonger notre réseau de 1,800 milles. Nous pourrons en outre, si nous le désirons, faire circuler les trains de l'Intercolonial jusqu'à l'Océan Pacifique.

Tel est en résumé, le bill que le gouvernement soumet à la satisfaction de la Chambre. On a dit que c'était là un projet "hybride", parce que ce chemin de fer appartiendrait, pour une partie, au gouvernement, et, pour une autre, au Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois pas que ce soit une objection valable. Je remarque que, dans la dernière phase du débat actuel, on a moins parlé de ce projet hybride. Les membres de l'opposition ont présenté un contre-projet qu'ils mettraient sans doute à exécution, s'ils arrivaient au pouvoir, et s'ils remplissaient leurs promesses, ce qui, d'après eux, est le premier devoir des hommes publics. Ils n'ont pas jugé à propos de donner à ce contre-projet la forme d'une motion, mais nous ne leur permettrons pas de s'échapper par la tangente. Il nous faut savoir à quoi nous en tenir sur ce contre-projet, car il y a de chaque côté de la Chambre des députés dont le jugement se forme en dehors de l'atmosphère des partis politiques, et il est bon d'étudier laquelle des deux propositions est dans les meilleures intérêts du pays.

Quelle est la politique de l'opposition ? C'est de construire un tronçon, d'en acheter un autre, d'en établir un troisième, d'en acheter un quatrième, d'aider deux compagnies indépendantes à améliorer partie de leur réseau et ensuite d'obtenir d'elles des droits de libre parcours, de donner une subvention à une autre compagnie pour construire une voie ferrée de Winnipeg à Edmonton, d'établir une ligne depuis Edmonton jusqu'à l'océan Pacifique, d'acheter la flotte du Canada-Atlantique, et ensuite—après avoir fait une pause,—de construire une meilleure voie entre Lévis et Moncton, d'établir une voie de colonisation entre Québec et Winnipeg, et dans l'espace d'un certain nombre d'années, s'il est possible de trouver une route praticable, de prolonger cette voie jusqu'au littoral du Pacifique, enfin de construire des élévateurs et des entrepôts pour dispenser les cultivateurs de l'ouest de bâtir des granges. Je passe plusieurs autres propositions qui coûteraient au pays un joli denier. Voilà le contre-projet du parti qui a qualifié d'hybride le projet que nous avons présenté !

L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) a jugé à propos—c'était son droit,—de présenter un amendement dont l'objet est de substituer une déclaration académique au contrat et au bill que nous étudions actuellement. C'était son droit strict d'en agir ainsi, mais il me semble que, si mon honorable ami désirait soulever une discussion académique sur la nationalisation des chemins de fer, il aurait dû choisir une autre occasion. Si sa proposition était acceptée, le projet du gouvernement serait mis à néant, car elle demande que tous les mots après "que", dans la motion dont la Chambre est saisie, soient retranchés et remplacés par sa déclaration académique. Cet amendement peut être conforme aux désirs de la ville que l'honorable député représente,—il est probablement mieux renseigné que moi à ce sujet,—mais il me semble étrange que la ville de Winnipeg, par l'entremise de son représentant, cherche à empêcher le réseau du Grand Tronc de pénétrer dans ses murs. Voilà ce que je ne puis comprendre.

Un autre député du Manitoba propose un amendement à peu près semblable. Voilà donc la province du Manitoba qui, par la voix de ses mandataires, déclare qu'elle ne veut pas laisser pénétrer dans ses prairies et dans les Territoires du Nord-Ouest le réseau du Grand Tronc et que la Chambre emploierait mieux son temps à discuter une question académique qu'à s'occuper des plus urgents besoins des populations de l'ouest.

Je désire établir une petite comparaison

entre le projet du gouvernement et le contre-projet de l'opposition. Prenons deux détails de ce fameux contre-projet, et examinons-les. On propose d'acheter le Canada-Atlantique (342 milles) estimé à 17 millions de dollars. On propose de couper—pas tout à fait par le milieu—mais à peu près, le grand transcontinental actuel, le chemin de fer Canadien du Pacifique, et d'en acquérir un tronçon de 629 milles.

Je n'ai pas l'intention de vous écraser sous des colonnes de chiffres ; et bien que j'aie des opinions bien arrêtées en ces matières, je ne veux pas les imposer à qui que ce soit. J'accepte l'estimation que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a faite de ces 629 milles. En sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux—je ne sais pas cependant s'il l'était lorsque cette voie ferrée a été construite—il a acquis une précieuse expérience, et il connaît aussi bien que qui que ce soit dans cette enceinte le coût et la valeur de cette ligne. Il l'a estimée à $60,000 par mille ; formant un montant de $37,740,000. Par conséquent, pour acquérir ces deux tronçons de ligne, le gouvernement serait obligé de débourser $54,740,000. C'est à peu près la somme que coûtera, d'après le ministre des Finances, la construiction de toute la voie, de Winnipeg à Moncton.

J'accepte comme exacts les chiffres de mon collègue (M. Fielding), et la Chambre les acceptera aussi, je crois, car elle sait qu'on peut se fier à ses calculs. J'admets que pas un homme ne peut dire, à quelques mille ou à quelques centaines de mille dollars près, ou peut-être à un ou deux millions de dollars près, quel sera le coût de la ligne de Winnipeg à Moncton. Mais le ministre des Finances a consulté des hommes d'expérience, il a contrôlé leur avis, et il est doué d'un jugement sûr. Il estime que le coût de la division orientale que le gouvernement s'engage à construire ne dépassera pas de beaucoup la somme qu'il nous faudrait débourser pour l'acquisition des deux tronçons que l'opposition nous propose d'acheter.

Mais il ne faut pas oublier qu'en payant la somme que le ministre des Finances a indiquée pour la construction de la division est du nouveau transcontinental, l'Etat devient propriétaire d'une ligne de 1,800 milles de long, c'est-à-dire, de tout le chemin de Winnipeg à Moncton, sur lequel il pourra, s'il le désire, faire circuler les trains de l'Intercolonial. D'un autre côté, les tronçons que l'opposition voudrait acheter n'aboutiraient qu'à Fort-William, et pour les relier à l'Intercolonial il nous faudrait construire deux nouveaux tronçons, l'un de 37 milles et l'autre de 120 milles.

Qu'il me soit permis de demander aux membres de la gauche s'il est bien certain que l'Etat pourrait acheter ces deux tronçons de ligne au prix que j'ai mentionné ? Il y a dans cette Chambre un député dont

les débuts dans la carrière parlementaire inspiraient les plus vives espérances. Je ne parlerai de lui, comme de tous mes collègues d'ailleurs, qu'en termes respectueux. Il appartient à une famille distinguée ; et si on en juge par le rang qu'il occupe dans le monde de la finance, il doit être doué lui-même de grandes aptitudes. J'ai salué son entrée en cette Chambre avec plaisir, car il est désirable, je crois, d'avoir dans l'enceinte du parlement les hommes les plus capables du pays. Les débuts qui datent de quelque cinq années, m'ont cependant causé un amer désappointement. Induit sans doute en erreur par l'esprit de parti qui l'anime—je ne veux pas manquer de charité à son égard—il déclara que le chemin de fer du Yukon, dont la construction venait d'être confiée à MM. Mackenzie et Mann, coûterait au pays 75 millions de dollars. J'ose affirmer qu'aujourd'hui, après un espace de cinq années, il ne donnerait pas la millième partie de cette somme pour toutes les terres que le gouvernement proposait de donner à MM. Mackenzie et Mann, quand même on le dispenserait de faire toutes les améliorations que ces derniers avaient pris à leur charge.

On aurait été tenté de croire que la leçon serait suffisante, que l'honorable député ne se laisserait pas à l'avenir entraîner par l'esprit de parti, qu'il ferait preuve d'une plus grande compétence et y mettrait un peu plus de raison lorsqu'il s'agirait de discuter les projets dont l'exécution doit entraîner pour le pays des dépenses considérables. Si, comme plusieurs l'espèrent, il devient ministre des Finances dans le cabinet que formera le parti conservateur, s'il arrive jamais au pouvoir, je crois que le pays paiera cher ces 629 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour vous démontrer que mes craintes à ce sujet ne sont pas chimériques, permettez-moi de repasser brièvement le dernier discours de l'honorable député. Mais avant d'entreprendre cette étude, j'aimerais à vous citer deux petites appréciations que la presse a faites de sa critique du projet ministériel.

Voici comment s'exprime le " World " de Toronto :

> L'honneur d'avoir fait la critique la plus effective peut-être de la partie financière du contrat du Grand-Tronc-Pacifique revient à M. E. B. Osler, de Toronto.

Le " Mail and Empire " s'exprimait comme suit :

> L'un des plus forts discours prononcés au cours du débat qu'a soulevé le contrat du Grand-Tronc-Pacifique est celui de M. E. B. Osler. Le député de Toronto, sans rechercher des effets oratoires, mais en s'attachant uniquement aux faits, a parlé durant deux heures avec une logique serrée qui doublait la force de ses arguments. Il a abord fait justice des prétentions absurdes du gouvernement au sujet des dépenses qu'occasionnerait au pays la construction d'un nouveau transcontinental, et il a énuméré les sommes considérables qu'il fau-

drait tirer du trésor public pour exécuter le projet ministériel tel qu'il a été soumis aux Chambres.

Voyons les chiffres qu'il nous a donnés. L'honorable député nous a affirmé qu'un chemin de fer, dans l'espace des vingt-cinq ou vingt-six ans qui suivaient sa construction, nous coûterait, en améliorations nécessaires, trois fois et demie de plus que la somme que nous aurions dépensée pour son établissement primitif. Il soutenait donc que la division est du nouveau transcontinental ne coûterait pas moins de $280,000,000, après 24 années d'existence; et qu'après 50 années, à l'expiration du bail du Grand-Tronc-Pacifique, le coût s'élèverait à $560,000,000. Il ajoutait que cette estimation était modérée et que dans ses calculs, il prenait pour base le coût de l'Intercolonial.

Permettez-moi de dire, en passant, que le Grand-Tronc-Pacifique, une fois mis en possession de la ligne, devra nous payer l'intérêt des sommes que nous avons déboursées tant pour la construction que pour les améliorations; et qu'à l'échéance des obligations nous reprendrons ce chemin dont la valeur ne sera pas moindre que le montant que l'Etat aura payé.

Si le gouvernement ne peut accepter le contre-projet de l'opposition et ne peut acheter du chemin de fer Canadien du Pacifique un tronçon de 629 milles ; d'un autre côté, nous ne voulons pas laisser passer sans les contredire, les chiffres que les grands financiers de la gauche nous donnent au sujet de la valeur de cette voie ferrée.

Il y a dix-huit ans que ce tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique est construit, et il aurait coûté, d'après les chiffres que nous fournit l'honorable édputé de Toronto, trois fois et demie $60,000 par mille. Si le parti conservateur arrivait au pouvoir et si l'honorable député devenait alors ministre des Finances, nous ne voulons pas que le chemin de fer Canadien du Pacifique puisse venir nous dire : "D'après notre propre estimation, le coût primitif de ce tronçon a été de $37,000,000, et, dans l'espace des 18 années qui ont suivi sa construction, les améliorations ont été telles que sa valeur actuelle est d'environ $99,000,000. Ainsi, si vous désirez acheter cette partie de notre ligne, vous devrez nous payer ce montant auquel vous l'avez évaluée vous-mêmes, sans que votre estimation ait été contredite."

Pour détourner ce danger, je désire faire observer à l'honorable député de Toronto que ses calculs sont inexacts. D'après lui, le coût de l'Intercolonial était de $21,500,000 en 1876, et il est de $71,000,000 aujourd'hui. Les dépenses imputables sur le compte du capital, jusqu'à 1876 inclusivement pour le coût de l'Intercolonial, n'ont pas été de $21,500,000, comme mon honorable ami l'a déclaré, mais de $34,660,770. Tels sont les chiffres que donne le rapport du département des Chemins de fer et Canaux, 1901-02 (2e partie, p. 32). Mais cette dernière somme comprend les $10,766,725 qui ont été dépensés avant la Confédération et qui sont portés en ligne de compte pour former le montant total que l'Intercolonial a coûté jusqu' aujourd'hui, soit $71,000,000. Au lieu d'une augmentation de $50,000,000, des dépenses imputables au compte du capital deuis 1876 jusqu'à 1903, ou de trois fois et demi le coût primitif, suivant l'expression de l'honorable député, les chiffres n'accusent qu'une augmentation de $37,000,000, ou un peu plus du double du coût primitif. J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur ce point important.

Si ses observations veulent dire quelque chose, l'honorable député de Toronto a voulu faire croire—et il s'est exprimé à ce sujet en termes très formels—que le coût primitif d'une voie ferrée, située dans des conditions ordinaires et administrée par le gouvernement, avait été élevé, dans l'espace de 25 ou 26 ans, dans la proportion de 3½ à 1, et que le coût primitif en serait doublé dans l'espace des 25 ou 26 années subséquentes. Voilà la base de ses calculs et voilà ce qu'il nous a clairement donné à entendre. C'est en prenant ce point de départ qu'il arrive à la conclusion que, dans 50 ans, le Grand-Tronc Pacifique aura coûté au pays $560,000,000.

J'ai démontré que ces calculs étaient inexacts, et je vais établir maintenant que l'argument qu'en tire l'honorabe député est non seulement faux et trompeur, mais encore qu'il est funeste et est loin de faire honneur à un homme qui jouit d'une certaine réputation en matière de finances ou de chemins de fer. La réputation est facile. L'honorable député a cherché à nous faire croire que l'augmentation du coût primitif s'appliquait à l'établissement primitif de la voie ferrée. La vérité est qu'une grande partie des dépenses de l'Intercolonial, imputables sur le compte du capital depuis 1876, ont été faites soit pour acheter des lignes existantes, soit pour construire des embranchements nouveaux.

Je ne voudrais pas abuser de la patience de la Chambre, mais j'énumèrerai les lignes que l'Etat a achetées et celles qu'il a construites depuis 1876. Je prends les renseignements que le département des Chemins de fer et Canaux a fournis à ce sujet sur un ordre de la Chambre.

En 1879, le gouvernement a acheté du Grand Tronc la ligne de la Rivière-du-Loup à Hadlow (118 milles) ; de la Nouvelle-Ecosse, le prolongement est de New-Glasgow à Port-Mulgrave (81 milles) ; le chemin de fer du comté de Drummond, de la jonction de la Chaudière à Sainte-Rosalie (133 milles). En outre, le gouvernement a construit un tronçon de 96 milles pour relier Point-Tupper à Sydney et à Sydney-nord ; un autre tronçon de 69 milles entre la jonction d'Oxford et Pictou ; un autre de 12 milles entre Brown's-Point et Stellarton ; un embranchement de 13 milles de la ligne-mère à Dartmouth ; un autre de 14 milles

entre Indiantown et la jonction de Derby ; un autre de 7 milles entre la jonction de Dalhousie et Dalhousie. On a construit un embranchement de 3 milles pour atteindre le quai de Rimouski, et deux autres de 4 milles et de 6 milles respectivement, pour arriver aux quais de la Rivière-du-Loup et de la Rivière-Ouelle, un embranchement de 17 milles entre Lévis et Saint-Charles, et enfin un embranchement de 5 milles entre la jonction Pugwash et Pugwash.

Le nombre de milles que l'on a ainsi achetés et construits forme un total de 578 milles que l'on a ajoutés au réseau de l'Intercolonial depuis 1876. Les dépenses contractées de ce chef sont portées en ligne de compte dans les calculs que fait l'honorable député de Toronto. Le réseau de l'Intercolonial, y compris la ligne-mère et ses embranchements, mesure aujourd'hui 1,328 milles. Ainsi, entre 1876 et 1903, l'Etat a acheté ou construit 43 pour 100 du réseau actuel.

Mais l'estimation que l'honorable député de Toronto a faite d'une voie ferrée n'en reste pas moins dans nos documents officiels, et si un jour le parti conservateur entamait des négociations pour acheter une partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Canada-Atlantique, ces deux compagnies pourraient lui dire : L'homme qui fait en matière de finance, le plus autorité parmi vous, a déclaré que le coût primitif d'une voie ferrée s'élevait, dans l'espace de 25 ou 26 ans, dans la proportion de 3½ à 1.

J'ai cru de mon devoir d'entrer dans ces détails afin que quelqu'un puisse démontrer, le cas échéant, combien est trompeur et faux l'argument de l'honorable député de Toronto. Si la gauche se basait sur de pareils calculs pour acheter les lignes dont le pays a besoin elle paierait le Canada-Atlantique plus que le double du prix que coûtera le réseau de 1,800 milles que nous allons construire entre Winnipeg et Moncton.

Il est un autre point que je désire discuter, car j'ai appris que la critique faite par l'honorable député de Toronto (M. Osler) du projet ministériel avait provoqué une grande agitation dans les rangs de l'association des manufacturiers canadiens. Dans un télégramme qu'il a adressé au très honorable premier ministre, le conseil de cette association protestait énergiquement contre l'entrée en franchise des matériaux nécessaires à la construction de cette voie ferrée. Je dirai franchement ma pensée au sujet de l'association des manufacturiers canadiens ; je ne fais pas partie de ce corps important, bien que l'industrie que j'ai exercée pendant plusieurs années eût plusieurs points de ressemblance avec celle que cette association représente. Je connais personnellement plusieurs de ses membres ; ce sont d'excellentes gens. Je prise fort ces représentants du commerce et de l'industrie, lorsqu'ils restent dans leur rôle, lorsqu'ils se contentent de discuter discrètement leurs intérêts et ceux du pays sans esprit de parti et sans sortir de leur sphère. Mais dans le cas qui nous occupe, qui les a poussés à adresser au premier ministre ce télégramme que la presse a publié ? Quel est leur but ? Voici cette dépêche :

Le conseil exécutif de l'Association des Manufacturiers canadiens proteste unanimement et avec la plus grande énergie contre l'admission en franchise de matériaux étrangers destinés à la construction de voies ferrées au Canada, et enverra une délégation pour affirmer ce principe, si la chose est nécessaire.

Voilà un des arguments serrés que l'honorable député de Toronto a apportés l'autre soir. Avec toute la bienveillance dont je suis capable, je dirai à mes bons amis de l'association des manufacturiers canadiens que je suis heureux de les voir s'intéresser à nos délibérations et s'occuper des mesures que nous présentons pour le plus grand bien du pays ; mais je leur ferai observer que le ministre des Finances a déclaré que ces matériaux n'entreraient pas en franchise et que, par conséquent, ils auraient pu s'épargner la pensée d'envoyer au premier ministre cette dépêche dont l'objet est de nous prévenir contre les dangers d'une clause que nous n'avons pas encore mise à l'étude. Puisqu'ils surveillent avec un soin si jaloux les intérêts du pays, je leur demanderai ce qu'ils pensent de la politique préconisée par la gauche. Je leur conseillerais de convoquer une autre assemblée de leur bureau d'administration et de rédiger de nouvelles protestations. Les membres de la gauche, lorsqu'ils s'insurgent contre l'entrée en franchise de matériaux étrangers, donnent pour raison qu'ils veulent conserver, encourager et développer l'industrie nationale. Mais quel serait le résultat du contre-projet de l'honorable chef de l'opposition ? Si vous achetez des voies ferrées toutes construites, comment favoriserez-vous l'industrie nationale ? Pas un artisan, pas un ouvrier, pas un homme de métier, pas un fabricant ne retirera le moindre avantage de votre entreprise.

L'association des manufacturiers canadiens aurait dû protester avec énergie contre une semblable politique ; car la proposition de la gauche se résout dans l'achat de quelques lignes dont la construction a été subventionnée par le pays.

Mon ancien collègue (l'honorable M. Tarte), pour lequel je conserve encore les restes d'une vieille amité, dans un " meeting " tenu l'autre jour, a blâmé le gouvernement—s'il faut en croire le compte rendu que les journaux ont donné de son discours,—de la précipitation indécente qu'il mettait à pousser cette entreprise. Malheureusement, j'étais malade lorsqu'il a parlé dans cette enceinte sur le projet de loi qui nous occupe et je n'ai pas eu le plaisir de l'entendre ; mais j'ai lu le jour suivant, dans le " Journal ", je crois, qu'il avait prononcé un très bon discours sur notre voie fluviale, mais n'avait pas donné son opinion sur le nouveau transcontinental. Si j'en crois le compte

rendu du "Mail",—j'accorde à mon honorable ami le bénéfice du doute, car cette feuille n'a pas toujours dit la vérité à son égard, —s'il est vrai qu'il ait déclaré que nous procédions avec une "précipitation indécente", j'appellerai son attention sur quelques faits.

L'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) se proclame—et je le crois sincère—l'ami des manufacturiers et des ouvriers. Je lui ferai observer que l'exécution du projet ministériel activerait la production industrielle dans d'énormes proportions, procurerait du travail à plusieurs millions d'hommes et exigerait une véritable armée d'ouvriers et d'artisans dont pas un seul ne serait occupé si le contre-projet de l'opposition était adopté. S'il en est ainsi, je demanderai à mon honorable ami comment il peut nous accuser de pousser avec une précipitaiton indécente un projet dont la réalisation ferait plus pour les ouvriers et les manufacturiers du pays que tous les changements qu'il serait possible d'apporter au tarif.

Un homme qui se proclame l'ami de notre industrie manufacturière et le défenseur du travail national, et qui, cependant, vote contre ce projet, joue la comédie. Qu'on ne vienne pas nous parler de précipitation indécente, lorsque le pays réclame à grands cris des moyens de transport plus faciles et lorsque nous nous engageons dans une entreprise qui ne pourra être terminée avant cinq ans. Qui nous dit quelles seront les conditions du pays, quelle sera l'étendue de son commerce et de son industrie dans cinq ans ? Qui peut dire quelle sera la situation du pays dans cinq ans, quel essor aura pris l'industrie et le commerce ?

On pourrait peut-être parler de précipitation indécente si le gouvernement avait entrepris de faire, au cours de la présente session, une revision générale du tarif, lorsque la marche des événements peut amener un changement radical dans la politique douanière de la mère-patrie et nous forcer à remanier notre système fiscal pour le mettre en harmonie avec des conditions nouvelles qui, si elles naissaient, feraient la fortune de nos agriculteurs en particulier et du pays en général.

J'avoue qu'il faut de temps à autre remanier le tarif; mais il ne serait pas à propos d'abandonner ce projet, ainsi que nous le conseille l'opposition, pour reviser notre système fiscal. Qui osera prétendre que la construction d'un nouveau transcontinental ne serait pas une source de richesses pour notre industrie manufacturière ?

L'honorable député de Toronto (M. Osler) nous on donné une liste des articles dont la construction de cette voie ferrée nécessiterait l'achat, nous déclarant en même temps que ces articles seraient admis en franchise. bien que le ministre de la Justice et le ministre des Finances aient affirmé le contraire. Que l'honorable député de Saint-Marie (M. Tarte) prête l'oreille, et il comprendra les immenses avantages que les ouvriers et les manufacturiers canadiens retireront de cette entreprise.

Voici la liste des articles que l'honorable député de Toronto a fournie :

Tentes, effets de campement, provisions, farine, lard,—

Vous voyez quels seraient les profits de nos cultivateurs :

—outils, racloirs, charrues simples, charrues à vapeur, pics, pelles, bêches, marteaux d'enclume, haches, scies, martaux, clous, carvelles, leviers, rails, sémaphores, fanaux, fournitures électriques et fournitures de téléphone, brouettes, charrettes, wagons, harnais, marchandises en caoutchouc, literie, effets d'habillements, en un mot tous les articles nécessaires à la construction d'une voie ferrée et à son exploitation pendant 50 années.

Vous voyez quel vaste champ s'ouvre devant nos manufacturiers canadiens. Le développement de leur industrie sera énormément avantageux pour les ouvriers canadiens. Que devons-nous penser des membres de la gauche qui, au lieu de voter en faveur d'un projet qui activerait à un tel point notre commerce intérieur, veulent donner leur appui au contre-projet trois fois hybride que leur chef a soumis à la Chambre ! Je n'en dirai pas plus à ce sujet.

Quelques VOIX : Continuez.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de Toronto (M. Osler) nous a dit que si le contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique était ratifié, il n'y aurait pas un seul rail fabriqué au Canada pendant 50 ans. Quelle idée lumineuse, n'est-ce pas ? Mais j'imagine que si nous achetons des voies ferrées toutes construites, nous ne fabriquerons pas beaucoup de rails.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne veux pas parler trop longtemps.

Quelques VOIX : Continuez.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai encore parlé que des deux tronçons que les membres de la gauche nous proposent d'acheter; passons maintenant aux deux tronçons qu'il s'agira de construire. Je ne sais pas combien ils coûteraient; disons $4,000,000, mais je ne garantis pas l'exactitude de ces chiffres. Je ferai observer à la Chambre que depuis que le chef de l'opposition a énoncé son contre-projet, pas un seul membre de la gauche—excepté le député de Bothwell qui n'a fait qu'effleurer le sujet—ne nous a dit combien la mise à exécution de ce plan coûterait au pays, tandis que nous, nous avons fourni un état estimatif que nous croyons exact et donné tous les détails de l'exécution de notre projet.

En discutant le contre-projet de l'opposition, je ne pourrai donc pas être aussi précis que je le voudrais. Mais je suppose que ces deux tronçons qu'il nous faudra construire, coûtent $4,000,000—et c'est là, je

crois, une estimation très modérée. Cette partie de ligne qui doit relier Scotia Junction à Sudbury, à travers une région accidentée, coûtera donc $25,000 par mille. Pour les besoins de l'argument, je n'exagère rien, car je suppose qu'elle ne coûtera pas plus cher que celle que nous construirons à travers un pays plat. La construction de la voie du gouvernement présente certainement une fois moins de difficultés que celle de l'opposition.

Quant à l'achat de la flotte du Canada-Atlantique, je me demande combien cela coûtera. Je ne puis vous le dire, car l'auteur du contre-projet n'a pas cru devoir nous éclairer sur ce point. Les membres de l'opposition auraient dû nous en donner une idée approximative.

Un autre point d'interrogation se dresse devant moi. Combien de millions donnerons-nous pour permettre aux chemins de fer Canadien du Pacifique et au "Canadian Northern Railway" d'améliorer leur ligne de Fort-William à Winnipeg ? On ne nous a fourni aucun renseignement à ce sujet. Il faudra donc puiser dans le trésor public pour payer les terrassiers ordinaires de ces deux compagnies. Pourquoi ? Simplement pour acquérir sur ces deux lignes, qui exigent des améliorations, des droits de libre parcours en faveur de l'Intercolonial et du Grand Tronc. Mais on oublie qu'une des plus grandes autorités de la gauche nous a démontré qu'un pareil système était impraticable. C'est là une chose impossible, mais l'opposition veut tout de même le tenter. Après avoir dépensé des millions pour les améliorer, l'Etat ne sera pas propriétaire de ces deux tronçons de ligne ; il pourra simplement y faire circuler les trains de l'Intercolonial de Fort-William à Winnipeg. Et pour obtenir ce privilège on paiera combien ? Plus, beaucoup plus que le coût des 1,800 milles de chemin de fer que nous construirons et que nous posséderons en pleine propriété.

Le pays a besoin de moyens de transport faciles et à bon marché. Peu importe que les voies de communication soient la propriété de l'Etat ou de compagnies. Le contre-projet de l'opposition n'augmenterait pas d'un mille les réseaux actuels. Qui va prétendre que le gouvernement pourrait exploiter le Canada-Atlantique mieux qu'il ne l'est aujourd'hui et pourrait abaisser les tarifs qui sont actuellement en vigueur sur le parcours de cette voie ferrée ? L'expérience nous démontre tout le contraire. Ces lignes que vous voulez acheter ne transporteront pas un boisseau de grain de plus qu'aujourd'hui ; peu importe qu'elles soient administrées par le gouvernement ou par des compagnies indépendantes. C'est là une vérité d'une évidence palpable. L'achat d'un tronçon de 629 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique ne nous donnera pas des moyens de transport plus faciles. Ce sera toujours la même voie et le même service. Pour vous indemniser des dépenses

M. PATERSON.

que vous aurez faites, vous n'aurez pas un rail de plus. Mais, dira-t-on, est-ce que l'acquisition de droits de libre parcours sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et du "Canadian Northern Railway", de Fort-William à Winnipeg, ne rendra pas le transport plus facile ? Pas le moins du monde. Vous dépenserez des millions, mais vous n'augmenterez pas nos voies de communication.

Passons maintenant à un sujet plus gai et occupons-nous un peu, pour nous amuser, de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre tout son discours, mais j'en ai lu un commentaire dans le "Mail" du 29 août. J'avais toujours cru que ce journal était animé d'intentions bienveillantes à l'égard de mon honorable ami, et je me demande pourquoi il a eu la cruauté de publier une certaine partie de son discours. Prononcé devant des banquettes presque vides et paisiblement enseveli dans les "Débats", ce discours aurait eu grande chance de passer inaperçu, si le "Mail" n'en avait pas publié certains passages. Voici dans quels termes l'honorable député se serait exprimé au sujet du Grand-Tronc-Pacifique :

> En quoi ce projet servirait-il les intérets de la province que je représente ? Supposons que le chemin de fer soit construit et que l'exploitation en soit avantageuse ; supposons qu'il transporte à l'Est tout le grain de l'Ouest et à l'Ouest tous les produits de l'Est, en quoi ce projet servirait-il les intérêts de l'Ontario ? En rien, car plus ce chemin sera prospère, plus il appauvrira les voies de communication que nous avons aujourd'hui. Vous diminuez le trafic des ports de la baie Georgienne dans l'est et celui de Port-Arthur et du lac Supérieur dans l'ouest au profit du nouveau Transcontinental. Vous déplacez le commerce mais vous ne l'augmentez pas.

Mon honorable ami ne prévoit pas que le commerce puisse s'accroître et que les affaires puissent augmenter. Tout ce qu'il voit c'est que cette entreprise ne pourra vivre qu'aux dépens des autres compagnies. J'admets que le contre-projet qu'il préconise n'accroîtrait pas le volume du trafic, mais il parle en ce moment du projet ministériel. Il me paraît beaucoup se préoccuper des intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique, du Canadian-Northern et du Grand Tronc. Fort bien, mais il ne faut pas oublier que l'intention des membres de la gauche est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg. Alors, je suppose que pour ne pas nuire aux compagnies rivales que je viens de nommer l'honorable député aimerait à voir circuler les trains de l'Intercolonial à vide, simplement pour démontrer que le chemin nous appartient, car effectuer le transport de voyageurs ou de marchandises serait certainement nuire à d'autres compagnies. Nous adopterons sûrement ce dernier parti, mais nous ouvrirons de nouvelles voies au commerce du pays.

Notre projet attriste l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ; il craint de le

voir adopter, mais enfin il finit par se résigner. Voici ses paroles :

Pour moi, j'accepte les conséquences d'un projet contre lequel j'ai protesté, mais je ne puis me défendre d'un sentiment de sympathie à l'égard de ces pauvres contribuables que l'on va précipiter dans un terrible abîme. Ils ne prévoient pas l'avenir que leur réserve, le joug que leur prépare et les chaînes dont va les charger pour la vie cette grande politique, saluée par d'hystériques acclamations, lorsque le premier ministre en a fait l'exposé devant la Chambre, devant le pays, devant le monde entier.

Mon honorable ami est triste ; mais je crains fort que le projet ministériel ne soit adopté et qu'il ne nuise aux intérêts du Canadian-Northern, du Grand Tronc et du chemin de fer du Pacifique. Le pays doit poursuivre sa marche en avant. Nous ne sommes animés d'aucun sentiment hostile envers ces compagnies. Nous avons accordé des subventions considérables—et j'en suis très heureux—au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Canadian Northern. Nous avons fait beaucoup par le passé pour ces deux compagnies, et je suis convaincu que tout ce qu'elles demanderont à l'avenir dans les intérêts du Canada leur sera accordé, quel que soit le parti politique qui détienne les rênes de l'administration ; mais nous ne devons pas oublier que le pays doit passer avant les corporations et que le parlement ne doit pas s'occuper de celles-ci lorsqu'il s'agit du bien public.

Reprenons le fil de notre argumentation. L'opposition n'est encore qu'à Winnipeg. Elle s'est rendue là en parcourant 432 milles sur une voie ferrée qui ne lui appartient pas. Qu'en pense l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) ? Il nous a proposé d'aider le Grand Tronc à construire, à des conditions raisonnables, une ligne entre Edmonton et Winnipeg. Est-ce qu'il désire que nous accordions une subvention en argent ou que nous garantissions les obligations de la compagnie ?

M. CLANCY : Une subvention raisonnable.

Le MINISTRE DES DOUANES : Raisonnable ? Je suis heureux de voir mon honorable ami à son siège. Il a abordé cette question avec autant d'impartialité que tout autre membre de la gauche ; et, bien que je ne désire pas me mêler d'affaires de famille ni donner mon avis à qui ne le demande pas, je recommanderais au parti conservateur, s'il arrivait au pouvoir et voulait acheter un tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique, de nommer mon honorable ami le ministre des Finances, car il n'évalue cette voie ferrée qu'à $45,000 par mille. Il épargnerait donc au pays une somme considérable.

De quelle manière aiderons-nous le Grand Tronc à construire cette ligne d'un millier de milles? Nous garantissons ses obligations. Dans ce cas, nous ne débourserons pas un seul sou ; la compagnie paie ses intérêts, ce qui ne peut faire de doute. Le chemin de fer du Grand Tronc alimentera la ligne que nous allons louer au Grand-Tronc-Pacifique. Le trafic ne manquera pas. Mais quelle ligne alimentera l'Intercolonial si on le prolonge jusqu'à Winnipeg, ainsi que le propose le chef de l'opposition ? Pourrez-vous compter sur le Canadaian Northern et le chemin de fer Canadien du Pacifique? Non, car ces deux compagnies ont leur voie ferrée. D'où vous viendra le trafic ? Vous me demanderez peut-être d'où vient le trafic des autres chemins de fer ? Des prairies. Mais vous oubliez que les conditions ne seront pas les mêmes pour vous. Vous serez à Winnipeg, dans une contrée sillonnée par trois autres voies ferrées.

Je crains bien que l'honorable député de Grey-est n'arrange les choses de façon à faire circuler à vide les wagon de l'Intercolonial. Que sert-il de nous parler de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et de dépenser à cette fin une dizaine de millions ou une centaine de millions de dollars? Je m'arrête à ce dernier chiffre, car je ne veux rien exagérer.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous démontre qu'un nouveau transcontinental n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis heureux de constater que l'honorable député ne peut rendre son argument plus faible qu'il ne l'a fait déjà, car il m'a paru tellement ridicule que j'ai cru l'avoir mal compris. Je pensais que l'honorable député nous apporterait une solution à la question qui s'impose. Il est donc évident qu'il n'en existe aucune.

L'adoption de notre projet favorisera le développement et la colonisation de 3,000 milles de territoire, établira une nouvelle ligne de steamers sur l'océan Pacifique et créera ainsi un mouvement général de voyageurs et de marchandises suffisant pour assurer la prospérité du chemin de fer. Tels sont les avantages de notre plan. Il n'est pas trop tard, pour la gauche, de l'appuyer et d'abandonner le leur, dont l'exécution serait très onéreuse. En effet, on dépenserait dix, peut-être 100 millions de dollars—je ne prétends pas vous donner une estimation que vous pouvez faire vous-mêmes,—pour arriver à faire circuler des wagons vides sur une voie sans trafic.

Nous proposons d'accorder une subvention de $450,000 par année pendant sept ans, soit un peu plus de $3,000,000, si nous payions le tout en une seule fois. Vous voyez donc que le fardeau que nous imposons n'est pas très lourd; cependant nous assurons la construction d'une ligne d'Edmonton aux Montagnes Rocheuses et à l'océan Pacifique.

Les honorables membres de la gauche proposent de construire les tronçons des montagnes; c'est-à-dire, en prenant leur estimation, 500 milles à $50,000 par mille, ce qui, d'après mes calculs, fait un total de $25,000,000. Ils veulent en outre accorder des

droits de libre parcours au Grand Tronc et au Canadian Northern, mais ils ne disent pas qu'ils se réservent le droit de faire circuler les convois de l'Intercolonial sur cette nouvelle ligne. Ils auraient dû stipuler cette mesure en leur faveur ainsi que nous avons fait.

M. CLANCY : Mais le ministre des Finances n'a compté que 480 milles à $40,000 par mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai fait aucun calcul en prenant pour base $40,000 par mille. Nous ne sommes engagés que pour $30,000 par mille et c'est sur cette base que j'ai fait une estimation.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de Bothwell a gâté un discours assez habile par des arguties comme celle-là. Il ne faut pas s'attacher à ces bagatelles, lorsqu'aucun plan de terrain n'a été levé et lorsqu'aucun état estimatif n'a été préparé. Que le parcours soit de 480, de 450 ou de 550 milles, peu importe. Pour estimer le coût des deux entreprises, je prends la même base. De pareils arguments ne sont pas dignes de l'honorable député; et il ferait mieux d'envisager cette question à un point de vue plus élevé.

L'opposition propose de dépenser $25,000,000 pour construire cette voie ferrée, de la louer ensuite, je présume, au "Canadian Northern" ou au chemin de fer Canadien du Pacifique et d'y faire circuler les trains de l'Intercolonial, s'il est possible. Mais comment franchir les 1,000 milles qui sépareront Winnipeg de la tête de cette ligne qu'on veut construire à travers les montagnes Rocheuses ? Là est le nœud de la question. Rendus à Winnipeg, les membres de l'opposition semblent vouloir prendre quelques années de repos avant de chercher à travers les prairies une route praticable pour atteindre cette voie des montagnes sur laquelle ils ont l'intention de se réserver des droits de circulation. Combien d'années resteront-ils en panne ? Ils ne nous le disent pas. Je suppose qu'après un laps de temps assez considérable, nos cultivateurs de l'ouest auront la chance de pouvoir transporter un peu de grain par cette voie appartenant à l'Etat. Ce sera un chemin de colonisation, une ligne qui coûtera beaucoup moins cher que celle que les membres de la droite veulent établir de Moncton à Winnipeg. Eux, n'en entreprendront la construction qu'après un certain nombre d'années. Ce sera un chemin de colonisation avec des rails légers, de fortes courbes et des pentes très accentuées. Voilà la voie qu'ils veulent construire pour venir en aide aux cultivateurs de l'ouest et ouvrir de nouveaux débouchés au commerce. Quelle bénédiction.

Lorsque cette voie de communication, dont le parcours à travers les prairies sera d'environ 1,000 milles, sera établie, les membres de la gauche construiront un meilleur chemin de fer, un transcontinental. Ils se soucieront peu de créer une ligne parallèle à l'Intercolonial et de nuire au réseau actuel de l'Etat. Ils nous assurent qu'ils établiront entre Lévis et Moncton un meilleur chemin de fer que l'Intercolonial. Mais comment cette belle voie se soudra-t-elle au chemin de colonisation qui reliera Lévis aux montagnes Rocheuses. Ce pauvre petit chemin, pourvu de faibles locomotives et de quelques wagons, alimentera de son trafic la belle ligne que l'on doit construire de Lévis à Moncton au coût de 10 ou 15 millions de dollars ; peu importe le chiffre, on veut construire un meilleur chemin que l'Intercolonial.

Cette belle voie de Lévis à Moncton, avec ses lourdes locomotives, son tracé droit et ses pentes douces, cette voie dont la puissance de traction sera trois fois plus grande que ce chemin de colonisation qui doit l'alimenter ne pourra faire circuler un convoi que tous les trois jours, car le chemin de colonisation dont elle dépendra pour son trafic ne lui permettra pas d'établir un service quotidien. Tout de même le plan de la gauche, quel qu'il soit, établira une voie de communication entre les deux océans.

Le contrat qui nous est soumis nous assure la création d'une flotte superbe sur le Pacifique et sur l'Atlantique. Il assure aux cultivateurs de l'ouest et à tous les habitants du pays l'établissement d'un réseau de premier ordre et parfaitement en état de répondre aux besoins du commerce d'exportation et de diminuer les tarifs d'entier parcours, tant par la construction d'un transcontinental que par cette ligne de steamers dont le terminus sera Liverpool.

D'où nous viendrait le trafic si nous adoptions le contre-projet de l'opposition ? Où seraient nos flottes. Se contenter de construire une petite voie ferrée, ce n'est pas développer le Nord-Ouest, ce n'est pas répondre aux besoins de la population des prairies qui demande des moyens de transport plus faciles, et ce n'est pas accroître la valeur de notre domaine de l'ouest. Vos tarifs devront être aussi bas que ceux des autres chemins de fer ; sans cela, vous ne pouvez pas compter sur le commerce d'exportation.

Il faut aussi tenir compte du coût de vos flottes. Quel sera-t-il ? Je l'ignore. C'est aux membres de la gauche de nous le dire. Ils doivent nous fournir tous les détails de leur plan. Le projet du gouvernement est là devant vous ; le contrat dont nous sommes saisis est signé—signé par des hommes de réputation, par les plus grandes autorités en matière de chemin de fer. Nous n'avons pas traité avec des lanceurs d'affaires. Il y a deux ans, l'honorable député d'York-est (M. Maclean) déclarait que M. Charles M. Hays était la plus haute autorité du continent en matière de chemins de fer. Sir Charles Rivers-Wilson, M. Wainwright et M. John Bell, de Belleville, sont des hommes connus. Voilà les noms que nous lisons au bas du contrat.

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

Les membres de l'opposition proposent de construire des élévateurs à grain pour épargner aux cultivateurs du Nord-Ouest l'obligation de bâtir un millier de granges. Mais nos cultivateurs de l'ouest ne nous demandent pas la charité. Il est bien beau de construire des élévateurs aux dépens du pays, mais où prendrez-vous du grain pour les remplir. Avec la voie ferrée que vous voulez construire vous ne pouvez pas faire venir ce grain des prairies, et vous ne pourrez pas le prendre à Winnipeg, car le "Canadian Northern" et le chemin de fer Canadien du Pacifique ne vous en donneront pas la chance. Ces chemins le transporteront, suivant le cas, à un port de l'Atlantique ou à la tête des grands lacs. Je crains fort que votre plan ne fonctionne pas. Les cultivateurs bâtiront leurs propres granges à moins que les membres de la gauche ne proposent quelque chose de mieux. Je vous le demande, M. l'Orateur, comment la réalisation de ce contre-projet, qui coûterait au pays, nous ne savons combien de millions, améliorerait-elle ou augmenterait-elle nos moyens de transport ? Tout ce que pourrait faire en ce sens le plan de l'opposition, le projet ministériel le fera dans des conditions plus avantageuses et à meilleur marché.

Plusieurs membres de la gauche nous ont dit que le trafic de l'ouest était entravé ; non parce que le nombre de voies ferrées était insuffisant, mais parce que le matériel roulant n'était pas assez considérable. Alors, que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern augmentent le nombre de leurs wagons et de leurs locomotives. Si ces deux lignes achètent ce nouveau matériel au pays, elles activeront la production manufacturière et encourageront le travail national ; si elles le font venir de l'étranger, le département des Douanes y trouvera son profit.

Détournons notre attention du plan de la gauche et examinons sans parti pris le projet ministériel dont la réalisation doit assurer la construction d'un grand chemin de fer transcontinental et national destiné à développer les ressources du pays.

Examinons d'abord les objections qu'on a soulevées. Le contre-projet de l'opposition nous démontre la futilité de presque toutes ces objections. Au début de la discussion, nous avons souvent entendu dire que nous allions créer une ligne parallèle à l'Intercolonial de Lévis à Moncton et nuire ainsi au réseau de l'Etat ; que nous ne pourrions accorder des droits de circulation à d'autres compagnies, vu qu'un pareil système était impraticable. Cependant l'opposition propose d'accorder des droits de passage au chemin de fer Canadien du Pacifique, au Canadian-Northern, au Grand Tronc et à l'Intercolonial, sur un tronçon de voie ferrée qu'elle veut acheter. L'adoption de notre plan nous dispense d'acquérir des droits de passage.

L'opposition dit que notre plan est hybride, mais ce contre-projet l'est davantage. Elle affirme que notre plan augmenterait la dette publique, mais l'autre plan entraînerait encore de plus fortes dépenses. Je crois l'avoir démontré. La gauche ferait tout ce que nous proposons de faire, si ce n'est que, au lieu d'un bon chemin de fer, elle construirait une voie de colonisation dans le nord, épargnant ainsi $5,000 ou $10,000 par mille. Mais elle construirait des élévateurs, serait obligée d'acheter d'autres lignes et d'acquérir des navires pour le service des grands lacs.

Moins les membres de la gauche parleront des dépenses qu'entraînera ce projet, le mieux ce sera pour eux, lorsque le temps sera arrivé de discuter cette question en présence d'un plus vaste auditoire, devant le corps électoral. Que l'heure de la lutte—après laquelle quelques-uns d'entre eux semblent soupirer—soit proche ou éloignée, nous sommes prêts et j'avertis les membres de la gauche que la question sera discutée sous tous ses aspects. Nous ne les laisserons pas échapper par la tangente.

M. BOYD : Vous ne pourrez jamais faire des élections trop tôt.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami ne paraît pas, cependant, très pressé, car il a présenté une motion dilatoire. Le pays a besoin d'un chemin de fer transcontinental ; il ne veut pas d'un plan comme celui que l'opposition nous a présenté, et dont elle semble rougir aujourd'hui, car elle l'a défendu très mollement. J'observe aussi que les journaux conservateurs, en général, n'ont pas approuvé le projet dans son ensemble. Je n'ai vu qu'un ou deux articles de rédaction sur ce contre-projet, bien que je lise régulièrement le "Mail" et le "World", ainsi que le "Globe", qui me sert d'antidote. La gauche nous a complaisamment cité le "Witness", de Montréal, le "Journal", d'Ottawa, et le "News" ; mais qu'elle vienne donc elle-même défendre sa propre politique.

L'honorable député de Toront-ouest (M. Clarke) n'a pas encore parlé ; je suppose qu'il n'en a pas eu l'opportunité. Il me répondra sans doute ; ça lui fait plaisir et ça ne m'offusque pas. En octobre dernier, il a visité les Territoires du Nord-Ouest en compagnie de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Dans ce voyage, il s'est montré fidèle et loyal, et il a déclaré que son chef était l'homme politique le plus pur qu'on pût rencontrer. Je partage ce sentiment ; le chef de la gauche est un excellent homme. Tout le mal qu'on pourrait dire

de lui, c'est qu'il est incapable de comprendre cette question des transports.

Je disais que les honorables députés que je viens de nommer avaient visité l'ouest l'automne dernier. Ils ont discuté avec les habitants de ces régions la nécessité de créer de nouveaux moyens de transport. Je demanderai à mon honorable ami (M. Clarke) si ses opinions d'aujourd'hui sont celles qu'il a exprimées dans ce temps-là; ou s'il a perdu confiance en l'avenir du pays. Ces touristes en tournée politique ont parlé du problème des transports, et ont constaté et déclaré qu'il était nécessaire d'ouvrir de nouvelles voies de communication. Les gens qui les écoutaient ont cru sans doute que si jamais ces hommes sympathiques arrivaient au pouvoir, ils construiraient une grande voie transcontinentale et ne songeraient jamais à réunir et relier à la diable des tronçons de chemin de fer achetés ici et là.

J'ai sous la main un compte rendu d'un discours prononcé par le digne chef de l'opposition. Je suis sincère en lui appliquant ce qualificatif, car j'ai pour sa personne le plus grand respect. Parlant à Selkirk-ouest, il se serait exprimé, d'après le "Telegram", de Winnipeg, dans les termes suivants :

M. Borden assura à l'auditoire que le parti conservateur, le seul parti qui ait fait quelque chose pour améliorer nos moyens de transport, était encore prêt à consacrer toute son énergie et tout son courage à la solution des nouveaux problèmes qui s'imposaient.

J'aimerais voir les membres de la gauche se consacrer à l'étude de leur contre-projet afin de pouvoir nous l'expliquer et nous dire combien il coûterait, comment il serait exécuté et où il nous mènerait.

La construction, l'exploitation et l'administration des chemins de fer constituent aujourd'hui toute une science, et il ne faut pas s'attendre à ce qu'un ministre qui a passé sa vie dans une étude d'avocat au Nouveau-Brunswick puisse la connaître d'une manière pratique.

M. WADE : Qui a dit cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami le chef de l'opposition. Il n'a pas dit que les avocats pratiquant ailleurs étaient incapables de connaître les secrets de cette science, il a simplement parlé de ceux de Saint-Jean.

Le Benjamin du parti conservateur, le plus jeune de nos collègues,—je ne compte pas les années de sa carrière parlementaire, mais celles de sa vie—le génial député de Prince-est (M. Lefurgey), le cœur encore plein de toutes les aspirations de la jeunesse, était présent à ce meeting.

Voici les paroles qu'il a prononcées :

Au sujet des transports, il fit observer que la force d'une chaîne résidait dans son plus petit anneau et que l'on devrait compléter le réseau de nos voies de communication. Le gouvernement ne donnait pas assez d'attention à l'ouest, qui n'avait pas le quart des moyens de transport dont il avait besoin. M. Tarte était le champion déclaré du chemin de fer Canadien du Pacifique, et cependant il était ministre de la Couronne..

Ces paroles ont été prononcées en octobre dernier. Je dois ajouter que les membres de la gauche se montrent aujourd'hui plus bienveillants.

Il n'y a pas le moindre doute que l'encombrement des voies de communication sera, cette année, dix fois plus considérable que l'an dernier. Le gouvernement n'était pas à la hauteur de la situation. Il devrait y avoir trois lignes rivales pour desservir l'ouest et le gouvernement devrait avoir pour politique d'accorder des chartes à tous ceux qui peuvent les mériter. Les libéraux, depuis qu'ils sont au pouvoir, ont eu plus d'occasions d'appliquer ce principe que leurs adversaires pendant les vingt dernières années, mais, en fait de transports à bon marché, le Nord-Ouest n'a pas obtenu le plus léger avantage.

Nous voyons combien leur passage à travers le Nord-Ouest a frappé les députés que j'ai nommés. C'est d'ailleurs le même sentiment chez tous ceux qui parcourent ces plaines immenses dont la fécondité est merveilleuse. En voyant les centaines et les milliers de colons qui sont allés s'établir là depuis quelques années et en songeant que ce mouvement d'immigration ne peut faire qu'augmenter, suivant toutes les probabilités, il me semble qu'on ne peut se défendre du sentiment qui s'est emparé alors de mon jeune ami (M. Lefurgey).

Parlant à un autre endroit, il prononçait ces paroles :

La question des transports est la question vitale de ce pays. Le parti conservateur a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique et, s'il fût resté au pouvoir, il aurait établi la meilleure et la plus courte voie de communication entre l'intérieur de ce pays et la mer.

C'est un plaidoyer en faveur du transcontinental que nous allons construire.

Il déclara que le devoir du gouvernement était de se montrer généreux et de voter des crédits considérables pour l'amélioration de nos moyens de transport. La raison pour laquelle la valeur des terres du Nord-Ouest n'augmente pas plus rapidement, c'est que les voies de communication font défaut. Nous devrions avoir dans ce pays plusieurs réseaux de chemins de fer.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) était présent à ce meeting :

M. Clarke parla en termes flatteurs du président dont il avait connu la famille en Irlande, etc.

Il fait comme vous et moi. Il veut plaire aux électeurs et créer une impression favorable. Il veut se faire des amis. Je ne l'en blâme pas. Mais il devrait rester fidèle à ses premières impressions.

M. CLARKE : Quel journal cite l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le "Plaindealer", de Souris, en date du 17 octobre.

Il parle de l'avenir de l'Ouest canadien et déclare que pas un homme ne se fait la moindre

idée du développement du Manitoba et des Territoires dans l'espace des vingt prochaines années. La problème du transport était la question brûlante et la politique adoptée à ce sujet par M. Roblin était considérée comme le premier pas dans la voie de la nationalisation des chemins de fer. Dans un avenir plus rapproché qu'on ne croyait peut-être, il faudrait trois ou quatre voies transcontinentales. Il blâma sévèrement le gouvernement d'avoir gaspillé des sommes considérables dans ses infructueux essais de résoudre le problème des transports et à ce sujet il mentionna le tramway du Yukon, le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et l'Intercolonial. Les terribles naufrages dont les débris jouchaient les rives du Saint-Laurent, etc.

L'honorable député n'a pas oublié les paroles qu'il prononçait dans ce temps-là. Combattra-t-il aujourd'hui le projet d'un grand transcontinenal dont le coût, j'ose l'affirmer, ne sera pas un fardeau bien lourd pour aucun homme, pour aucune femme et pour aucun enfant de ce pays. Un chemin de fer transcontinental ne se compose pas simplement de matériel roulant et de deux rangs de rails. Un transcontinental, c'est une grande route ouverte aux voyageurs et aux produits. Ce n'est pas l'achat de divers tronçons de chemins de fer ou l'acquisition de voies existantes.

Après avoir éprouvé le sentiment qui s'empare de tout voyageur traversant les terres fertiles de l'ouest, après avoir contemplé les moissons qui couvraient ces magnifiques régions lorsqu'il les a parcourues, après avoir fait mine d'offrir du pain à la population du Nord-Ouest, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) leur jettera-t-il maintenant des pierres ? En d'autres termes, votera-t-il pour le contre-projet du chef de l'opposition ?

Revenons au contrat dont la Chambre est saisie. Je l'examinerai sous deux aspects divers. Je demanderai d'abord ce que le pays paiera, et ensuite ce que le pays recevra.

Nous aurons, M. l'Orateur, un grand chemin de fer transcontinental qui s'étendra d'un océan à l'autre, ouvrira à la colonisation les régions fertiles du Nouveau-Brunswick et cinq comtés de Québec situés sur la rive nord du Saint-Laurent, qui développera la partie septentrionale de l'Ontario, le vaste territoire qui se trouve au nord du tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, les terres du Manitoba et du Nord-Ouest et les districts miniers de la Colombie Anglaise.

Voilà ce que nous recevrons. Toutes les provinces de la Confédération y trouveront leur compte. C'est là un des éléments d'un chemin de fer transcontinental national. On a parlé en termes presque méprisants, parce que les députés des provinces maritimes insistaient pour que, dans l'élaboration du projet de ce grand transcontinental, les provinces maritimes ne fussent pas oubliées. Les provinces maritimes renferment un million d'habitants payant des taxes au trésor public ; pourquoi ne nous occuperions-nous pas de leurs intérêts lorsqu'une grande question nationale est à l'étude.

Peut-on accuser de régionalisme le député qui, au moment où le projet d'une vaste entreprise publique est en voie d'élaboration, revendique les droits de sa province d'avoir part aux profits ; surtout lorsque le gouvernement peut se rendre à sa demande sans accroître sensiblement le fardeau des contribuables ? Je serais très surpris de voir le parlement et le peuple canadien partager le sentiment que certains membres de l'opposition ont exprimé à ce sujet.

Mais la gauche pose une autre question : Que gagneront l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse à la réalisation de votre projet ? Il est vrai que le transcontinental ne traversera pas ces deux provinces. Mais est-ce que l'industrie du fer et les autres industries de la Nouvelle-Ecosse n'y trouveront pas leur compte. Les hommes d'affaires de cette province savent que cette grande voie ferrée leur ouvrira de nouveaux marchés.

Il est vrai aussi que le transcontinental ne se rendra pas à l'Ile du Prince-Edouard. Mais il aura son terminus à Moncton, à 15 minutes de marche de la Pointe-du-Chêne où vous pouvez prendre un bateau qui vous traversera à l'Ile du Prince-Edouard. Si cette île verdoyante, puissamment riche en produits agricoles, le véritable jardin du Canada, voit s'ouvrir pour elle de nouveaux marchés, prétendez-vous qu'elle ne profitera pas de la construction du transcontinental ?

Quels avantages retirera le Nouveau-Brunswick ? Bien que certains députés de cette province aient déclaré que le centre du Nouveau-Brunswick ne valait pas la peine d'être ouvert à la colonisation, d'autres députés ont protesté contre cette assertion et affirmé que leur province retirerait de grands avantages de cette voie ferrée.

Dans ce projet, qu'y a-t-il pour ma province, a demandé l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) ? L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a posé la même question.

Leur province est aussi la mienne et je vais répondre à leur question. Ce transcontinental ouvrira à la colonisation 800 milles de territoire. Le développement de ces nouvelles régions sera, pendant plusieurs générations, une source de richesses pour le gouvernement d'Ontario et ne coûtera pas un sou à ma province.

M. SPROULE : Où prendrez-vous les fonds pour construire ce chemin de fer, si cette province ne débourse pas un sou ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit qu'il ne coûterait pas un sou au trésor provincial. Le gouvernement fédéral avancera les fonds nécessaires, et l'exécution de cette grande entreprise nationale profitera à toutes les provinces de la Confédération.

Qu'entend-on dire, même par des enfants de la province d'Ontario ?—Que ce territoire ne vaut rien, qu'on n'y trouve que du pin gris et de l'épinette—que c'est une région subarctique, froide et marécageuse. Ils décrient tous leur propre province. C'est ainsi qu'ils nous représentent cette région qui, j'en suis persuadé, constitue un riche trésor pour cette province comme pour le pays. Est-il possible que le parti que l'on a jusqu'ici désigné sous le nom de parti libéral-conservateur en soit réduit à mériter l'appellation de parti du "Petit Canada ?" La prise de possession de ce territoire n'occasionne aucune dépense de deniers publics. Ce territoire nous appartient, et nous développons une grande idée nationale. En ouvrant et développant cette région, nous donnerons au Canada une étendue et une puissance qu'il ne possède pas en ce moment. Trêve de pleurnicheries ! Ayons foi en la grandeur future de notre pays !

S'en tenir à la politique des conservateurs, ce serait condamner irrévocablement le pays à n'être jamais autre chose qu'une étroite bande de terre située au nord des rochers du lac Supérieur. Et les nations qui entendront parler du Canada dont la population est d'un million d'habitants dans les provinces maritimes, de deux millions dans la province de Québec, de deux millions dans la province d'Ontario, et de plusieurs millions dans le Manitoba, les Territoires et la Colombie Anglaise ; ces nations, dis-je, devront penser que tous ces groupes de population ne sont réunis entre eux que par une très étroite bande de terre située sur les rochers qui bordent le lac Supérieur, et où le moindre accident pourrait avoir pour nous les conséquences les plus sérieuses. Peu nous importe que la politique de nos adversaires se réduise à cela ; la nôtre est plus large, elle est plus sage. Nous estimons qu'elle favorisera l'agrandissement de notre pays en tous sens. Là où les membres de l'opposition prétendent qu'il n'y a que du pin gris, du peuplier et des marais (muskegs), nous croyons, nous, qu'il y a des millions d'acres de terre fertile qui attendent les colons et que nous développerons au moyen de ce chemin de fer. Voilà, M. l'Orateur, ce que nous fera gagner ce projet.

Mais que gagnerons-nous encore ? Ce chemin de fer, devant être entièrement construit sur le sol canadien, nous permettra de transporter nos marchandises jusqu'au littoral de l'Atlantique sans avoir à compter davantage sur la complaisance des Américains. Un certain nombre de députés de la gauche sont revenus sur cette partie du discours du premier ministre où il a allégué comme une des raisons de la construction de ce chemin notre affranchissement complet de la dépendance américaine en matière de trafic ; où il a dit qu'advenant le cas où il prendrait fantaisie à nos voisins de mettre fin à un traité conférant un privilège mutuel de transit au Canada et aux Etats-Unis—il a exprimé l'espoir qu'ils ne le feront pas et qu'ils ne songent même pas à le faire—ce chemin de fer nous permettrait de nous tirer d'affaire sans les inconvénients qui résulteraient de son absence. A en juger par les insinuations de la gauche, le premier ministre ignorerait que les chemins de fer actuels nous permettent d'atteindre nos ports canadiens. Mais si ces messieurs s'étaient donné la peine de lire le discours du premier ministre, ils auraient appris que le très honorable chef du cabinet a relevé l'erreur de M. Carnegie, dont il a lu les lettres menaçantes publiées dans le "Times" de Londres, et déclaré que nos ports nous sont accessibles toute l'année et non, comme l'a prétendu M. Carnegie, pendant cinq mois seulement de l'année. Voilà ce qu'a dit le premier ministre, mais les chemins de fer que nous avons déjà, a-t-il ajouté, ne suffiraient pas, advenant le cas où les Américains nous refuseraient le privilège de transiter nos marchandises ; c'est pour cela qu'il entend que notre pays soit dans une situation indépendante. Les députés de la gauche ont pris plaisir à dire que depuis qu'ils ont tourné en ridicule cette opinion du premier ministre, aucun membre de la droite ne s'en est prévalu. Cela n'est pas. Si l'opinion du premier ministre est entachée de quelque ridicule, j'en veux prendre ma part. J'attache la plus haute importance au nouveau chemin de fer à ce même point de vue. Je ne crois pas néanmoins que les Etats-Unis songent à l'abrogation du traité touchant le transport en transit, attendu que ce traité leur est aussi avantageux qu'à nous-mêmes. Etant chargé de la direction du ministère des Douanes, que cette question concerne plus que tout autre, je puis dire que si nous avons toujours cherché à nous rendre agréables aux Américains, ceux-ci, de leur côté n'ont jamais cessé de manifester les meilleures dispositions à notre égard en ce qui concerne le transport en transit. Sous ce rapport, je me plais à le reconnaître, les relations entre les deux pays sont des plus cordiales. Mais quand M. Andrew Carnegie ou quelque autre important personnage américain se permet de publier des lettres dans un journal aussi influent que le "Times" de Londres, dans le but de faire croire qu'il nous serait impossible d'expédier nos produits en Angleterre le jour où les Américains ne voudront plus les laisser passer en transit, je dis que le Canada fait bien de s'assurer un débouché à lui. Je ferai observer ici qu'une assez forte partie de nos importations nous arrivent par les voies américaines.

En 1902, les importations du Canada se sont élevées à $212,270,158. Nos importations des Etats-Unis ont été de $129,801,847 ; nous n'avons donc importé des autres pays que pour $82,468,311 de marchandises, dont il a passé pour $22,313,751 par les ports américains, et pour $60,154,560 par nos propres ports.

Nous avons exporté en 1902 pour $196,019,763 de produits canadiens ; nous en

avons exporté pour $66,567,784 aux Etats-Unis. La valeur totale des produits canadiens exportés dans des pays autres que les Etats-Unis a donc été de $129,451,979, dont il est passé pour $48,192,850 par les ports américains, et pour $81,259,129 par nos propres ports.

Je cite ces chiffres pour faire voir qu'une forte partie de nos importations et de nos exportations passe par les Etats-Unis. Si le privilège de transit était aboli—mais, je le répète, je ne crois pas qu'il le soit jamais—cela ne saurait être qu'au grand détriment des Etats-Unis ; néanmoins, puisque des Américains ne dédaignent pas, dans le but d'empêcher les cultivateurs canadiens de vendre leur blé quelques sous de plus par boisseau, de recourir à un tel raisonnement, si fallacieux soit-il, j'estime qu'il importe de réduire leur prétention à néant en établissant une nouvelle route qui nous permettra d'expédier nos produits à l'étranger. Nos plaines fertiles commencent à se peupler ; nos enfants sont allés s'y établir, tous de braves et vigoureux Canadiens à l'âme pleine de l'amour de la patrie ; des milliers et des milliers de sujets britanniques vont se joindre à eux. Ils sont les bienvenus—ils nous viennent avec le désir patriotique de devenir les meilleurs citoyens du Canada. Mais il nous arrive aussi un nombre imposant de colons étrangers ; le même patriotisme ne fait peut-être pas vibrer leur cœur, mais ils deviendront sans doute citoyens respectueux des lois du pays. Nous ne devrions rien négliger, M. l'Orateur, pour donner satisfaction à ceux qui viennent s'établir au milieu de nous dans l'intention de devenir nos citoyens.

Advienne l'abolition du privilège de transit, nous pourrons toujours suffire à notre trafic. Nul ne saurait avoir raison de nous par la violence. Les Etats-Unis auraient à souffrir de ce changement ; nous aussi, nous en souffririons, en ce sens que nos ports de mer, tout en restant ouverts toute l'année, verraient s'ajouter au trafic qui s'effectue ordinairement par les ports canadiens celui qui nous arrive par les ports américains, et qu'il s'ensuivrait un encombrement dont les effets seraient des plus préjudiciables à nos expéditeurs et à nos producteurs. Si toutes les exportations de ce pays en voie de développement devaient, dans quelques années d'ici, passer sur une seule ligne de chemin de fer, pendant cinq mois de l'année, imaginez-vous donc quels retards et quel mécontentement nous verrions se produire parmi ceux qu'il est de notre devoir de rendre, ceux que vous deviez, par tous les moyens possibles, plus loyaux, plus satisfaits et plus heureux. Je crois que ces dépenses auront pour effet de nous rendre absolument indépendants et inattaquables, même si les Etats-Unis croyaient devoir abolir le privilège de transit.

Ce chemin de fer procurera aux cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest l'avantage de la concurrence et la réduction des tarifs. Je suis d'avis que la concurrence fera diminuer les taux de transport des marchandises, et satisfera au pressant désir de l'ouest canadien qui aspire à se procurer des moyens de transport plus avantageux. Les cultivateurs ont perdu des millions depuis quelques années parce qu'ils ne pouvaient transporter commodément leur grain au marché. Je le répète, l'opposition qu'on nous fait ne saurait être le moindrement avantageuse. Je suis disposé à favoriser le développement de nos ports d'hiver et d'été sur l'Atlantique, et j'affirme que nous aurons des flottes de steamers sur les deux océans sans qu'il nous en coûte rien. Ce projet nous assurera un autre port sur l'océan Pacifique et nous mettra plus à même de concurrencer le commerce de l'Orient. Il attirera l'immigration et déterminera le placement des capitaux. Il favorisera davantage les industries de fabrication du pays en rendant le marché domestique plus avantageux, abstraction faite des sommes que le Grand Tronc et le gouvernement doivent consacrer à la construction de ce chemin. Sans vouloir entrer dans le vif de cette question, je vous dirai—ce que vous savez d'ailleurs—que cette compagnie doit fournir pour $20,000,000 de matériel roulant à être fabriqué dans le pays si les fabriques peuvent exécuter ces commandes. Mais en supposant qu'il puisse en être fabriqué dans le pays pour $10,000,000 et qu'on doive en importer pour $10,000,000 parce que nos fabriques n'auront pu suffire à la demande, nous devons nous attendre à un revenu de $3,500,000 de cette source. Voyez combien il nous arrivera de gens pour aider à produire ce revenu. Il nous en arrivera en si grand nombre pour travailler à la construction de ce chemin de fer, et le progrès qui en résultera sera tel, que lorsque le chemin sera construit et prêt à fonctionner la douane encaissera tout ce que nous aurons à payer durant les sept années où le gouvernement aura à solder l'intérêt de ce que la construction du chemin aura coûté. En mettant en ligne de compte toutes les fournitures qu'il faudra et dont l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a donné la liste l'autre jour, on voit tout de suite quelle sera l'influence de cette entreprise. Elle assurera aux fabricants d'Ontario et de Québec une autre ligne pour l'expédition de leurs marchandises au Manitoba et au Nord-Ouest. Jusqu'à présent, elles ont dû passer sur le chemin de fer Canadien du Pacifique par voie de North-Bay ou par des voies américaines pour se rendre jusqu'au Nord-Ouest. Elle ne peut que profiter à ces fabricants.

Pourquoi le Grand Tronc ne se rendrait-il pas jusqu'au Manitoba et jusqu'au Nord-Ouest ? Je crois que mon honorable ami de Toronto-ouest a exprimé le désir qu'il se rende au Manitoba ; je crois également que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) a accordé des entrevues où il a exprimé le même désir. Le commerçant d'On-

tario et de Québec comprend tout l'avantage qu'il retirera du prolongement du réseau du Grand Tronc dans cette partie du pays. On a parlé des prix de transport du grain par chemin de fer. Je ne traiterai pas cette question. Je crois qu'une grande partie du grain sera transportée par eau, et que le Grand Tronc se rendra jusqu'aux ports maritimes dès qu'il le croira nécessaire. Mais tout en ne perdant pas de vue le Nord-Ouest, je n'oublie pas les anciennes provinces, je n'oublie pas non plus que nous ne construisons pas ce chemin de fer dans le seul but de favoriser le transport du blé de l'ouest. Nous entendons que les anciennes provinces fabriquent des marchandises et les expédient au Nord-Ouest où on les achètera, et je sais que ces marchandises ne s'y rendront pas seulement par les voies fluviales.

L'expérience que j'ai moi-même acquise autrefois dans les affaires me justifie de dire que je n'ai jamais hésité à expédier les marchandises par chemin de fer, bien qu'il m'en coûtât un peu plus. Je tenais à les expédier ainsi, et j'aimais à voir un wagon chargé et prêt à partir pour se rendre à destination. C'est ainsi qu'une grande partie des produits des anciennes provinces se rendront à l'ouest ; et nous voulons que le Grand Tronc, dont les ramifications s'étendent à presque tous les villages et toutes les villes des provinces d'Ontario et de Québec, transporte nos articles manufacturés dans la partie ouest du pays où ils seront vendus à nos compatriotes dont il nous apportera les produits au retour.

En construisant et en possédant un chemin de fer qui s'étende de Moncton à Winnipeg, le gouvernement tiendra dans ses mains un moyen de favoriser les producteurs de l'ouest et les fabricants de l'Est. Ce chemin étant sous la direction du gouvernement, les Etats-Unis ne pourront en avoir le contrôle, comme certains hommes d'Etat ont pensé qu'ils l'auraient par rapport à d'autres chemins de fer. Je citerai ici l'opinion du député d'York-est (M. Maclean) qui, dans un discours prononcé aux Communes le 19 février 1901, déclarait que les grands chemins de fer du Canada étaient exposés à être administrés par un grand syndicat de chemins de fer des Etats-Unis. Dans ce cas, l'honorable député disait qu'on pourrait assister à la ruine de l'industrie canadienne par suite de l'imposition de nouveaux tarifs et de la préférence qui en résulterait en faveur des produits américains expédiés ici. Il a dit que nous deviendrions leurs serviteurs et leurs tributaires. L'honorable député de Jacques-Cartier, adressant la parole sur cette même question, s'est exprimé ainsi:

Nous sommes en présence d'un grand danger. Mais, sans qu'il soit besoin de racheter ces chemins de fer construits en grande partie à même nos propres deniers, il est assurément loisible à ce parlement d'adopter une législation particulière qui nous protège contre le danger qui nous menace, et nous assure la haute main sur ces grandes lignes de chemin de fer pour les faire servir au développement de notre pays et non à celui de la république voisine.

M. PATERSON.

M. l'Orateur, je ne redoute peut-être pas autant que certains membres de la gauche le placement du capital américain dans nos entreprises ; mais je leur dirai qu'en construisant et en possédant ces 1,800 milles de chemin de fer qui s'étendront de l'Atlantique à la ville de Winnipeg, nous donnerons au peuple un chemin de fer auquel ni un syndicat américain ni aucun autre ne pourra jamais commander.

Les tarifs et péages prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie du dit chemin de fer seront sous le contrôle du Gouverneur en conseil ou sous celui de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou la surveillance des entreprises de chemin de fer.

Il n'est pas question ici de dix pour cent de bénéfices à réaliser avant qu'on puisse abaisser les tarifs.

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis.

L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) s'est efforcé d'atténuer l'importance de cette clause ; il a prétendu que la Compagnie trouverait toujours moyen d'en éluder les stipulations. Il y a toujours deux parties à un contrat ; or, je me demande si une partie pouvait se lier plus sérieusement que ne l'a fait le Grand-Tronc-Pacifique. Mais l'opposition a prétendu que les commis expéditionnaires pourraient, hors la connaissance des employés supérieurs—ou bien en se conformant aux directions de ces derniers—violer cette stipulation de façon à ne laisser au gouvernement que $5,000,000 de matériel roulant en garantie de la non-exécution du contrat par la compagnie, ou disséminer ce matériel de telle sorte que le gouvernement resterait sans aucune garantie. Tout ce que je puis dire à ce propos, c'est que si la compagnie s'engage à solder l'intérêt, au taux de trois pour cent, du coût de la construction de ces 1,800 milles de voie ferrée, intérêt qui s'élèvera environ à $2,000,000, je ne vois pas comment elle pourrait laisser improductive une partie quelconque du chemin.

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique

et l'océan Pacifique, au moyen de navires qu'elle achètera ou affrètera, et qui devront être suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur l'Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre.

J'ai brièvement signalé les avantages de ce contrat et fait voir ce qu'il nous fera gagner. Mais qu'aurons-nous à payer ? L'opposition parle de $55,000,000. Le premier ministre, de son côté, a déclaré que le pays serait appelé à contribuer $13,000,000 à $14,000,000. A son tour, le ministre des Finances a démontré, à la lumière des calculs les plus précis, qu'il suffira de $13,000,000 à $14,000,000 à être payés par versements au cours des douze années qui s'écouleront depuis le commencement des travaux jusqu'à l'expiration des sept années, pour couvrir le coût de l'entreprise. C'est bien ce que comprennent les députés de la gauche, mais ils ont tout avantage à embrouiller la question.

M. SPROULE : Qu'entend l'honorable ministre par le coût de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce que peut entendre un homme d'affaires ; c'est-à-dire ce que nous devrons payer pour assurer la construction du chemin. Nous emprunterons les fonds nécessaires à la construction des 1,800 milles de voie ferrée.

M. SPROULE : C'est cela qui représentera le chiffre de la dépense?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous construirons ce chemin de fer, dût-il coûter $55,000,000 ou $60,000,000, et lorsque, à l'expiration des cinquante ans, les obligations arriveront à échéance, il faudra en solder le montant. Si nous avons à payer disons $50,000,000 d'obligations, nous resterons en possession d'un chemin de fer qui représentera $50,000,000. Si nous ne voulions pas sortir ces $50,000,000 de la caisse, il nous serait loisible de vendre le chemin à une compagnie à raison peut-être de $75,000,000; mais il sera toujours facile de se rembourser. Sans être en mesure de prédire ce que sera le crédit du Canada dans cinquante ans. je ne serais pas surpris qu'il fût alors possible de renouveler les obligations, si tel était notre désir, moyennant un intérêt de deux pour cent au lieu de trois. Il n'y a donc pas lieu de se préoccuper de l'échéance des obligations.

A l'expiration des sept années, c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui soldera l'intérêt, de sorte que nous n'aurons plus rien à débourser. Il est bien possible que d'ici à cinquante ans les conservateurs parviennent à nous ravir quelques années de pouvoir, mais je ne crois pas que durant les quelques années qu'il leur arrivera peut-être de prendre en mains le timon des affaires ils puissent paralyser le développement du pays au point de réduire la valeur de ce chemin de fer au-dessous de son prix de revient. Il ne saurait donc être ici question du capital ; et lorsque le premier ministre et le ministre des Finances ont parlé des sommes que le pays serait appelé à contribuer, ils ont voulu préciser le montant qu'il faudra débourser pour assurer la construction d'un chemin de fer allant d'un océan à l'autre. Les sept premières années qui suivront la construction du chemin, le gouvernement paiera l'intérêt des obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à concurrence de $30,000 par mille, de la section des montagnes. A l'expiration des sept années, nous n'aurons plus rien à payer. La charge qui pèsera sur le pays de ce chef sera vraiment bien légère. Au cours des six dernières années, le gouvernement a consacré au delà de $16,-000,000 des revenus du pays à l'agrandissement et au développement de notre système de canaux. Ces $13,000,000 ou $14,000,000 placés dès aujourd'hui assureraient le coût de l'entreprise pendant la période que je viens de mentionner, mais le ministre des Finances entend en faire un autre usage : il les fera servir non seulement aux dépenses ordinaires du pays, mais aussi aux dépenses imputables sur le capital, et le reste ira au fonds d'amortissement de la dette publique. Cela étant, on verra qu'après sept années d'exercice du pouvoir le gouvernement a consacré, en dehors des dépenses ordinaires, plus de $40,000,000 à l'amélioration de notre système de canaux et de nos moyens de communication par chemin de fer, et que cette dépense énorme n'a ajouté que quelques millions au chiffre de notre dette. Je suis absolument sûr que nous serons en mesure, d'année en année, au fur et à mesure que la population augmentera et que nos recettes s'accroîtront, de payer ces $2,500,000 ou $3,000,000 à même nos revenus ordinaires, tout en laissant un excédent dans la caisse fédérale. C'est pourquoi je dis que, dans mon opinion, nous pourrons construire ce chemin de fer sans ajouter beaucoup au chiffre de la dette publique. Je ne crois pas devoir en dire davantage ; je crains d'avoir déjà trop abusé de la bienveillance de la Chambre. Je terminerai donc ici mes remarques à l'adresse de l'opposition.

M. SPROULE : L'honorable ministre qui est bien versé dans ces questions me permettra-t-il de lui demander combien les canaux ont coûté au pays?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me rappelle pas au juste—peut-être $70,000,-00.

M. SPROULE : Et ces $70,000,000 ne font-ils pas partie de la dette publique?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement.

M. SPROULE : N'en sera-t-il pas ainsi des millions que nous devrons consacrer à la construction de ce chemin?

Le MINISTRE DES DOUANES : Sans doute, mais, d'un autre côté, cette dépense sera compensée par les obligations émises par les commissaires. Voilà !

M. SPROULE : L'honorable ministre a admis que les canaux nous coûtent $72,000,000 ou $73,000,000 ; or, si nous les affermions à perpétuité pour un montant représentant trois pour cent de ce qu'ils ont coûté, mon honorable ami prétendrait-il que la dette se trouverait éteinte?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les canaux auraient cessé de nous être à charge. Quand on a une dette et qu'une autre personne s'engage à en payer l'intérêt, il n'y a plus à s'en préoccuper. C'est précisément ce qui arrivera pour ce chemin de fer.

M. SPROULE : Mais advenant l'intervention d'un tel arrangement, l'honorable ministre prétendrait-il que les canaux ne nous coûtent rien?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je prie mon honorable ami (M. Sproule) de s'entendre à ce propos avec l'honorable député qui siège derrière lui, avec celui dont son parti entend faire son futur ministre des Finances. Cet honorable député lui dira que si, lorsqu'on a contracté une dette, on a à son actif l'équivalent de cette dette, il n'y a pas lieu de se torturer l'esprit quant au paiement de l'intérêt. Le chemin de fer restera pour garantir la valeur de chaque dollar qu'on y aura dépensé. L'intérêt que nous paierons d'année en année n'excédera pas le chiffre que j'ai mentionné, en supposant même que le chemin de fer coûterait aussi cher que le prétendent nos adversaires. Et je suis fermement convaincu que notre revenu ordinaire suffira à ces dépenses et qu'il ne sera pas besoin de rien ajouter à la dette publique. C'est ainsi que le pays sera gratifié de l'établissement de cette grande route transcontinentale sur les détails de laquelle porte le présent contrat.

Parlons maintenant du projet de ces messieurs de la gauche. Ils devraient présenter une résolution ; il en est encore temps. Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) devrait formuler une résolution au sujet de l'assemblage de propositons disparates qui forme le projet de la gauche. Comme nous avons exposé notre projet dans tous ses détails, nous avons droit d'exiger que nos adversaires en fassent autant du leur. Pourquoi ne l'ont-ils pas déjà fait ? Il me semble voir le sourire que doit ébaucher l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) en entendant son chef dire : " Mieux vaudrait pour nous résumer notre politique dans une résolution ; nous nous sommes vantés d'être braves et courageux, mais ce n'est faire preuve ni de haridesse ni de courage que de se perdre en paroles et ne pas oser formuler de résolution." J'imagine la réponse de l'honorable député d'Hamilton : " Ne faites pas cela ; j'ai déclaré, ne vous en souvient-il pas? qu'il n'est pas possible qu'une compagnie de chemin de fer accorde un permis de circulation à une autre. Et votre projet confère le droit de circulation à quatre autres compagnies. Je vous en prie, ne présentez pas de résolution dans ce sens." Et l'honorable député de Lanark-sud : " Discourez à loisir, mais ne présentez pas de résolution, parce que votre projet favorise la nationalisation des chemins de fer à laquelle je me suis déjà opposé."—" N'allez pas formuler votre politque dans une résolution, s'écriera à son tour le député de Jacques-Cartier (M. Monk) ; discourez à votre aise, mais n'oubliez pas que j'ai dit qu'il faut construire des chemins de colonisation allant vers le nord et vers le sud, et que vous favorisez l'établissement d'une ligne allant de Moncton à Winnipeg." Et d'autres membres de l'opposition de dire: " Nous avons distribué un nombre infini d'exemplaires du discours où un membre important de cette Chambre, dont nous avons fait une autorité en matière de chemins de fer, a proclamé que l'exploitation d'un chemin de fer hybride relève du domaine de l'utopie."

Comment voulez-vous que nous votions pour une résolution comportant trois ou quatre projets hybrides ? De grâce, n'allez pas formuler de résolution dans ce sens." J'entends enfin l'honorable député de Greyest : " Non pas ! N'ai-je pas dit aux cultivateurs que le projet du gouvernement devait grever leurs fermes de nouvelles hypothèques, et que cette dépense énorme allait leur mettre de nouvelles entraves ? Et voici que vous conseillez une dépense deux fois plus considérable. Je ne saurais les voir ainsi enchaînés. Comment pourrais-je soutenir leurs regards chargés de reproches? De grâce, ne formulez pas de résolution dans ce sens. Parlez tant que vous voudrez, mais ne présentez pas de résolution."

M. DAVIS : Ils n'en présenteront pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est sûr. Certains députés ont exprimé le désir de discuter cette question devant le corps électoral. Leur désir se réalisera en temps opportun, car le parti libéral va voir à ce que l'on ne perde pas cet objet de vue. Je ne sache pas, cependant, qu'ils soient si désireux qu'ils le disent de traiter cette question devant le public. Certains membres de la gauche prétendent que la question devrait être soumise au pepuple avant la conclusion du marché. Or, l'un de ces messieurs, l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), qui est un avocat de renom, a dit—et, si je me rappelle bien, l'honorable député d'Hamilton a exprimé la même opinion—qu'en vertu d'une des clauses du contrat le gouvernement est libre de suspendre, en tout temps, les travaux de construction de la division de l'est ; par conséquent, si l'opinion de ces avocats est bien fondée, la question restera en suspens. Si leur parti sortait victorieux de la lutte, il pourrait se prévaloir de cette clause pour faire suspendre les travaux sur la division de l'est. Je ne

dis pas que je partage leur avis sur ce point; je ne fais que signaler l'attitude qu'ils prennent à ce sujet. Les fanfaronnades ne sont pas de mise ; le résultat d'une élection est toujours d'une incertitude proverbiale. Mais vienne une élection générale demain ou plus tard, les libéraux n'en sauraient redouter l'issue. J'espère que le pays nous renouvellera sa confiance. Quelle bannière arboreront nos adversaires à la prochaine élection ? Celle du " Petit Canada ". Ils iront dire au peuple que les groupes de la population du Canada ne sont réunis que par une étroite bande de terre surplombant les eaux du lac Supérieur, qu'il n'est pas possible de construire de chemin de fer ailleurs que là, et qu'on ne trouve au-delà que marais, pin gris, peuplier et montagnes granitiques. La jeunesse du pays va-t-elle se ranger sous une bannière portant une telle devise, ou ne recherchera-t-elle pas autre chose de plus attrayant ? N'aimera-t-elle pas mieux se ranger sous notre bannière à nous qui voulons l'agrandissement de notre territoire, qui avons foi en notre pays à nul autre inférieur, dont le cri de ralliement est : " En avant ! toujours en avant ! " Ce parti-là, croyez-vous pouvoir le mettre en déroute? Jamais !

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je suis sûr que le admirateurs les plus enthousiastes du discours que nous venons d'écouter ne s'attendent pas à ce que j'entreprenne d'en réfuter tous les points. Toutefois, avant de reprendre son siège, l'honorable ministre des Douanes s'est permis une observation que je tiens à relever. Il s'est demandé quelles chances de succès pourrait bien avoir le parti conservateur à la prochaine élection si, quand il en sera à discuter devant le peuple les questions qui divisent les deux partis politiques du Canada, il n'a d'autre drapeau à arborer que celui du " Petit Canada." M. l'Orateur, s'il est un parti susceptible d'arborer un tel drapeau, un parti dont la politique tend au rapetissement du Canada, un parti qui manque de confiance en l'avenir du pays, ce parti, tous les esprits bien pensants de cette Chambre et du pays tout entier en conviendront avec moi, c'est celui dont l'honorable ministre est l'un des chefs. L'histoire des deux partis politiques du Canada, depuis l'établissement de la Confédération, ne laisse aucun doute sur ce point. Le parti qui fut le premier à grouper les diverses provinces en confédération, le parti qui nous a doté de l'Intercolonial, le parti qui nous a donné le Pacifique Canadien, s'étendant depuis le terminus ouest de l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique ; le parti qui a construit nos canaux, qui a rendu nos cours d'eau navigables depuis le fond du lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique- ce parti-là ne saurait jamais se faire auprès du peuple le protagoniste du rapetissement du Canada. Son passé l'autorise à aller en toute confiance demander au peuple de donner son appui à la politique dont l'honorable chef de l'opposition s'est fait le champion en cette Chambre et que préconisent tous ses partisans.

L'honorable ministre a signalé au début de son discours l'accroissement constant de nos importations ; il a pris un réel plaisir à faire observer que durant les deux premiers mois du présent exercice financier les recettes de la douane ont accusé une augmentation d'un million de dollars sur les deux mois correspondants de l'exercice précédent. Il a ajouté que les fabricants canadiens ont tellement à faire, à l'heure qu'il est, que force leur est de se résoudre à ne remplir que les commandes qui leur sont faites par correspondance ; qu'ils se sont vus dans l'obligation de rappeler leurs voyageurs parce que, vu l'état extraordinaire de prospérité du pays, ils se sentent incapables de remplir toutes les commandes qu'on pourrait leur donner. Nous félicitons volontiers l'honorable ministre de cet heureux état de choses, mais nous affirmons que la prospérité qui règne aujourd'hui par tout le Canada n'est pas du tout le fruit de la politique fiscale du gouvernement actuel ; elle provient plutôt des abondantes moissons dont nous avons été gratifiés, et de ce que depuis leur arrivée au pouvoir ces messieurs se sont bien gardés de faire subir aucun changement radical à la loi fiscale établie par leurs prédécesseurs. L'honorable ministre prétend que par suite du développement du pays la construction d'une nouvelle ligne transcontinentale est devenue nécessaire, qu'il faut de nouveaux moyens de transport, et que le projet du gouvernement répond amplement aux exigences de l'heure actuelle. Grande a été ma surprise de voir l'honorable ministre se lever pour prendre part à ce débat ; en effet, à en croire la rumeur, les bruits qui courent dans les couloirs de la Chambre et qui sont lancés par certains de ses partisans amis politiques, sont bien fondés, personne n'était plus que lui opposé au projet dont il vient de se faire le champion. A quelle cause attribuer ce changement soudain ?

Le projet qui nous occupe en ce moment a été présenté à la Chambre dans des circonstances qui, tout au moins, semblent assez extraordinaires. Le parlement fut convoqué le 12 mars, et le discours de Son Excellence nous fit part comme suit de l'intention du gouvernement de s'occuper de la question des transports :

> Toute cette question des transports et d'installation de têtes de ligne continue d'occuper beaucoup l'attention, et mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Plus tard, on déposa sur le bureau la réponse à une adresse de la Chambre en date du 27 mai 1903 ; cette réponse contenait un extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 19 mai 1903, et portant sur l'institution de la commission qui devait être chargée d'étu-

dier toute cette question des transports. Qu'on me permette, pour l'information de la Chambre, de lire quelques-uns des paragraphes de ce rapport du comité du Conseil privé à qui la question avait été renvoyée.

Le ministre soumet que l'on doit admettre que le grain et les autres produits recherchent naturellement leurs marchés par les voies les moins coûteuses ; et en conséquence, le moyen d'atteindre le but désiré, c'est de rendre les routes canadiennes moins coûteuses et plus commodes que les routes concurrentes.

Ce serait faire injure à la Chambre et au pays que de chercher à leur faire croire que l'honorable ministre ou n'importe lequel des membres de la droite qui ont pris la parole pour appuyer le projet, nous ont fourni le moindre renseignement sur la manière dont le gouvernement se propose d'atteindre son but. Où est le député de la droite qui a tenté de démontrer que le transport du grain de l'Ouest aux ports de l'Atlantique s'effectuera à meilleur marché par le nouveau chemin de fer que par nos moyens actuels de transport ? Qui donc a eu la hardiesse de soutenir une telle prétention en cette Chambre ? Et cependant, bien que le grain ne soit pas transporté entièrement par chemin de fer depuis les prairies jusqu'au bord de la mer, l'honorable ministre et tous ceux qui, comme lui, appuient le projet, sont venus affirmer que la solution du problème du transport réside dans la construction du nouveau chemin de fer, et ils demandent au peuple d'approuver leur contrat. Mais le peuple n'en fera rien, car il est persuadé qu'on ne parviendra jamais à prévenir l'encombrement qui se manifeste de temps en temps dans le trafic de l'ouest au moyen d'un chemin de fer transcontinental national qui coûtera peut-être au delà de cent millions de dollars et ajoutera encore au fardeau de la dette publique.

Qu'on me permette de citer un autre paragraphe du rapport :

Le ministre dit de plus que les questions à étudier sont compliquées et comprennent, au nombre de celles qu'il faudra débattre, le transport des produits de l'ouest du lieu de leur production aux marchés de l'univers.

Depuis la production de ce rapport ou l'adoption du mémoire par le conseil, l'honorable ministre et ses collègues ont eu amplement le temps d'étudier cette question troublante et compliquée. Ils n'ont pas plus de renseignements aujourd'hui qu'ils n'en avaient le 27 mai, c'est-à-dire il y a trois mois. Et cependant, malgré l'absence des renseignements indispensables à la solution sensée de cet important problème, ils viennent demander à la Chambre et au pays d'approuver un projet qu'ils n'ont pas mûrement délibéré, car s'ils l'avaient fait, ils n'ont néanmoins pas pu faire connaître tous les faits à l'époque où fut déposé le document dont je viens de citer des extraits. Ils ne l'ont pas étudié depuis et ne sont pas plus en situation de se prononcer d'une manière intelligente en la matière qu'ils ne l'étaient

M. CLARKE.

il y a trois mois, à l'époque de la production du rapport dont je vais lire un nouveau paragraphe :

Il est évident qu'avant d'en arriver à une conclusion satisfaisante sur ces questions, une enquête complète et très étendue doit être faite.

A-t-on fait une enquête complète et très étendue depuis le 27 mai dernier ? Dans l'affirmative, qui l'a faite ? Puisqu'il était essentiel, le 27 mai dernier, qu'on fît une enquête complète et très étendue avant d'en arriver à une conclusion satisfaisante, comment un membre de la droite peut-il venir déclarer que la solution de cet important problème réside dans la construction, entre Winnipeg et l'océan, d'un chemin de fer qui imposera de si lourdes obligations au peuple canadien ?

Le ministre dit de plus qu'en faisant une pareille enquête, on ne devrait pas seulement s'occuper des routes et des installations dont on se sert à présent, mais, si cela est nécessaire, on devrait faire de nouvelles explorations afin de déterminer si on peut ouvrir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre ou par eau.

Quelles explorations nouvelles a-t-on faites depuis le 27 mai qui aient pu jeter une lumière nouvelle sur la question, et de quels nouveaux renseignements a-t-on saisi la Chambre ? L'honorable ministre des Douanes ou l'un quelconque de ses collègues a-t-il par devers lui quelque renseignement, le résultat de quelque exploration, qui nous manquaient le 27 mai dernier ? Est-il plus en mesure aujourd'hui qu'il ne l'était alors de nous faire connaître les resources de ce pays ? Pas du tout. Et cependant, malgré ce rapport du conseil, d'après lequel le gouvernement crut devoir agir, on nous demande de dépenser immédiatement et à l'aveuglette $100,000,000 pour la construction d'un chemin dont le peuple ne retirera aucun avantage et qui ne remédiera pas à l'encombrement du trafic de l'ouest, encombrement qu'il faudrait faire disparaître le plus tôt possible.

Le détournement des produits canadiens vers les ports de Boston, de Portland, et autres ports des Etats-Unis devrait faire l'objet d'une étude minutieuse, et l'on devrait aussi rechercher quels sont les moyens les meilleurs et les plus économiques dont se servent nos concurrents, et rendre compte de cette étude.

Est-ce bien ce qu'on a fait? Pas du tout On n'a pas fait un seul rapport, on n'a pas consacré un seul moment à étudier la questin du détournement du commerce canadien vers les ports de Boston, de Portland et autres ports des Etats-Unis, et cependant, on vient nous demander d'adopter à l'aveugle la proposition qui nous est soumise lorsque cette session est sur le point de finir, et et on nous demande d'imposer au pays la construction de la ligne de Moncton à Winnipeg, que les populations des provinces maritimes, des provinces de Québec et d'Ontario n'ont jamais demandée, et dont celle du Manitoba ne veut pas entendre parler. Le

ministre recommande en outre que la commission puisse se faire aider par les savants et les spécialistes qu'il lui plaira d'employer.

Quels sont les spécialistes et les savants à qui le ministère a demandé le concours de leurs lumières pour arriver à la conclusion dont il a fait part à la Chambre ? Quels renseignements s'est-il procurés depuis la présentation de ce rapport, qui l'aient mis plus en mesure de démontrer à la Chambre et au pays quel serait le meilleur moyen de résoudre ce problème d'une façon satisfaisante ? Je demanderai à l'honorable ministre des Douanes s'il a acquis à cet égard des connaissances qui l'aient fait changer d'opinion, et pourquoi il s'est fait le si ardent champion de ce projet qui a paru, au cours des deux ou trois dernières semaines, lui inspirer si peu de confiance——

Le MINISTRE DES DOUANES : Qui vous l'a dit ?

M. CLARKE : C'est une histoire qui s'est bien souvent répétée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vraiment ?

M. CLARKE : Il doit y avoir du vrai dans cette histoire-là, jusqu'à un certain point, sans quoi les propres amis politiques de l'honorable ministre ne l'auraient pas colportée.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre des Douanes entend-il contredire cette déclaration ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Contredire quoi?

M. HUGHES (Victoria) : Entend-il nier qu'il se soit tout d'abord opposé au projet ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est évident que j'y suis favorable. Je me suis exprimé dans ce sens aujourd'hui même.

M. CLARKE : Ce n'est pas la première fois qu'il se fait des conversions soudaines. Je regretterais beaucoup d'être injuste à l'égard de l'honorable ministre des Douanes, mais enfin, le bruit courait dans les couloirs de la Chambre qu'il s'opposait à la construction d'une autre ligne de Moncton à Winnipeg, et l'on a dit que jusqu'à tout dernièrement il regardait ce propet d'un mauvais œil. L'honorable ministre prétend-il que je représente sous un faux jour l'attitude qu'il a prise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je voudrais que l'honorable député me dise où il a pris ces renseignements-là; s'il est incapable de me le dire, je devrai le tenir responsable lui-même des déclarations qu'il vient de faire. Affirme-t-il que j'étais opposé à ce projet ?

M. CLARKE : J'ai mis l'honorable ministre à même de contredire mes déclarations tant qu'il le voudrait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Faites une déclaration catégorique.

M. CLARKE : Et il n'a pas jugé à propos de le faire. L'honorable ministre du Commerce——

Le MINISTRE DES DOUANES : Puisque l'honorable député ne veut pas se rendre responsable de ses dires et qu'il préfère donner cours à de vagues rumeurs, je déclare que ces rumeurs-là sont fausses.

M. CLARKE : L'honorable ministre nie-t-il avoir parlé contre cette proposition ou de façon à en amoindrir le mérite?

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous me demandez si j'ai parlé de façon à amoindrir le mérite de cette proposition ?

M. CLARKE : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : A coup sûr, je le nie.

M. CLARKE : Force m'est bien d'accepter la déclaration de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne nous occupons plus des rumeurs.

M. CLARKE : L'honorable ministre des Douanes a violemment pris à partie l'association des manufacturiers parce qu'elle a osé faire quelque chose qu'il n'approuvait pas. Cette association s'est décidé à agir, à la suite de l'interprétation qu'elle avait donnée à la clause 17 du contrat passé entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre prétend que les manufacturiers se sont alarmés à tort, mais si la clause avait été rédigée comme elle aurait dû l'être, et non de manière à susciter des opinions qui ont été émises par les orateurs de la gauche, les manufacturiers n'auraient pas été alarmés ; et je suis convaincu que l'honorable député de Halifax (M. Borden), l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), dont l'opinion s'appuyait sur celle des avocats les plus éminents de sa province, et l'honorable député de King's, N.-B. (M. Fowler), qui est aussi un avocat distingué du Nouveau-Brunswick, ont donné la véritable interprétation et que celle que nous a donnée l'honorable ministre cet après-midi était erronée.

Il prétend que les industriels ne devraient pas se laisser guider par l'esprit de parti. Il voudrait qu'ils fussent absolument neutres en politique. L'honorable ministre ne prétendra assurément pas que si ces industriels ont bien interprété la clause 17, ils se mêlaient de choses qui ne les regardaient pas, en profitant de la première occasion pour demander des explications à l'honorable premier ministre. En entendant l'honorable ministre des Douanes parler des industriels canadiens sur un ton presque menaçant, je me suis rappelé qu'il y a quelques années à peine, certains de ses collègues leur faisaient des amours et des promesses, et loin de leur demander de se tenir en dehors des partis politiques, ils les suppliaient de faire tout en leur pouvoir pour

assurer le triomphe des libéraux en 1896 et en 1900. Les collègues de l'honorable ministre des Douanes n'ont pas hésité à promettre aux industriels que leur sort serait amélioré et que les droits seraient augmentés s'ils appuyaient la politique des honorables députés de la droite.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à 8 heures.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL—AVIS D'AMENDEMENT.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que mon honorable ami reprenne son discours, et avec sa permission, j'annoncerai à la Chambre que l'honorable chef de l'opposition est retenu chez lui par la maladie depuis vendredi soir. Il me prie de donner avis de l'amendement qu'il proposera lors de la deuxième lecture de la résolution qui est présentement devant la Chambre ou, s'il n'est pas en état d'être présent en ce moment-là, à la prochaine occasion. En réponse à certaines affirmations du ministre des Douanes, je dois dire que cet amendement est préparé depuis quelques jours déjà ; l'honorable chef de l'opposition n'attendait qu'une occasion pour le présenter. Il se lit comme suit :

1° Qu'il n'est pas opportun de ratifier le contrat contenu dans l'annexe du projet de loi maintenant devant cette Chambre, intitulé : " Loi concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental."

2° Que le gouvernement n'a pas mis devant cette Chambre des renseignements de nature à justifier le parlement d'obliger le pays à remplir ce contrat dans son ensemble, et plus particulièrement cette partie de la convention qui pourvoit à la construction de près de dix-neuf cent milles de voie ferrée, représentant la section orientale du chemin de fer y mentionné.

3° En exposant sa politique dans le discours du trône à l'ouverture de la présente session, le gouvernement s'est engagé directement et spécifiquement à nommer sur le champ une commission composée d'hommes d'expérience, chargée de préparer un rapport sur l'ensemble de la question des transports et des meilleurs moyens à prendre pour faciliter l'expédition du trafic aux points terminus.

4° Que, pour donner suite à cette promesse, le gouvernement, le dix-neuvième jour de mai 1903, par un arrêté du Conseil relatif aux questions se rapportant à l'industrie des transports au Canada, a fait connaître de nouveau sa politique dans les termes suivants

Les questions qui doivent être étudiées sont complexes et difficiles, comprenant parmi les sujets qui doivent être élucidés le transport des produits de l'Ouest du lieu de production aux marchés de l'univers.

Ceci comprend l'étude de leur transmission :

Du lieu de production aux ports canadiens.

Du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur.

Des ports occidentaux du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.

Des ports de mer canadiens à l'Europe.

Du lieu de production aux ports canadiens sur le Pacifique.

Comme ce sujet affecte les produits des provinces de l'Est du Canada, il comprend leur transmission :

Aux ports de mer.

Des ports de mer à l'Europe.

Il est évident qu'avant qu'une solution satisfaisante puisse être donnée à toutes ces questions, il est indispensable qu'une enquête complète et approfondie soit faite relativement aux conditions de l'expédition initiale et des possibilités d'améliorer les conditions se rapportant à telle expédition.

L'emmagasinage requis aux ports des lacs, des rivières et de l'océan.

Les facilités offertes par les havres des lacs, des rivières et des ports de l'Atlantique et du Pacifique.

Les conditions relatives à la navigation de la route du Saint-Laurent et, généralement, à toutes améliorations, agrandissements ou autres questions se rapportant à l'utilisation plus économique et plus satisfaisante des voies de transports canadiennes terrestres ou fluviales.

En procédant à une telle enquête, on ne devrait pas s'en tenir aux routes et aux facilités qui sont utilisées à l'heure qu'il est, mais, si la chose était nécessaire, de nouvelles explorations devraient être faites de façon à s'assurer s'il ne serait pas possible d'ouvrir des voies de communication plus économiques et plus satisfaisantes pour effectuer les transports par terre ou par eau.

Les obstacles offerts aux transports par des voies toutes canadiennes, soit :

La concurrence des voies ferrées des Etats-Unis.

La concurrence de la marine marchande des Etats-Unis fréquentant les ports du lac Supérieur.

La tendance des produits canadiens à chercher une issue vers l'est en recherchant les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis devrait être étudiée. En outre, les moyens les plus économiques et les meilleurs auxquels ont recours nos concurrents doivent être examinés avec soin et faire l'objet d'un rapport.

Dans ces circumstances il est du devoir du gouvernement du Canada de considérer et d'adopter les meilleurs moyens tendant à appliquer les mesures les plus propres à permettre au Canada de contrôler le transport de ses produits, et l'on croit que le mode le plus efficace de faire une telle enquête sera par la création d'une commission d'experts compétents et expérimentés.

5° Qu'une telle enquête ou étude n'a pas été faite et que les renseignements requis mentionnés dans l'arrêté du Conseil précité n'ont pas été obtenus ou déposés devant cette Chambre.

6° Que cette Chambre est d'opinion que le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ne devraient pas cesser d'être la propriété du gouvernement du Canada et exploités par lui.

7° Que le réseau des voies ferrées du gouvernement devrait être développé et amélioré dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, et de plus, devrait être prolongé de Montréal vers l'Ouest à tels point ou points de façon à lui permettre de transporter à la partie orientale du Canada et à nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique le volume rapidement croissant de nos grandes régions de l'Ouest.

8° Et que :

(a.) En développant et en prolongeant le réseau des chemins de fer du gouvernement, soit par la construction de nouveles lignes ou parties de voie ferrée ou par l'acquisition ou l'amélioration des chemins de fer existants ;

(b.) En assurant au gouvernement le contrôle et l'administration, ou quand la chose sera possible, en donnant à celui-ci la propriété, l'exploitation commune ou les facilités de parcours sur les sections où un seul chemin de fer peut utilement accommoder plusieurs réseaux ;

(c.) En donnant là et où la chose sera nécessaire, une aide appréciable sous forme de garantie d'intérêt ou autrement, à la construction de chemins de fer dans le Grand Ouest et aux voies ferrées de colonisation dans les anciennes provinces ;

(d.) En agrandissant et en améliorant notre système de canaux, en développant nos magnifiques voies fluviales et en outillant parfaitement nos ports nationaux des grands lacs, du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique ;

(e.) En perfectionnant un système d'élévateurs et en créant aux points terminus des facilités pour le trafic et en les mettant gratuitement à la disposition du commerce, et

(f.) En retenant le contrôle absolu et entier de la fixation des taux en retour de l'aide ainsi donné ;

Nous ouvririons de nouveaux territoires, nous nous assurerions des moyens bien meilleurs et bien plus économiques pour le transport de nos produits sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, nous rectifierions sans délai ce qu'il y a de défectueux dans nos grands réseaux de chemins de fer de l'est et de l'ouest, nous ferions cesser toute accumulation du trafic et nous nous assurerions le transport de nos produits par des voies canadiennes tout en stimulant en même temps et en développant le commerce interprovincial entre les différents groupes devant, par la nécessité même des choses, être appelés à payer le coût principal de telles entreprises nationales ;

9° Que l'administration des chemins de fer du gouvernement et de toutes les voies ferrées tombant sous le contrôle ou la direction du gouvernement devrait être soustraite au contrôle politique d'un parti, à son influence et intervention.

10° Que dans le but d'atteindre ces résultats, le gouvernement devrait, conformément à la politique sagement exposée dans l'arrêté du Conseil ci-haut cité, prendre l'avis et rechercher l'aide des meilleures autorités en la matière avant d'engager le pays à faire des dépenses pour l'exécution d'un projet quelconque destiné à donner une solution au problème du transport de nos produits nationaux.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : C'est avec plaisir que j'ai cédé ma place à mon honorable ami (M. Monk) pour lui permettre de porter à la connaissance de la Chambre la résolution que l'honorable chef de l'opposition a l'intention de proposer à la plus prochaine occasion. Elle synthétise les vues de l'opposition relativement à la solution du problème de la question des transports. La résolution qui a été présentée réfute victorieusement les assertions du ministre des Douanes, qui a prétendu cet après-midi que les députés de la gauche ne voulaient pas se compromettre en venant devant la Chambre et le pays, avec une contre-proposition clairement définie.

Au moment où la séance a été suspendue, j'étais à dire que le ministre des Douanes avait fait le leçon aux industriels canadiens, qu'il accuse de faire de la politique parce qu'ils ont demandé au gouvernement la signification de la clause 17 du contrat passé avec le Grand Tronc-Pacifique. Il prétend que les membres de l'Association des manufacturiers se sont montrés partisans en acceptant, pour le moment, l'opinion émise par les orateurs de la gauche concernant la signification de cette clause et les effets qu'elle aura sur les matériaux et fournitures qui serviront, non seulement à la construction du Grand Tronc-Pacifique, mais aussi à l'amélioration du chemin, pendant 50 ans après.

Le ministre des Douanes me permettra de lui faire observer que ces industriels ont pris le seul moyen qu'ils avaient à leur disposition. Cette attitude des manufacturiers n'avait rien de blessant pour les honorables députés de la droite, et je considère que les remarques du ministre des Douanes, à ce propos, n'avaient pas leur raison d'être. Ces industriels étaient parfaitement dans leur droit. Ils étaient intéressés à demander des explications immédiates sur la signification exacte de cette clause 17. Je répète que si cette clause avait été rédigée avec le soin nécessaire, que si les termes n'en avaient pas été aussi ambigus, les industriels ni personne autre n'auraient exprimé de doute sur sa véritable signification.

L'honorable ministre commence par blâmer les manufacturiers ; il les accuse de se montrer partisans, et l'instant d'après, il leur dit que s'ils se prononcent sur le projet actuellement soumis à la Chambre, ils doivent plutôt approuver le projet ministériel que celui du chef de l'opposition.

Quelle raison donne-t-il pour expliquer que les industriels devraient plutôt approuver le projet ministériel que celui de l'opposition ? La raison qu'il en donne, c'est que le gouvernement a l'intention de construire des chemins de fer, tandis que l'opposition voudrait en acheter ; cela veut dire que le projet du gouvernement entraînera des dépenses considérables et que les industriels, qu'ils approuvent ces dépenses ou non, devraient accueillir cette proposition avec enthousiasme. Le ministre s'adressant à l'égoïsme, à la cupidité des manufacturiers ; il leur demandait d'accepter le projet du gouvernement plutôt que celui de l'opposition, quelles que soient les conséquences que cette dépense d'argent puisse avoir pour le pays.

Considère-t-on qu'il serait patriotique et sage, de la part des industriels ou de tout autre classe de concitoyens d'approuver l'entreprise, uniquement parce qu'elle comporte des dépenses considérables, s'ils ne sont pas convaincus que ces dépenses sont

faites à propos et dans l'intérêt du pays ? C'est la principale raison que donne le ministre pour prétendre que les industriels auraient dû approuver le projet du gouvernement. Si, comme le prétend l'opposition, cette dépense énorme n'est pas nécessaire, si l'entreprise est hasardée et impraticable, elle ne fera aucun bien au pays, même si, pendant un certain temps, elle fait régner l'abondance et donne de l'emploi à beaucoup de monde. C'est plutôt le contraire qui aura lieu, car une réaction se produira et ce sont les industriels, les ouvriers, les cultivateurs, qui devront payer les dépenses inutiles qui auront été faites. C'est ainsi que l'entreprise sera ruineuse pour le pays, au lieu de lui être avantageuse.

Si la dépense de sommes considérables constitue la principale raison pour laquelle les industriels et toutes les autres classes de la population devraient approuver le projet du gouvernement, je ferai remarquer que si l'on avait permis au Grand Tronc de mettre à exécution le projet originaire qu'il avait d'abord formé, cette entreprise aurait aussi nécessité des dépenses considérables.

Les sommes nécessaires à l'exécution de ce projet n'auraient pas été obtenues en engageant le crédit du Canada, mais elles auraient été fournies par l'initiative privée —par la nouvelle Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc—et ceux qui sont intéressés à étendre ce réseau dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Comment le public a-t-il su, pour la première fois, que le Grand Tronc avait l'intention d'agrandir le champ de ses opérations et d'étendre son réseau dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ? La première idée de la compagnie différait du projet actuel, en ce que ce dernier implique virtuellement la construction d'une deuxième voie principale, doublant ainsi celle que le Grand Tronc possède déjà depuis Québec jusqu'à son terminus ouest dans Ontario, tandis que le chemin de fer du Grand Tronc demandait, quoi ? Le 24 novembre dernier, à Montréal, M. Hays faisait la déclaration suivante :

Cette compagnie est maintenant prête à commencer immédiatement la construction d'un chemin de fer partant de North-Bay ou Gravenhurst, sur notre ligne actuelle, traversant le nord d'Ontario, communément appelé le Nouvel-Ontario et le Manitoba jusqu'à Bute Inlet ou Port-Simpson.

Ce chemin sera un chemin modèle et perfectionné, pour le trafic des marchandises et des voyageurs—il sera de première classe, sous tous les rapports.

Ceux qui ont suivi de près les merveilleux progrès accomplis dans le Nord-Ouest depuis quelques années ne peuvent s'empêcher d'être vivement impressionnés par le développement de cet immense et riche territoire; et nos directeurs croient qu'en raison du besoin apparent de nouveaux chemins de fer et aussi pour assurer au réseau actuel du Grand-Tronc-Pacifique des communications directes avec cette partie importante et grandissante du Canada, la seule politique à adopter est de prendre des moyens efficaces en vue de cette prolongation du réseau.

M. CLARKE.

Notre situation ne laisse rien à désirer dans le centre d'Ontario, dans la région industrielle ; mais lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises dans l'ouest, notre rôle finit à North-Bay. Dans ces circonstances, nous avons cru qu'une prolongation du réseau s'imposait, et c'est de là qu'est né le projet actuel.

Voilà ce que déclarait M. Hays, le gérant général du chemin de fer du Grand Tronc, un homme dont l'honorable ministre des Douanes a fait les plus grands éloges, dont il a vanté les talents et la grande expérience ; il n'était pas éloigné de le croire le premier des hommes de chemin de fer du Canada. Mais l'idée de M. Hays n'était pas de doubler la ligne du chemin de fer du Grand Tronc sur une distance de près de 1,000 milles, mais de prolonger ce réseau qui possède déjà des ramifications dans tous les centres industriels de Québec et d'Ontario, depuis son terminus ouest à Gravenhurst ou North-Bay, jusque dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest—un projet tout différend de celui du premier ministre que nous discutons en ce moment.

Cette opinion de M. Hays était corroborée par celle de M. Morse, le vice-président du chemin de fer Grand Tronc et qui est associé à M. Hays dans l'administration de ce chemin. M. Morse a eu une entrevue, à Winnipeg, avec le correspondant du "Globe" de Toronto, et il déclara que les travaux commenceraient immédiatement ; qu'il n'y aurait aucun retard de la part du chemin de fer du Grand Tronc ; que la construction serait poussée activement dès que la compagnie aurait été autorisée par ce parlement, à pénétrer dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Nous allons construire immédiatement. . . . Ce qu'il y a de plus important encore, c'est que nous ne sommes pas une nouvelle compagnie. Comme nous avons des ramifications dans tous les centres industriels de l'est, et dans les ports de l'Atlantique que la population de l'ouest désire atteindre, il est facile de voir de quel avantage sera ce chemin pour cette partie du pays. D'un côté ce chemin est en communication directe avec les fabriques qui peuvent fournir à la population de l'ouest ce dont elle a besoin, et de l'autre ce sera la ligne la plus directe entre l'ouest et la mer. Naturellement, notre but est d'ouvrir à la colonisation et de développer un des plus riches pays de la terre—les immmenses plaines qui s'étendent au nord-ouest de notre ville.

C'est-à-dire, au nord-ouest de Winnipeg.

L'Officiel du Canada confirme absolument les paroles de M. Hays et de M. Morse. L'avis publié dans ce journal, le 20 décembre dernier, demande que la nouvelle compagnie soit légalement constituée, mais dans quel but ? Pour prolonger le réseau actuel depuis North-Bay ou Gravenhurst jusque dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. De plus, les articles de l'organe ministériel dans Ontario, dans le "Globe" ne font que confirmer les deux opinions que je viens de donner. Le "Globe" disait :

En raison du besoin apparent de nouveaux chemins de fer et aussi pour assurer au réseau

actuel du Grand-Tronc-Pacifique des communications directes avec cette partie importante et grandissante du Canada, la seule politique à adopter est de prendre des moyens efficaces en vue de cette prolongation du réseau, et les travaux commenceront dès que la compagnie aura été autorisée par votre parlement.

Pourquoi ne permet-on pas au Grand Tronc de mettre ce projet à exécution ? Quelles raisons donne-t-on pour expliquer l'opposition du gouvernement à l'exécution de ce projet ? La compagnie était prête à commencer immédiatement la prolongation de son chemin dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest sans autre assistance que la subvention ordinaire que le parlement accorde aux chemins de fer dans les différentes provinces, pour permettre à ces chemins de fer d'ouvrir de nouveaux territoires. Pourquoi a-t-on obligé la compagnie à priver Ontario et Québec, les deux plus importantes provinces de la confédération, de ces communications directes avec l'ouest? Le Grand Tronc aurait construit au delà de 1,000 milles de chemin de fer à travers ce pays inconnu, où la construction est la plus difficile, sans autre aide que la subvention ordinaire de $3,000 par mille.

Qu'est-ce qui est survenu pour empêcher la construction de cette ligne qui devait être une prolongation du Grand Tronc? Au mois de mars dernier, le gouvernement annonçait qu'une commission serait nommée pour étudier toute la question des transports, mais le 30 juillet, il greffait un projet impraticable de transport entièrement par chemin de fer sur ce projet si avantageux de transport par chemin de fer et par eau. Ce nouveau projet entraînera des dépenses considérables. L'organe ministériel dans Ontario, le Globe, estime cette dépense à $100,000,000. Il fait remarquer que cette dépense se fera sentir dans toutes les parties du Canada, et je n'en doute pas, mais ce journal ajoute qu'il ne l'approuverait pas s'il ne lui était pas démontré que l'emploi de cet argent sera utile au Canada et que ceux qui auront engagé des capitaux dans l'entreprise en retiront des bénéfices raisonnables. Voici ce que dit le Globe :

> Une dépense de $100,000,000 pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique est une aubaine pour tout le Canada. . . . . Cependant nous blâmerions l'emploi d'une somme aussi considérable, si nous n'étions pas absolument convaincu que les capitaux engagés dans la construction du réseau continental du chemin de fer le Grand Tronc, comme M. Hays, l'a appelé, ne rapporteraient pas de jolies bénéfices, même avant que le chemin soit terminé.

Je crois que cette prétention est bien fondée, et que si on avait promis au Grand Tronc de mettre son projet à exécution et de se relier le plus tôt possible au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest, l'entreprise aurait été bien vue de tout le pays et des capitalistes étrangers, et qu'on aurait facilement trouvé tout l'argent nécessaire.

Mais pour des raisons inconnues que pas un seul orateur de la droite n'a encore tenté d'expliquer, le gouvernement qui, au mois de mars, nous promettait une commission pour étudier toute la question, nous soumettait, le 30 juillet, dans le cinquième mois de la session, un nouveau projet qui nécessite la construction de 1,800 milles de chemin par le gouvernement, et une dépense de $80,000,000 à $100,000,000. Et remarquez bien que lorsque ce chemin sera terminé, nous le donnerons au Grand Tronc pendant sept ans pour rien, et pendant les trois années suivantes, il ne paiera pas l'intérêt si les recettes ne rapportent pas 3 pour 100 sur le coût de la construction.

Je ne puis pas du tout comprendre pourquoi le gouvernement s'est opposé au projet du Grand Tronc et a exigé la construction du chemin de Winnipeg à Moncton, aux frais de l'Etat, pour le remettre, ensuite, au Grand Tronc. C'est la proposition la plus extraordinaire que je connaisse, d'autant plus que le gouvernement n'a pas fait les calculs nécessaires pour pouvoir se rendre compte du coût de l'entreprise.

Le très honorable premier ministre nous a donné certaines raisons que je me propose d'analyser plus tard. Pour le moment voici des faits évidents : le Grand Tronc était prêt à faire, de lui-même, tout ce qui était nécessaire pour prévenir tout encombrement du trafic dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement, au lieu de lui venir en aide, lui suscite des obstacles.

Les orateurs de la droite n'ont pas insisté sur ce point que la construction de la ligne Winnipeg et Moncton empêcherait l'encombrement du trafic dans l'ouest. Ils ne prétendent pas que ce projet augmentera les facilités dans l'ouest avant 6 ou 10 ans. Mais l'offre du Grand Tronc faite au mois de novembre dernier aurait donné à la population de l'ouest tout ce qu'elle demande, beaucoup plus tôt et plus efficacement que le projet qui nous est actuellement soumis.

L'honorable ministre des Douanes, nous a fait l'honneur, au chef de l'opposition, à mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard, à moi et aussi à quelques autres membres de la gauche, de rapporter quelques-unes des paroles que nous avons prononcées dans l'ouest, lorsque nous sommes allés visiter ce magnifique pays, l'automne dernier. Si les extraits qu'il nous a lus cet après-midi sont l'expression fidèle des opinions que nous avons émises au cours de ce voyage, on ne peut pas dire que nous appartenons au parti du "Petit Canada."

Nous avons autant de confiance dans l'avenir de cette partie du pays que les honorables membres de la droite. Et pourquoi n'en serait-il pas ainsi? Notre parti est celui qui, le premier, au Canada, a compris ce que l'avenir nous réservait. C'est l'ancien chef du parti conservateur qui a fait voter la loi qui a donné au Canada ce vaste territoire de l'ouest. C'est notre ancien chef et son parti qui a relié ce territoire aux anciennes provinces ; et, en dépit de l'op-

position de l'honorable premier ministre et de ses collègues, le Canadien du Pacifique a été construit, à grands frais, par le pays. Pourquoi? Parce que le parti conservateur avait une foi inébranlable dans l'avenir du Canada, parce qu'il n'a pas craint d'assumer de lourdes obligations pour ouvrir les plaines de l'ouest à la colonisation et y attirer l'immigration européenne.

Nous aurions renié tout le passé du parti conservateur si, en compagnie de notre chef actuel, dont nous regrettons tous l'absence ce soir, nous n'avions pas renouvelé l'expression de cette confiance, de cette foi inébranlable que nous ont enseignée nos chefs d'autrefois.

Mais malgré toutes les opinions optimistes que nous avons pu exprimer en cette circonstance, et je n'ai pas changé d'opinion depuis mon retour, je n'ai constaté, ni dans l'ouest, ni dans les autres parties du pays, le besoin d'une nouvelle ligne transcontinentale, si je comprends bien la signification de cette expression.

Par ligne transcontinentale j'entends une ligne allant d'un océan à l'autre, et avec toute la déférence possible pour l'honorable ministre des Douanes, je maintiens que personne, ni dans l'ouest, ni dans l'est, ni dans le centre du Canada, ne demandait la construction d'une nouvelle ligne transcontinentale comme celle que l'honorable ministre des Douanes nous a décrite cet après midi en termes si éloquents. Ce que la population de l'ouest demandait alors, et ce qu'elle demande aujourd'hui, ce sont de plus grandes facilités de transport, mais cela n'implique pas nécessairement la construction d'un nouveau chemin de fer depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Pendant que nous étions dans l'ouest, l'automne dernier, nous avons constaté que la construction de nouveaux chemins de fer avançait rapidement. Le réseanu Mackenzie et Mann était prolongé vers l'est et l'ouest. Le Canadien du Pacifique étendait considérablement son réseau dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. On se livrait avec ardeur à la construction des chemins de fer dans le but d'empêcher tout encombrement du trafic et de pourvoir aux besoins ultérieurs du pays.

Il est évident qu'au mois de mars dernier, le gouvernement ne songeait pas à ce chemin de fer transcontinental, car il en aurait été certainement question dans le discours du trône. S'il y pensait, il n'a certainement pas fait part de ses intentions au public. Le directeur général des Postes qui, avec ses collègues, faisait déclarer au mois de mars dernier par le Gouverneur général, que toute cette question de transport serait soumise à une commission d'experts, disait l'autre soir : " Il nous a fallu un an pour mûrir notre modeste projet." Je suis bien obligé d'accepter la parole du directeur général des Postes, mais il est difficile de concilier cette déclaration avec celle du discours du trône et avec d'autres actes du gouvernement, depuis le 12 mars dernier. Le gouvernement avait-il l'intention de tromper le pays, quand il mettait ces paroles dans la bouche de Son Excellence ? Je ne le crois pas. Si à cette époque, le gouvernement s'occupait déjà de ce projet, s'il était convaincu que la construction d'un chemin de fer de Moncton à la côte du Pacifique règlerait la difficulté, il était ridicule de sa part de dire que c'était une question compliquée et difficile que les ministres ne pouvaient pas régler seuls et qu'il fallait nommer une commission chargée de l'étudier et de faire rapport.

Mais on n'a pas donné à cette commission l'occasion d'étudier cette question. S'il est vrai que depuis un an le gouvernement travaille ardument et assidument à l'élaboration de ce projet, qu'est-il résulté de ses travaux? Doit-on juger des talents et des aptitudes des ministres par ce qu'ils ont découvert et accompli pendant ces douze mois ? Quels renseignements sont-ils en état de nous donner après douze mois de travail ? Qu'ont-ils fait pour démontrer qu'ils ont réellement et sincèrement cherché à résoudre ce problème ? Ils n'ont seulement pas un plan à nous soumettre. Ils n'ont pas une seule exploration. Ils ne savent pas quel tracé suivra le nouveau chemin. Nous sommes obligés de tout acepter les yeux fermés. Ils prétendent avoir des masses d'informations. Si cela est vrai les ministres les gardent pour eux. Les seuls renseignements que nous possédons sont ceux que nous a donnés l'honorable ministre des Finances et ils se résument à des rapports d'arpenteurs faits à la demande de la province d'Ontario, pour savoir s'il y a du bois dans ces régions, et à quelques rapports tirés de la bibliothèque. Les rapports des arpenteurs d'Ontario datent de trois ans et ceux de la bibliothèque de vingt ans.

Le gouvernement pouvait se procurer ces renseignements non pas dans un an, mais dans 24 heures. Après douze mois de travail et d'études, il nous soumet un projet dont il ne connaît pas le prix, à 10 ou 12 millions près; il n'a pas la moindre idée du tracé que suivra le chemin ; il ne possède pas un seul renseignement sur la nature du pays qu'il traversera. Il ne connaît rien des difcultés naturelles que les ingénieurs auront à surmonter.

L'honorable ministre a donné trois raisons pour lesquelles ce projet devrait être adopté. Si j'ai bien lu et bien compris son discours, ces trois raisons sont : premièrement, de donner un moyen immédiat pour assurer l'expédition dans l'est des produits de l'ouest, au plus bas pris possible ; deuxièmement, de nous donner une ligne transcontinentale entièrement sur le territoire canadien ; troisièmement, d'empêcher que le privilège du transit—" privilège ", remarquez bien—ne nous soit retiré par les Américains, et nous rendre indépendants d'eux, si cela arrivait.

Il n'y a pas de doute que ces trois raisons de l'honorable premier ministre sont données sérieusement. Quant à la première, le Grand Tronc nous aurait donné beaucoup plus tôt,

et à meilleur marché, ce que nous désirons obtenir, et ce que le premier ministre prétend nous donner avec son projet. Le Grand Tronc aurait été prolongé jusque dans le Manitoba et aurait empêché tout encombrement, beaucoup plus tôt que le chemin de fer projeté. La deuxième raison ne peut être que le résultat d'un oubli. Comme je l'ai dit cet après-midi, le Canada a déjà construit l'Intercolonial depuis Halifax et Moncton jusqu'à Montréal, et le Pacifique Canadien depuis Montréal jusqu'à Vancouver. Ainsi, grâce aux sacrifices des Canadiens, grâce à leur patriotisme, grâce à leur désir d'échapper à la dépendance commerciale des Américains, il y a déjà 15 ou 20 ans que nous avons un chemin de fer comme celui que l'honorable premier ministre parle de construire.

La troisième raison concerne le privilège de transit. On paraît craindre que ce prétendu privilège nous soit retiré, et pour éviter cela il nous faut construire une ligne entièrement canadienne. Il y a plusieurs années, M. l'Orateur, que nous pouvons fort bien nous passer de ce prétendu privilège. Je crois même que s'il avait été aboli, loin d'être un malheur pour le pays, c'eût été un bienfait pour l'Intercolonial et pour les provinces maritimes. Ce privilège de transit est un vénérable épouvantail dont on s'est déjà servi en plus d'une circonstance. C'est un spectre qu'on a évoqué une fois de trop. On l'a tiré de sa cachette à propos du fameux chemin de fer du Yukon. Il y a quelques années, quand ce projet était soumis à la Chambre, on nous disait que si le chemin de fer du Yukon n'était pas construit, les Américains nous retireraient le privilège de transit et que nos produits ne pourraient arriver au Yukon qu'en payant les droits à la frontière américaine. Mais cette fois-là, le parlement ne s'est pas laissé convaincre par cet argument et le projet du gouvernement a été rejeté. En dépit de cela, le transit en entrepôt est resté ce qu'il était et nos marchandises continuent à passer à Skagway et tout le long de la frontière, jusqu'à Portland dans le Maine. Pourquoi ? Uniquement parce que nos voisins en retirent autant d'avantages que nous et même plus. C'est la raison, la seule raison, pour laquelle ce privilège ne nous a pas été retiré.

Le ministre des Douanes nous a déclaré cet après-midi que la construction de ce transcontinental apportera un secours immédiat au Manitoba et au Nord-Ouest, et sera d'un grand avantage pour toutes les provinces du Canada. J'ai suivi très attentivement ce qu'a dit l'honorable ministre des avantages que doivent en retirer les provinces de Québec et d'Ontario. Et malgré tout mon respect pour l'honorable ministre, je dois dire qu'après son discours je n'étais guère plus avancé qu'avant. Le premier projet du Grand Tronc aurait mis tout le réseau de cette compagnie dans Québec et Ontario en communication directe avec son autre réseau de l'ouest depuis North-Bay. Qu'arrivera-t-il si la route qu'on nous propose est construite ? Les grands centres de population, les grands centres industriels seront à deux cent milles au moins du nouveau transcontinental ; et s'ils veulent être reliés à ce réseau, s'ils veulent avoir l'avantage de faire passer les wagons qui contiendront leur produits sur ce chemin de fer, ils seront obligés de construire de longs embranchements partant de Montréal, de Toronto et des autres centres. C'est le seul moyen qu'auront les industriels et les ouvriers de ces provinces de retirer quelques avantages des dépenses qui auront été faites pour la construction de ce chemin.

Dans quelle position se trouve Montréal, la métropole industrielle et commerciale du Canada ? Elle est à la tête de la navigation maritime et c'est l'aboutissant des grande voies ferrées du Canada, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Montréal est la clef du Saint-Laurent. C'est le grand centre de distribution du Canada, le grand marché monétaire de la Confédération, et dans la réalisation de ce projet, Montréal sera laissé de côté, à moins qu'on ne construise un embranchechement d'au moins deux cents milles, pour aller rejoindre la ligne principale.

Le Grand Tronc, dans son premier projet, devait utiliser sa ligne actuelle depuis Montréal vers l'ouest, par la route la plus directe, ce qui, au point de vue de la traction et des distances, aurait permis de réaliser de grandes économies, et ce qui ne sera pas possible avec le chemin que propose le gouvernement.

Tous les centres industriels de la province de Québec, à l'exception de la ville historique de Champlain et les centres à l'est de cette ville, seront dans la même position que Montréal. Si ce chemin doit être utilisé, les produits de toutes les villes importantes de la province de Québec devront faire un grand détour pour aller rejoindre la ligne principale, à 200 au 300 milles au nord de Montréal.

Quels avantages la grande province industrielle d'Ontario retirera-t-elle de la construction de ce chemin ? L'honorable ministre que m'a précédé, M. Paterson, n'a pas été très clair sur ce point, et j'espère qu'avant que ce bill soit définitivement adopté, il nous donnera des explications plus précises et plus claires concernant les avantages qu'Ontario doit retirer de ce chemin de fer. L'honorable ministre a fait des reproches à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ainsi qu'à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) parce qu'ils ont osé demander en quoi ce chemin de fer profitera à la province d'Ontario. Il a même laissé entendre qu'ils n'avaient à cœur que les intérêts d'une partie du pays, parce qu'ils ne paraissaient pas disposés à accepter son projet sans examen.

La construction du Grand Tronc-Pacifique nécessitera des dépenses énormes dans On-

tario et Québec. Il faudra dépenser au moins $25,000,000 dans Ontario, et assurément on ne reprochera pas à ceux qui ont l'honneur de représenter cette province de s'arrêter à des questions de clocher parce qu'ils s'opposent à la dépense inutile de $25,000,000 dans leur province. Nous soulevons cette objection parce que nous sommes convaincus que cette dépense est faite inutilement, et que la population d'Ontario devra payer sa part de la dette contractée par le pays pour la construction de ce chemin et n'en retirera aucun avantage appréciable. Pendant 7 ou 8 mois de l'année, dans les conditions actuelles, les centres industriels et commerciaux d'Ontario ont, avec l'ouest, des voies de communications plus courtes et moins coûteuses que celle que pourrait leur donner le Grand-Tronc-Pacifique. La distance actuelle, par chemin de fer et par eau, entre Toronto et Winnipeg est de 1,085 milles—535 milles par chemin de fer et 555 milles par eau.

Par la même route, la distance entre Hamilton et Winnipeg est de 1,087 milles—537 milles par chemin de fer et 550 milles par eau.

La distance entre London et Winnipeg, par la même route, est de 1,116 milles—566 milles par chemin de fer et 550 par eau.

Qu'on remarque bien que ce tableau des distances s'applique également aux produits des centres industriels et des villes situés autour des localités que je viens de mentionner.

Voyons maintenant les distances par la ligne projetée. Pour relier Toronto avec la ligne principale, il faudrait un embranchement de 425 milles se dirigeant vers le nord et opérant le raccordement au lac Abbitibi ; à partir du grand centre industriel d'Hamilton, la distance serait de 460 milles, et de London, pas moins de 515 milles. Ainsi avant que les produits de ces centres industriels et des localités environnantes puissent atteindre le nouveau Grand-Tronc-Pacifique il faudra leur faire parcourir, par chemin de fer, une distance de 425 milles, dans le cas de Toronto, de 460 milles dans le cas d'Hamilton et de 515 milles, dans le cas de London. Cependant, l'honorable ministre ne voit dans ce projet que des avantages pour la province d'Ontario.

Mais quand ces produits seront rendus au lac Abbitibi, à quelle distance seront-ils de Winnipeg ? Après avoir franchi 425 milles, depuis Toronto, ils seront encore à 940 milles de Winnipeg. Voilà tout l'avantage que nous pouvons espérer retirer de la mise à exécution de ce projet.

Par voie du Grand-Tronc-Pacifique les distances, pour aller à Winnipeg seront donc comme suit :

	Milles.
De Toronto	1,365
De Hamilton	1,400
De London	1,455

Tandis que par la route actuelle, entièrement par chemin de fer, les distances pour aller à Winnipeg sont beaucoup plus courtes :

	Milles.
De Toronto à Winnipeg	1,285
De Hamilton à Winnipeg....	1,320
De London à Winnipeg..	1,375

Si le gouvernement persiste dans son projet, le nouveau chemin de fer aura 100 milles de plus que la route actuelle, entièrement par chemin de fer, ou que par la route que nous donnerait le projet du chemin de l'opposition, tant par le Grand Tronc que par l'Intercolonial.

La route actuelle par terre et par eau est près de 300 milles plus courte que le chemin que propose le gouvernement, et il est absurde de prétendre que pendant sept ou huit mois de l'année les industriels d'Ontario se serviront de ce chemin de fer pour expédier leurs produits dans l'ouest, quand ils ont à leur disposition une route mixte, de 300 milles plus courte. Je demande donc à l'honorable ministre des Douanes en quoi ce nouveau chemin pourra être utile aux industriels d'Ontario.

Un mot maintenant de la section de Québec. La distance actuelle, par le Canadien du Pacifique, entre Montréal et Winnipeg est de 1,424 milles, et par le Grand-Tronc-Pacifique elle ne pourra pas être moindre de 1,475 ou 1,500 milles. Le chemin que le gouvernement propose de construire aura donc 100 milles de plus que la route actuelle, entièrement par chemin de fer.

A l'heure qu'il est le chemin de fer du Grand Tronc possède 3,142 milles de voie ferrée dans Ontario et Québec ; et si le plan de l'honorable chef de l'oppositon était adopté, tout cet immense réseau serait en communication directe avec Winnipeg et avec l'ouest. Grâce au projet ministériel chaque mille de ce réseau se trouvera isolé de la nouvelle ligne, et pour atteindre l'ouest il faudra faire un détour et construire des embranchements pour établir des correspondances avec la ligne principale. L'embranchement de Toronto devra avoir une longueur de 425 milles et celui de Montréal 200 milles. Ces embranchements considérables devront être construits avant que Québec et Ontario retirent le moindre avantage de la construction de la nouvelle ligne.

Qu'aurait-on pu faire avec cet argent, si le gouvernement n'imposait pas au pays la construction de cette ligne entre Québec et Winnipeg ? Le plan exposé à la Chambre par le chef de l'opposition aurait pu être mis et aurait été mis à exécution, si l'occasion lui en avait été donnée. Avec l'Intercolonial, nous aurions eu accès à la baie Georgienne et à l'ouest ; le chemin de fer du Grand Tronc aurait obtenu le droit de circulation depuis son terminus nord-ouest, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg ; le réseau Mackenzie-Mann, dont le terminus est maintenant à Port-Arthur, serait venu jusqu'à Sudbury et Ontario. Ainsi, le résultat net de l'adoption du projet du chef de l'oppositon, à la

place de celui du gouvernement, aurait été de mettre quatre grandes lignes en communication avec l'ouest, au lieu de deux.

Etudions maintenant la section Québec-Moncton et voyons ce qui en est. Le gouvernement propose de construire, entre ces deux villes, une nouvelle ligne qui coûtera $15,000,000. Quel sera le résultat de cette dépense considérable ? Quel avantage cela nous procurera-t-il ? Ce chemin n'ouvrira pas à la colonisation un territoire dont on puisse attendre de grands résultats sous le rapport de l'agriculture et il pourra causer des dommages considérables aux forêts, dans cette partie du pays. Quelles seront aussi les conséquences de cette nouvelle ligne sur le trafic de l'Intercolonial qui va aussi de Moncton à Québec ou Lévis, en face de Québec ? Croit on que la construction d'un deuxième chemin de fer augmentera le trafic de l'Intercolonial ?

Avec l'argent que l'on propose de consacrer à la ligne Québec-Moncton, les distances sur l'Intercolonial pourraient être diminuées, s'il est possible de le faire avec avantage, et tous les ports de l'Atlantique, dignes de ce nom, ainsi que les ports de Québec et de Montréal pourraient être aménagés et outillés de manière à répondre à tous les besoins du trafic d'ici à un grand nombre d'années.

Le projet du gouvernement nécessite une dépense de $15,000,000 pour la construction d'une ligne entre Québec et Moncton, et cependant l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) nous déclare—et personne n'a nié cette assertion—que l'Intercolonial actuel peut transporter quatre fois plus de trafic qu'il n'en transporte à l'heure qu'il est.

Comment un seul député de la droite peut-il préconiser un projet qui aura pour résultat de faire double emploi, sur un parcours de 400 milles, avec un chemin de fer qui a déjà coûté $70,000,000 à l'Etat, qui lui enlèvera tout son trafic d'entier parcours et en fera une ligne locale dont les déficits iront s'accumulant d'année en année ? J'ai étudié toute cette question du mieux que j'ai pu, et je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le gouvernement persiste à vouloir construire cette ligne de Québec-Moncton. Les provinces maritimes n'ont jamais demandé la construction d'une ligne directe à travers cette partie du pays. Si cette section est nécessaire à la nouvelle voie, pourquoi ne pas raccourcir l'Intercolonial entre Lévis et Moncton, et l'inclure dans le nouveau transcontinental ?

Comme l'a expliqué l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, il est impossible de construire à travers ce pays un chemin de fer dont les pentes seront plus faibles, ou même aussi faibles que sur l'Intercolonial ; et pour cette raison et aussi parce que l'Intercolonial est en état de transporter beaucoup plus de trafic qu'il n'en transporte, je me demande encore une fois pourquoi le gouvernement persiste à imposer au pays cette dépense inutile et même nuisible de $15,000,000 qui pourraient être employés beaucoup plus utilement à la solution du problème des transports dans ce pays.

Au cours du débat, les orateurs de la droite ont cité beaucoup d'opinions pour démontrer la sagesse de leur projet. Il y en a plusieurs autres qui auraient pu leur être très utiles, mais ils n'ont pas jugé à propos d'en donner communication à la Chambre. L'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler) a fait remarquer que le gouvernement n'a pas donné l'opinion de sir William Van Horne sur la sagesse, l'opportunité et la possibilité de ce projet. Personne ne peut mettre en doute les grandes connaissances et la longue expérience de sir William Van Horne ; son opinion fait autorité dans tout le Canada et même par tout le continent de l'Amérique du Nord, et le gouvernement lui-même a reconnu ses mérites en le choisissant comme président de la commission qu'il se proposait de nommer pour étudier et régler toute cette question des transports du Canada. On peut trouver étrange, dans ces circonstances, que le gouvernement n'ait pas consulté sir William Van Horne pour savoir ce qu'il pensait du projet, avant d'engager le pays dans cette entreprise. Voici ce que sir William Van Horne en pense :

> Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre chemin de fer passant entièrement sur le sol Canadien ne transporteront jamais volontairement et exclusivement par voie de fer au nord des Grands lacs, jusqu'à un port canadien de l'Atlantique, du blé destiné à l'exportation, pour la simple raison qu'il n'y aura jamais de profit dans ce transport, et la construction d'un chemin de fer entièrement canadien d'un océan à l'autre ne résoudra jamais le problème du transport dans l'ouest.

Ce langage ne prête pas à l'équivoque. Tous ceux qui le lisent savent ce qu'il veut dire. Il veut dire que ce chemin ne règlera pas la question des transports dans l'ouest, qu'il est impuissant à apporter remède à la situation, et cependant, en dépit de cette opinion qui a été exprimée il y a un mois ou deux, le gouvernement persiste à imposer son projet au pays.

Il y a encore une autre opinion dont les ministres auraient pu prendre connaissance, s'ils avaient tenu à bien renseigner la Chambre sur cette question. C'est celle de celui qui occupe la position de premier ministre de la province du Canada qui produit le plus de grain, d'un homme qui a déjà beaucoup fait pour résoudre le problème des transports dans sa propre province—le Manitoba. D'un homme qui est le commissaire des chemins de fer de cette province, et qui, plus que tout autre citoyen du Manitoba, est en droit de parler au nom de la population de cette province.

M. Roblin a donné son opinion au sujet de ce projet de chemin de fer transcontinental, au sujet des avantages qu'en retireront les

producteurs de blé de cette province. Et que dit-il? Ces opinions, je pense, valent la peine d'être consignées car elles font voir à quel point le gouvernement s'est trompé dans ses efforts pour venir en aide à la population du Manitoba en trouvant une solution au problème des transports. M. Roblin dit :

En ma qualité de commissaire des chemins de fer du Manitoba, représentant, si je ne me trompe, la majorité des habitants de cette province, je n'hésite pas à dire qu'aucun de nous n'a encore entrevu même comment cette ligne, proposée par sir Wilfrid Laurier, pourra être d'une utilité ou d'un avantage pratique plus grand qu'aucun autre chemin de fer qui traverserait notre province.

Et plus loin il ajoute :

Je n'ai pu rien voir dans le projet qui soit de nature à nous faire espérer qu'il assurera à la population du Manitoba quelque avantage pratique ou matériel autre que ce que nous assurait une ligne quelconque. Il se peut que sir Wilfrid Laurier soit plus patriotique que je ne le suis moi-même. Je le considère un bon patriote ; mais je dois dire que tout patriotes que nous soyons nous aussi dans l'Ouest, nous ne sommes pas d'avis de construire un chemin de fer avec l'argent du peuple, pour permettre ensuite à nos produits d'être expédiés de force par une certaine voie moyennant une perte de cinq cents par boisseau pour nous. Vous concevez que les cultivateurs ne l'entendraient pas de cette oreille.

Les habitants du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest aimeraient à voir l'Intercolonial prolongé de Montréal à quelque port de la baie Georgienne, un chemin de fer de l'Etat qui ferait fonction de régulateur du trafic sur les autres résaux. Nous aimerions que le gouvernement établît des installations terminales gratuites sous forme d'entrepôts à Parry-Sound, ou quelque autre endroit de la baie Georgienne, et pourvût un matériel roulant suffisant pour transporter, au fur et à mesure des besoins, tous les envois qui pourraient se présenter, garantissant ainsi aux cultivateurs du Nord-Ouest que le tarif de Parry-Sound à Montréal ne sera jamais plus élevé que ce que les cultivateurs des états de l'ouest ont à payer de Buffalo à New-York. C'est la politique en laquelle nous croyons dans l'ouest, et nous croyons que c'est la politique du parti conservateur du Canada pris en bloc.

J'ai profité de l'occasion pour donner les opinions de deux hommes qui, d'après moi, sont mieux en mesure que qui que ce soit de juger de la valeur de ce projet de chemin de fer transcontinental proposé par le gouvernement, et ils n'hésitent ni l'un ni l'autre à condamner cette proposition, l'un parce qu'elle ne saurait résoudre le problème des transports et l'autre, parce qu'elle n'est virtuellement d'aucune utilité pour la population manitobaine. Mais il est une troisième opinion que ces honorables députés auraient pu citer, s'ils l'avaient voulu, une opinion à laquelle probablement ils attacheront une plus grande importance qu'à celle d'aucun des messieurs dont je viens de parler. Je veux parler de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Il nous a donné son opinion sur cette matière ; il nous en a même donné plusieurs ; mais il en est une qu'il nous a donné récemment. On se rappellera que l'honorable député avait fait observer que le transport du blé se faisait de Port-Arthur à New-York moyennant 3½ cents à 4 cents au plus par boisseau, durant les mois d'été.

M. CHARLTON : Je n'ai rien dit de tel ; c'est une erreur.

M. CLARKE: Je regretterais de citer inexactement les paroles de l'honorable député ; mais je vais lui indiquer la référence, et il pourra nous dire où est l'erreur. Dans le cours de ses observations, il prétendit qu'il serait ridicule pour la voie ferrée d'entier parcours de chercher à soutenir la lutte contre un taux de 4 cents ou 4½ cents le boisseau. Il déclara alors ce que l'honorable M. Roblin a déclaré plus récemment : que les cultivateurs du Nord-Ouest ne voudraient pas payer cinq cents de plus par boisseau pour faire transporter leur blé entièrement par voie ferrée, au lieu de le faire transporter par voie ferrée et par voie d'eau. A-t-on quelque doute de la justesse de cette proposition? Les cultivateurs du Nord-Ouest pouront-ils être contraints d'expédier leur blé par la voie ferrée d'entier parcours, lorsqu'ils sont à même de l'expédier à cinq et six cents meilleur marché par la voie ferrée et la voie d'eau combinées? Voici ce que l'honorable député (M. Charlton) a dit, et je signale ses paroles à l'attention de la Chambre :

Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Québec ou Halifax, par voie ferrée, aux taux des lignes américaines. Il est vrai qu'en hiver——

Il y a quelque consolation pour les avocats de cette ligne transcontinentale dans ces paroles de lui que je vais citer :

Il est vrai qu'en hiver nous pourrions nous assurer une bonne partie de ce trafic.

C'est-à-dire le transport en hiver de Winnipeg à Québec.

Nous aurions assurément tout le trafic des produits agricoles et forestiers, au nord de la ligne de division des eaux, entre le lac Winnipeg et Québec. Nous ne pouvons empêcher le détournement du trafic du grain vers les routes américaines qu'en ayant recours à des moyens artificiels.

Et c'est précisément ce que l'honorable député et ses amis cherchent à faire maintenant ; ils cherchent à détourner ce grain d'une manière artificielle, bien que l'honorable député (M. Charlton) nous ait dit qu'il est impossible de le faire avec succès.

Nous ne pouvons empêcher le détournement du trafic du grain vers les routes américaines qu'en ayant recours à des moyens artificiels, tels que des droits d'exportation, des restrictions douanières qui mécontenteraient le Nord-Ouest ; et n'oublions pas que le temps n'est pas éloigné où le Nord-Ouest sera maître de la situation.

Cette partie du pays se peuple rapidement, et elle exigera d'avoir accès aux marchés les

plus avantageux. Les producteurs de blé du Nord-Ouest s'inquièteront peu de vendre aux minoteries de Minnéapolis, ou à ceux du Portage du Rat ou d'Ontario, ou des Etats de l'est, ou d'Angleterre. Ils voudront aller où il y aura plus d'avantages pour eux. C'est ce marché qu'ils veulent, ils le demandent et ils ont droit de l'avoir.

Et pourtant, après avoir fait cette déclaration solennelle, il y a quelques mois, l'honorable député (M. Charlton) apparaît comme le principal avocat d'un projet diamétralement opposé aux opinions qu'il exprimait alors. Y a-t-il quelque doute dans l'esprit de l'honorable député que les cultivateurs de l'ouest n'enverront pas leur blé par la voie ferrée d'entier parcours quand ils sont à même de l'expédier à bien meilleur marché par la voie ferrée et la voie d'eau combinées? Il ne peut y en avoir. Vous me demandez, M. l'Orateur, pourquoi je cite l'opinion de l'honorable député (M. Charlton) et je vais vous le dire. C'est lui qui fut désigné entre tous les membres de la droite, pour répondre au réquisitoire de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), contre le projet du gouvernemnt. Ce fut lui qu'on choisit, après délibération, sans doute—bien qu'il eût exprimé l'opinion que je viens de citer —comme le plus apte à défendre le gouvernement. Il semble être le cheval de brancard du ministère : dès que le chariot des ministres s'engage dans une ornière, l'honorable député y est attelé pour l'en sortir. Il fut choisi comme étant probablement le plus capable de plaider la cause et de démontrer que ce qu'il avait solennellement, dans la Chambre des communes, il y a trois mois, déclaré impraticable et ridicule était justement ce qu'il nous fallait maintenant pour résoudre le problème des transports.

Mon très honorable ami, le premier ministre est ici, ce soir, et j'aimerais à lui signaler particulièrement une déclaration parue ces jours derniers dans un journal qu'on ne peut certainement pas regarder comme hostile au chef du gouvernement. Le directeur de ce journal est un admirateur du premier ministre, il est son biographe ; il considère le très honorable premier ministre comme son Gamaliel politique, et il se tient à ses pieds ; il suit le très honorable premier ministre aussi loin qu'il est possible pour aucun homme de le suivre. Et pourtant, après avoir donné son approbation à ce projet lorsqu'il fut d'abord proposé, après délibération, ayant un devoir à remplir envers sa clientèle dans la province d'Ontario et dans tout le Canada, le rédacteur de ce journal est contraint de donner un avertissement, et j'ai confiance que le premier ministre y donnera quelque attention, sachant de qui il vient. Est-il besoin de dire que je veux parler du directeur du News, de Toronto ? Ce journal dit :

En discutant ce projet, le "News" a constamment insisté sur cette condition que le chemin pour avoir chance de succès devrait être à peu près parfait. Cela veut dire que les rampes devront être aussi douces que celles du New-York central et du Wabash. Une excellente règle serait d'adopter quatre dixièmes de 1 pour cent (21 pieds par mille) comme pente maxima. Dans toute cette discussion, le "News" a considéré comme admis qu'on établirait de telles rampes, ainsi que des courbes faciles. A moins de cela, la ligne ne donnera pas satisfaction.

L'importance de cette condition est immense. Il ne faudrait pas prendre des espérances pour des réalités. Nous disons que la ligne "devra" être ainsi construite ; la nature pourra répondre que cela est impossible.

Et, M. l'Orateur, d'après les renseignements, les renseignements très incomplets que nous avons pu obtenir, nous pensons que la réponse de la nature ne sera pas douteuse.

Que faire alors ? Si, une fois le tracé établi, des rampes raides s'annoncent, de ce moment la perspective sera des plus sombres.

Ne sont-ce pas là des paroles de sagesse, et mon très honorable ami ne ferait-il pas bien d'y réfléchir. Elles ne sont pas écrites par un adversaire politique du premier ministre, mais par ami personnel, ardent.

Si les ingénieurs, à la suite de recherches patientes, après avoir épuisé leur ingéniosité, sont contraints de faire rapport que des rampes raides sont inévitables, le projet ne vaudra pas la peine d'être essayé. Le meilleur plan alors, sera de s'appliquer à l'amélioration de la route de lacs et chemin de fer que nous avons déjà.

Il est une différence marquée entre le projet du gouvernement et celui de la gauche, différence que le peuple canadien ne manquera pas de saisir. Le chef de l'opposition dit : Appliquons-nous dès maintenant à l'amélioration de la route des lacs et chemins de fer ; nous connaissons sa valeur, nous connaissons ce qu'elle nous a donné dans le passé, et notre premier devoir, c'est de la rendre aussi parfaite que possible. Cela étant fait, nous avons de l'argent à jeter par les fenêtres, et si nous voulons ouvrir de vastes territoires à de centaines de milles au nord, alors nous pourrons mettre à l'étude ce projet de chemin de fer transcontinental de colonisation que le très honorable premier ministre et ses partisans proposent au pays.

Je ne sache pas, M. l'Orateur, que je puisse donner au sujet de l'incongruité de ce projet d'autres opinions, ou des opinions plus convaincantes que celles déjà citées par moi. Mais la députation me pardonnera peut-être si je m'arrête quelques instants sur l'opinion exprimée par l'un de nous qui était le plus à même d'exprimer une opinion relativement à ce projet imposé à la Chambre par ses collègues, et en conséquence de quoi l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dut quitter le ministère. S'il y avait un homme dans le parlement du Canada qui, en raison de son expérience comme chef du département des Chemins de fer, depuis 1896, fût en état de

juger sainement de la sagesse ou de la folie du projet du gouvernement, c'est bien l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. Il se convainquit tellement de l'incongruité, de l'abusrdité, de la folie de cette entreprise qu'il se sépara, à regret, j'en suis sûr, du chef du gouvernement et de ses collègues. Il eut le courage de ses convictions, et se montra prêt à faire des sacrifices pour elles. Et si la rumeur est vraie, sa conduite est le vif contraste de celle de certains de ses collègues qui avaient eux aussi des opinions et des convictions mais ne voulurent faire aucun tel sacrifice à leur appui.

Quelle est l'opinion, M. l'Orateur, de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, relativement à ce projet ? Pourquoi s'y est-il opposé ? Parce qu'en premier lieu il va ruiner le chemin de fer Intercolonial ; parce qu'en second lieu le pays ne possède pas de données, de renseignements suffisants à son sujet ; et parce que le temps n'est pas venu de soumettre le pays à l'énorme dépense que la construction et l'entretien de ce chemin de fer imposeront. Ce sont là de fortes et solides raisons, et elles n'ont pas encore été réfutées d'une manière satisfaisante par les honorable députés de la droite.

Comment a-t-on répondu aux raisonnements de l'honorable ex-ministre ? Par des raisonnements ? Non, par des injures. De basses insinuations, des allusions malveillantes, des reproches ont tenu lieu de réponse au réquisitoire écrasant de l'ex-ministre. Les injures lancées à la face de cet honorable gentleman n'auront pas l'effet, je le crains, d'élever le ton des débats de cette Chambre ou de mettre en meilleure posture vis-à-vis du peuple ceux qui s'y sont laissés aller.

On nous a reproché, M. l'Orateur, nous membres de l'opposition, d'avoir applaudi l'honorable ex-ministre à cause de son attitude hostile au gouvernement. Pourquoi n'accepterions-nous pas ses vues si elles sont d'accord avec les nôtres, et si nous croyons qu'il a tiré ses conclusions à la suite d'un examen attentif, de recherches sérieuses ? Pourquoi n'acclamerions-nous pas l'esprit d'indépendance et de patriotisme dont il a fait preuve, en faisant le sacrifice d'une position de grand honneur et de gros émoluments afin d'être libre de combattre un projet qu'il juge contraire aux intérêts bien compris de son pays, de sa province et de son comté ? Les honorable députés de la droite aiment à s'inspirer des mœurs parlementaires qui règnent de l'autre côté de l'océan ; mais l'exemple que nous a donné l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux est digne des traditions du grand pays auquel nous tenons notre liberté et nos institutions politiques. Lorsqu'un homme est prêt à faire les sacrifices qu'a faits l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux en vue de rester fidèle à ses sincères convictions, il mérite l'approbation et l'appui, non seulement de ses anciens adversaires politiques, mais de quiconque croit en l'honnêteté, la franchise, la justice.

M. CLARKE.

Comment l'acte de l'honorable ex-ministre a-t-il été accueilli de l'autre côté de la Chambre ? Par un concert, dirai-je, d'aboiements, de dénonciations et d'insinuations indignes de la députation. Depuis dix à quinze jours que je prête l'oreille à ces discours, je me suis demandé dans quelle position seraient ces honorables députés qui ont couru sus à l'ex-ministre si les négociations entre lui et ses anciens collègues auboutissent à sa rentrée dans le cabinet ? Ou si, en conséquence de ces négociations, le projet si éloquemment et énergiquement défendu par l'honorable ministre des Douanes, cet après-midi, était sensiblement modifié dans le sens des vues de l'ex-ministre, et si l'honorable gentleman était prié par ses anciens collègues d'accepter quelque position honorable et lucrative au service de l'Etat ? Continueraient-ils à le suivre, et à le regarder comme un membre éminent du parti ? Lui imputeraient-ils les mêmes motifs bas et inavouables qui d'après eux auraient dicté sa conduite récente ? A en juger par leurs discours, quelles sont donc les mœurs politiques qui ont cours parmi eux ? Avant que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux fût sorti du cabinet, il était acclamé par ces messieurs comme l'administrateur le plus habile qui eût jamais dirigé le département des chemins de fer en ce pays. Dès qu'il eût quitté le ministère, il fulminèrent contre lui une sentence d'excommunication, ils le signalèrent comme un homme indigne de la confiance publique au Canada. Qu'on me permette de citer quelques-unes des observations faites au cours du débat par certains de ces messieurs au sujet de l'honorable miministre. Mon honorable ami de Norfolk-nord, avec cette charité qui le caractérise dans ses discours, parla ainsi :

> Cependant, il est bien évident pour moi, comme il doit être bien évident pour toute personne qui possède une connaissance raisonnable de la position, que l'honorable député, dans la critique qu'il a faite de la politique du gouvernement au sujet de l'Intercolonial, ne s'est pas donné la peine de nous faire connaître tous les faits.....L'attitude qu'il a prise hier manquait de cette dignité que l'on doit s'attendre à rencontrer chez un homme qui a abandonné son portefeuille pour des raisons morales et patriotiques et la violence de son langage m'a convaincu qu'il y avait d'autres raisons que celles qu'il nous a fait connaître pour justifier sa sortie du cabinet.....L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux aurait peut-être préféré pouvoir disposer à sa guise des contrats pour la construction de ce chemin, mais je suis bien convaincu qu'il sera construit aussi économiquement, grâce à l'arrangement qui a été conclu.

C'est là l'insinuation, l'allusion malveillante que l'honorable gentleman fait quant aux motifs qui ont engagé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à agir. Mon honorable ami de Gaspé (M. Lemieux) a dit ceci :

Le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas été une critique, mais une diatribe. Ce n'était pas de la froide raison, c'était du dépit. Le dépit qui suinte dans le discours de l'ex-ministre indique bien que le vrai motif de sa démission ne nous a pas encore été révélé.

L'honorable député de Hants (M. Russell) a dit :

Ce reproche semblait plausible et mérité, aussi tous les critiques étourdis et tous les journaux torys du pays en firent-ils aussitôt leur profit. Aussi, avec son inconstance ordinaire, aussitôt qu'ils eurent épousé cette opinion, l'ex-ministre y renonça.

C'est là l'opinion exprimé par l'honorable député de Hants quant au caractère de l'ex-ministre. Puis, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) dit :

L'histoire est rempli de telles conversions politiques ; mais comme conversion rapide, sans cause apparente, je ne puis comparer celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qu'à celle de Paul de Tarse ; mais entre les deux cas, il y a cette différence : la conversion de Paul était due à l'intervention divine, tandis que dans le cas de l'ex-ministre, il n'y a eu d'autre influence ni d'autre intervention que la blessure faite à son amour-propre et au sentiment de sa dignité.

M. l'Orateur, ce serait peut-être rendre service aux honorables députés de la droite que de les renseigner sur les circonstances de la conversion de Saul de Tarse. Il est probable que l'honorable député de Norfolk-nord y trouverait son profit. Comme vous le savez, M. l'Orateur, Saul était un grand homme parmi les grands prêtres du jour. Il persécuta les chrétiens avec une grande rigueur. Il ne leur ménagea ni les menaces ni les mauvais traitements ; mais après qu'il eût aperçu la lumière, que les écailles fussent tombées de ses yeux, il devint un bien meilleur homme ; et de quel traitement fut-il l'objet alors de la part de ceux avec qui il avait vécu jusque-là ? Le même que celui infligé aujourd'hui à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux par ces grands prêtres de la moralité politique qui siègent à droite. Paul fut persécuté, fouetté, banni, mais sa réputation aujourd'hui survit à celle de ses persécuteurs. Les honorables députés de la droite cherchent de la même manière à persécuter et ostraciser politiquement, par tous les moyens possibles, l'ex-ministre des Chemins de fer. Ils cherchent à dénigrer celui dont récemment encore ils exaltaient l'œuvre. Mais que l'honorable député se moque de ces attaques, qu'il continue imperturbablement son chemin, sans s'occuper des calomnies et des traits de malice. Il les domine tous, quand ce ne serait que sous ce rapport, qu'il a le courage de ses convictions ; et je suis persuadé qu'il est tenu en plus haute estime par le peuple canadien aujourd'hui que ces honorables députés de la droite qui s'efforcent de le rapetisser.

L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) a déclaré que l'ex-ministre des Chemins de fer avait dû rester approximativement dans les bornes de la vérité, parce qu'il avait encore une réputation de véracité à conserver. C'est probablement une des raisons pour lesquelles l'ex-ministre des Chemins de fer a quitté les rangs de la droite. Il avait une réputation de véracité qu'il ne voulait pas perdre, et c'est ce qui serait arrivé s'il était resté dans le cabinet. Dans le discours qu'il fit à la Chmabre il y a quelque temps, il déclara qu'un de ses collègues l'avait engagé à rester dans le cabinet, en dépit de son hostilité à la mesure du gouvernement. Il exonéra le très honorable chef du gouvernement de tout soupçon à cet égard, mais sa déclaration qu'il avait été ainsi invité par un de ses collègues ne fut pas démentie. Quel commentaire de la moralité politique des honorables députés de la droite cet incident ne nous fournit-il pas ! On pria l'ex-ministre, bien qu'il fût opposé au projet, de se tenir coi pendant que ses collègues feraient voter par la Chambre, avec son concours apparent, une mesure qu'il considérait absolument contraire aux intérêts du peuple et entraînant inutilement une énorme dépense de fonds publics. Faut-il s'étonner, M. l'Orateur, que l'honorable député, ayant le désir de conserver sa réputation de véracité, ait refusé de demeurer plus longtemps en la compagnie d'hommes capables de faire pareille proposition ? Mon vénérable ami de Victoria (M. Ross) a eu également quelque chose à dire de la conduite de l'ex-ministre. Voici les mots dont il se servit :

Or, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous rappelle un certain personnage du Paradis Perdu, de Milton, qui aimait mieux occuper une certaine position en un certain lieu que d'être au second rang dans les régions célestes.

Or, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été comparé à Saul ou Paul par un honorable député et à Satan, par un autre, ce qui indique une grande divergence d'opinion parmi les membres de la droite quant au véritable caractère de l'ex-ministre. Ce même digne député continue en ces termes :

Je me demande quelle conduite il aurait tenue et où nous le trouverions aujourd'hui, si on lui avait demandé d'être le président de cette grande commission chargée de diriger la politique des chemins de fer.

Voilà l'insinuation lancée que l'ambition personnelle et l'esprit de lucre ont été les motifs déterminants de sa sortie du cabinet. Le même honorable député dit encore :

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait être libéral, et je me dis parfois que si on lui avait demandé de devenir le président de cette commission projetée, nous le trouverions encore appuyant le gouvernement ; il ne se serait pas conduit comme il l'a fait.... Rappelez-vous que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été coupable du péché d'ingratitude dans ses procédés à l'égard de ses anciens collègues. Ils sont peut-être bien contents d'en être débarrassés, et il est un autre

verset qu'on pourrait lui appliquer : "The toun is well rid of o' this deil o' Dundee". Je pense que le gouvernement est bien débarrassé de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ; ses collègues peuvent respirer plus librement et agir avec plus d'entente.

Puis, nous avons l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Voici sa contribution :

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

Qu'on me permette de donner un exemple du genre de critique de l'honorable député de Huntingdon (M. McLaren) :

Après avoir été témoin de l'humeur, de la petitesse et de l'irritabilité dont l'ancien ministre a fait preuve dans son discours, j'en suis venu à la conclusion qu'il n'est pas un aussi grand homme que je pensais.

Au lieu d'imputer des motifs déshonorants à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ses anciens amis politiques auraient mieux fait de le défendre et de sympathiser avec lui, de reconnaître qu'il n'était poussé que par des motifs honorables et le désir d'assurer le plus grand bien de son pays.

Il est une question dont je désire parler, et je le ferai brièvement : C'est celle du retrait par les Etats-Unis de ce que le premier ministre a appelé le "privilège" de transit. Je conteste l'exactitude du mot "privilège" dans la circonstance. Ce n'est pas un privilège qu'on nous accorde ; c'est un arrangement conclu avec nous, qui est à l'avantage des deux parties. Quelle est la signification du mot privilège? Celle-ci : "Une faveur, un avantage, un profit particulier; un droit, ou une immunité dont d'autres ne jouissent pas. La convention relative au transit en entrepôt est à l'avantage mutuel des deux parties, et je le répète, nos voisins retirent au moins autant d'avantages de cette convention que le peuple canadien.

Cette offre relative au transit en entrepôt n'est pas faite par les Etats-Unis au Canada seulement, mais à toute nation étrangère qui désire s'en prévaloir. Pourquoi, dès lors, le très honorable premier ministre s'effraie-t-il du danger de retrait de ce privilège de transit au point de vouloir plonger le peuple dans une dépense de $150,000,000 en vue de construire un autre chemin de fer transcontinental ? La convention relative au transit entre les deux pays est tout autant à l'avantage de nos voisins que de nous-mêmes. Le maintien de notre indépendance commerciale ne dépend pas du bon vouloir des Etats-Unis. Lorsque le très honorable premier ministre et ses collègues prêchaient l'union commerciale, qui aurait voulu dire notre sujétion politique aux Etats-Unis, les vigoureux patriotes canadiens, les chefs de l'ancien parti conservateur, complétaient la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et le creusement de nos canaux, qui ont assuré notre indépendance absolue des Etats-Unis. Si ce privilège, ou cet arrangement, ou cette convention, comme vous voudrez l'appeler, était annulé, nous avons d'un bout à l'autre du Canada des voies de communication par terre et par eau qui assurent absolument notre indépendance. Et pourtant, le très honorable premier ministre a signalé ce privilège de transit comme la principale raison de voter cette énorme dépense. Mais les honorables députés de la droite ont dû observer que dans le cours de ses observations, cet après-midi, le ministre des Douanes a cherché à excuser et expliquer aussi bien qu'il a pu ces déclarations du premier ministre au sujet du privilège de transit. Il a atténué le plus possible l'effet des paroles dont s'était servi son chef. M. l'Orateur, le premier ministre devait être bien à bout d'arguments pour appuyer ses déclarations relatives à la valeur du privilège de transit de citations d'un discours de ce multimillionnaire, Andrew Carnegie. Voici ce qu'a dit M. Carnegie :

D'un mot le président abolirait le privilège, aujourd'hui si libéralement accordé au Canada, de transporter, sans payer les droits d'entrée, ses exportations et ses importations à travers le territoire américain, cinq mois de l'année pendant lesquels ses ports sont emprisonnés dans les glaces. Ce privilège, le Canada en jouit toute l'année durant. De tous ceux que je connais, le président Roosevelt serait le dernier à hésiter à prononcer ce mot. D'ailleurs, même lui et son cabinet ne sauraient résister à la demande impérieuse qui leur serait faite de ne pas mettre entre les mains d'une autre puissance l'arme destinée à nous combattre.

Je me demande ce que pensent les honorables députés des provinces maritimes de l'à-propos de cette citation du discours de M. Carnegie faite par le très honorable premier ministre. Les ports d'Halifax, de Sydney, de Saint-Jean, de County-Harbour sont-ils donc fermés par les glaces cinq mois de l'année? La déclaration de M. Carnegie a-t-elle quelque fondement ? N'est-elle pas une insulte à l'intelligence du peuple ? Pourtant, le très honorable premier ministre l'a citée pour justifier son attitude, pour faire bien sentir la valeur du privilège de transit pour notre peuple. M. Carnegie fut réfuté l'autre jour par un des journaux les plus influents des Etats-Unis. Son attitude fut condamnée et répudiée par un des plus grands journaux de ce pays, la Tribune, de New-York. Voici en quels termes ce journal répond à M. Carnegie :

M. Carnegie propose que le gouvernement des Etats-Unis abroge sur le champ le privilège de transit, et empêche ainsi le Canada de se servir de nos ports. Mais comme nous permettons aujourd'hui au Canada d'utiliser nos ports en vue de l'importation de marchandises anglaises sous l'empire de droits de faveur, il est difficile de comprendre pourquoi nous ne lui permettrions pas de les utiliser en vue de l'exportation de marchandises à destination de la Grande-Bretagne sous l'empire de droits semblables établis par l'Angleterre. A tout évènement, il n'est pas très sûr que l'abrogation

de ce privilège de transit fasse du tort au Canada.....

C'est là l'opinion d'un grand journal des Etats-Unis, et cette opinion pourrait être corroborée par l'examen des conditions existant entre ces deux pays quant au privilège de transit. Mais le très honorable premier ministre ne s'est pas contenté de citer l'opinion de M. Carnegie. Il a cité le Sun de New-York. De tous les journaux des Etats-Unis, le Sun est celui qu'on ne devrait pas citer en cette Chambre lorsqu'on désire se faire une idée un peu juste de l'opinion de nos voisins au sujet des relations entre le Canada et les Etats-Unis. Le Sun a fait plus pour entretenir un sentiment d'animosité entre les deux peuples, que trois autres journaux, n'importe lesquels, publiés dans ce pays.

Ce journal est celui où les affiliés des membres de la droite écoulaient librement leur prose. M. Erastus Wiman, M. Francis Wayland Glen, et autres qui prêchaient l'annexion du Canada aux Etats-Unis, se servaient des colonnes de cette feuille pour donner cours à leurs opinions. Et pourtant c'est ce journal que le très honorable premier ministre cite pour appuyer son assertion au sujet du privilège de transit. Or, le rédacteur du Sun, de New-York, a lu la déclaration du très honorable premier ministre, et qu'en pense-t-il? Dans l'édition hebdomadaire du Times, de Londres, du 8 août, sous la rubrique : " Les Etats-Unis et le Canada," je trouve un résumé de l'opinion du Sun, au sujet de la déclaration du très honorable premier ministre. Je cite ce sommaire parce qu'ayant lu l'article même, je trouve qu'il résume brièvement et exactement l'opinion exprimée par le rédacteur du Sun. Voici ce sommaire :

Après une semaine de réflexion, le "Sun" examine la déclaration de sir Wilfrid Laurier en faveur du projet du Grand-Tronc-Pacifique, particulièrement son observation au sujet du privilège de transit des marchandises canadiennes à travers les Etats-Unis. Il est d'avis que l'appel de sir Wilfrid Laurier en vue de soustraire le Canada à la dépendance des Etats-Unis, n'était que pour la galerie. La réponse de M. Borden a été concluante, car ces privilèges sont assurés au Canada non seulement par traité, mais parce qu'ils font l'affaire des Etats-Unis également.

Voilà, M. l'Orateur, pour quelle raison ce privilège de transit est maintenu. Tant que cette convention sera à l'avantage des habitants des Etats-Unis autant qu'à celui des habitants du Canada, il n'est pas du tout à craindre qu'elle ne soit abrogée. Et rien ne justifie l'emploi de cet argument en vue d'engager le peuple canadien à voter une somme de $100,000,000 pour satisfaire l'ambition de ces honorables messieurs de la droite de faire construire un autre transcanadien à travers le Canada. Si j'en avais le temps, je citerais d'autres opinions au sujet de ce que le très honorable premier ministre a dit relativement à cette affaire. Mais je crains d'avoir déjà abusé de la patience de la Chambre. Il est, toutefois, deux ou trois autres questions relatives à ce privilège de transit que j'aimerais à signaler. Cette convention a été en vigueur depuis au moins quarante ans. Elle est antérieure au traité de Washington, et elle n'a pas cessé d'exister à la suite de l'abrogation de ce traité. Je voudrais faire observer que dans les derniers trois ans, ces privilèges de transit ont été augmentés. L'article 3,005, des statuts compilés des Etats-Unis, vol. 2, décrète comme il suit :

Toutes marchandises arrivant aux ports de New-York, Boston, Portland (dans l'état du Maine), ou aucun autre port spécialement désigné par le secrétaire des Finances, et à destination d'endroits dans les provinces anglaises adjacentes ; ou arrivant au port de Brownsville (dans le Texas), ou aucun port spécialement désigné par le secrétaire des Finances, et à destination d'endroits dans la république du Mexique, pourront être entrées en douane et transiter par les Etats-Unis sans avoir à payer de droits, ce sous l'empire des règlements que le secrétaire des Finances pourra prescrire.

Cet article fut modifié le 1er mars 1895, ordre étant donné au secrétaire des Finances de suspendre son application en ce qui regardait les marchandises transitant par les Etats-Unis à destination de la zone libre du Mexique, tant que cette zone serait maintenue. Et le 21 mai 1900, apparemment sans qu'aucune démarche eût été faite par les honorables députés de la droite, et autant que nous savons sans qu'aucune représentation eût été faite par des nations étrangères, cette disposition de la loi des Etats-Unis fut amendée de la manière suivante :

Toutes marchandises arrivant en aucun port des Etats-Unis à destination d'aucun pays étranger, pourront être entrées en douane et transiter par les Etats-Unis, sans avoir à payer les droits, sous l'empire des règlements relatifs à l'examen et au transport que le secrétaire des Finances pourra établir.

Ces messieurs qui agitent cet antique épouvantail pour effrayer les Canadiens, ces messieurs qui parlent constamment du danger de retrait du privilège de transit, n'ont tenu aucun compte de ce fait, que le congrès des Etats-Unis, les représentants du peuple de ce pays, dans l'intérêt même du pays, ont, de leur propre mouvement autant que nous savons, élargi cette disposition, de manière à y comprendre non seulement le Canada et le Mexique, mais tous les pays étrangers faisant affaires avec eux.

Or, M. l'Orateur, le très honorable premier ministre a cité le message de représailles émis par le président Cleveland en 1888. Pour le cas où nous ne serions pas effrayés par ce que M. Carnegie avait dit dans le Sun, de New-York, il cita ces paroles du président Cleveland. Mais la demande du président Cleveland ne fut pas agréée par le Sénat, non plus que celle du président Harrison. Que fit le Sénat lorsqu'on le pria de recourir à des mesures ar-

bitraires ? Il nomma un comité chargé de s'enquérir des relations existant entre le Canada et les Etats-Unis. Il regarda avant de sauter. Le très honorable premier ministre a eu tous les renseignements en main. Six mois auparavant, le président Cleveland avait parlé avec éloges des commissaires anglais qui avaient préparé le projet du traité Chamberlain, de concert avec des messieurs nommés par lui. Il avait dit qu'ils étaient disposés et désireux de conclure des arrangements raisonnables en vue du règlement de la difficulté des pêcheries. Mais le Sénat des Etats-Unis n'accepta pas l'arrangement que le très honorable Joseph Chamberlain, sir Charles Tupper, et le troisième commissaire britannique, dont j'oublie le nom en ce moment, avaient conclu avec les commissaires des Etats-Unis. Et le président Cleveland, six mois après, lança son message de représailles. Mais le Sénat, mieux renseigné que nous sur la question, ne voulut pas agir avec précipitation, mais nomma un comité d'enquête. Et quel fut le résultat ? Je vais lire les déclarations faites par des citoyens éminents des Etats-Unis, d'hommes peu susceptibles de se laisser aller à l'entraînement des passions ou des intérêts politiques d'une côté ou de l'autre.

Les représentants des intérêts commerciaux des Etats de la Nouvelle-Angleterre et des Etats du Nord-Ouest furent consultés; ils furent examinés sous serment par une commission du Sénat des Etats-Unis, et quel témoignage donnèrent-ils quant à la valeur du privilège de transit ? Les messieurs dont je vais citer les témoignages sont des hommes d'affaires connus, des citoyens en vue, banquiers, négociants, fabricants, les princes et les capitaines du commerce de la Nouvelle-Angleterre. Voici ce qu'ils disent de ce qu'on appelle le privilège de transit.

M. E. V. Smalley, de Saint-Paul, Minnésota, fut entendu le 10 juin 1889, et il dit :

Nous avons encore un autre réseau de chemin de fer construit récemment, reliant Saint-Paul et Minnéapolis au Sault-Sainte-Marie, Canada. Cette ligne a son bureau à Minnéapolis, et ses intérêts vous seront, sans doute, exposés là. Mais nous de Saint-Paul voulons bien faire comprendre que nous avons le même intérêt dans ce chemin, et que nous verrions d'un très mauvais œil voter une loi qui paralyserait ce chemin ou le gênerait comme moyen d'écoulement de notre trafic à destination ou à provenance de l'est. La distance qui nous sépare de l'océan n'est pas sensiblement plus courte par cette voie que via Chicago ; mais nous la regardons comme un régulateur, un niveleur, des prix de transport ; et par conséquent, nous voulons faire bien comprendre—je pense pouvoir parler au nom de la Chambre de commerce—que nous dans Saint-Paul appuyons d'avance toutes les déclarations qu'on pourra vous faire à Minnéapolis en faveur de la liberté des communications avec l'est par cette nouvelle ligne.

M. Daniel R. Noyes, de Saint-Paul, fut entendu le 10 juin, et dit :

La question des transports est importante, et on a exprimé devant vous une opinion qui est partagée, je pense, par toute notre ville ; c'est qu'il nous faut les taux de transport vers l'Est les plus faciles, les plus accessibles ; l'intérêt de nos grandes lignes principales.

M. Channing Seabury, de Saint-Paul, rendit le témoignage suivant :

Nous verrions avec beaucoup d'inquiétude toute législation dont l'effet serait de restreindre la liberté de nos communications avec l'est par les voies du Sault, surtout pour ce qui est des marchandises qui nous arrivent de l'Est....

Il y a à peu près un an, nous fûmes très inquiets d'apprendre, lors de l'agitation au sujet des pêcheries du Canada, que le congrès allait voter peut-être quelque mesure hostile restreignant les transports sur les lignes du Canadien du Pacifique, ou sur celles se rattachant au chemin du Sault ; et pour les raisons que j'ai dites, nous adressâmes une pétition au congrès le priant de ne pas agir avec précipitation.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais citer M. Charles A. Pillsbury, de Minnéapolis, qui dirige les grands moulins produisant des millions de barils de farine tous les ans. Le 10 juin, il déposa comme suit :

C'est pour nous une affaire de vie ou de mort que ces voies canadiennes, qui concurrencent nos propres chemins [illegible] es ouvertes. Si jamais le syndicat devenait assez important et assez fort pour englober le Grand Tronc, le Canadien du Pacifique et tous ces réseaux, je pense que le résultat serait l'extinction graduelle de cette industrie à ces endroits et l'établissement des moulins en Angleterre. Nous avons déjà de la difficulté à soutenir leur concurrence ; nous ne pouvons le faire que grâce à l'habileté supérieure de nos employés. C'est là une question vitale pour nous, quel que soit l'intérêt des autres. Je pense être en ce moment l'interprète de tous les habitants du Nord-Ouest.

M. Cornelius C. Sturtevant, de Minnéapolis, dit :

Depuis l'inauguration du chemin du Sault et de celui du Canadien du Pacifique qui nous donnent une voie ferrée d'entier parcours vers le Canada indépendamment de toutes les coalitions et de tous les chemins de fer de Chicago, les distances sont plus courtes, les rampes plus faciles ; et dans mon opinion il serait désastreux pour les intérêts agricoles, manufacturiers et commerciaux du Nord-Ouest que nous fussions privés de la concurrence de ces lignes qui traversent la frontière.

Ce sont là les opinions des citoyens en vue de Minnéapolis et de Saint-Paul, données devant le comité nommé par le Sénat des Etats-Unis pour s'enquérir de la question des règlements actuels et de l'importance pour les Canadiens et les Américains respectivement, de ce privilège de transit dont il a été tant parlé. Quelques-uns des commissaires se rendirent dans la Nouvelle-Angleterre, et que trouvèrent-ils là ? M. Elijah A. Morse, un homme d'affaires très connu de Boston (Massachusetts) dit :

Je ne suis pas en faveur de taxer les wagons canadiens passant par notre pays ; les intérêts commerciaux de la Nouvelle-Angleterre en souffriraient grandement.

M. Alden Speare, président de la chambre de commerce de Boston, dit :

Si l'expédition des marchandises en entrepôt à destination et à provenance du Canada était interrompue, tout le commerce de transit et de transbordement serait transféré de nos ports à ceux du Canada ; ce commerce représente un chiffre d'affaires de $24,250,000.

Quelle perte énorme ce serait là pour le Canada ! Quel dommage ce serait pour les ports des provinces maritimes, si ces privilèges de transit, qui en 1888 couvraient pour près de $25,000,000 de marchandises, étaient abrogés, et ce trafic détourné de New-York et de Boston et de Portland et dirigé sur les ports de Québec, de Montréal, de Saint-Jean ou d'Halifax ! M. T. Jefferson Coolidge, de Boston, entendu le 12 septembre, dit :

Je ne puis rien dire qui n'ait été dit auparavant. La question des transports par les voies canadiennes est d'importance vitale pour tous les intérêts de la Nouvelle-Angleterre. Nous serions entièrement à la merci des grandes lignes qui relient New-York à l'ouest, si ce n'était de ces lignes canadiennes.

La chambre de commerce de Chicago eut aussi son mot à dire, et je vais lire les vœux qu'elle exprima. Je les trouve consignés dans une lettre écrite au " Times ", de Londres, par M. James E. Campbell, un Canadien, naguère membre de la chambre de commerce de Chicago, protestant contre les arguments de M. Carnegie, critiquant et réfutant ses arguments. Après les avoir réfutés, il cite les vœux exprimés par la chambre de commerce de Chicago, à une époque où la question du privilège de transit était très agitée là-bas. M. Campbell dit :

Lorsque j'étais membre de la Chambre de commerce de Chicago, il y a plusieurs années, il surgit une petite difficulté au sujet des canaux canadiens. Les directeurs de la Chambre de commerce prirent une résolution énergique et les vœux suivants furent formulés.

Les vœux sont précédés de nombre de constatations relatives aux grands avantages commerciaux que cette convention du transit en entrepôt assure aux habitants de la Nouvelle-Angleterre ainsi que des Etats de l'ouest et du nord-ouest, et ils sont ainsi conçus :

Cette association émet respectueusement le vœu que le président des Etats-Unis n'adoptera aucune mesure qui empêche leurs citoyens de se prévaloir des moyens de communication offerts par les grandes lignes canadiennes pour le transport des produits des Etats-Unis à travers le Canada et leur entrée de nouveau aux Etats-Unis en franchise sous l'empire de règlements d'entrepôt convenables.

Résolu que ces vœux seront transmis par télégraphe au président des Etats-Unis et une copie transmise à chacun des membres du sénat et de la Chambre des représentants de l'Etat de l'Illinois.

C'est là la preuve, M. l'Orateur, que la chambre de commerce de Chicago appela l'attention du président des Etats-Unis, sur l'effet désastreux pour le commerce de l'ouest, aussi bien que pour celui de la Nouvelle-Angleterre, le retrait de ce privilège de transit. Si j'en avais le temps, je pourrais faire au très honorable premier ministre la lecture d'articles de sources qui lui paraîtraient dignes de foi. J'ai à la main un article de fond très étendu qui parut dans le Globe, de Toronto, le 7 juillet 1898. Je recommande aux honorables membres de la droite de lire cet article, écrit avant la réunion de la haute commission mixte, en 1898. On y faisait observer qu'on ne devrait pas attacher trop d'importance à la valeur de ce privilège de transit pour le Canada, et on y réfutait péremptoirement tous les arguments qui pouvaient être avancés à l'appui de l'opinion contraire. J'en recommande la lecture ; il vaut la peine d'être étudié. Les déclarations qu'on a faites ici relativement à la valeur de ce privilège de transit sont entièrement mises à néant dans cet article.

Un mot de plus en ce qui regarde le privilège de transit. L'article du Globe, que je tiens à la main, fut écrit, ou des négociations s'entamaient entre les commissaires représentant la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis. S'il est vrai, comme l'ont prétendu certains honorables députés de la droite, que nous sommes à la veille de la reprise des négociations, il me semble très regrettable et imprudent de la part de ces messieurs, et particulièrement du très honorable premier ministre, de faire des déclarations attachant tant de prix à ces privilèges de transit. Si les commissaires des Etats-Unis lisent les déclarations du premier ministre et de ses partisans, et sont amenés à croire que nous attachons un tel prix à ce privilège de transit, que nous sommes prêts à recommander une dépense de $100,000,000 sur nos fonds publics pour nous rendre indépendants de ce privilège, ne seront-ils pas eux-mêmes portés à attribuer une plus grande valeur à ce privilège, et à se montrer plus exigeants qu'ils n'auraient été autrement ? Il me semble excessivement malheureux qu'au moment de la reprise de ces négociations, tous les honorables membres de la droite qui vont y prendre part, déclarent que la crainte du retrait de ce privilège de transit est la raison pour laquelle le peuple canadien s'engage dans cette entreprise si dispendieuse. Le très honorable premier ministre a dit dans le cours de ses observations que nous avons manifesté de la gaieté lorsqu'il parla de cette convention du transit en entrepôt. Je puis l'assurer que nous n'avions pas l'intention d'être impolis. Si nous avons donné des signes d'hilarité, c'est que nous ne pensions pas bien fondés les craintes du très honorable premier ministre au sujet de l'abrogation de ce privilège. Je pense que notre position serait beaucoup meilleure et que nous serions à même d'obtenir de bien meilleures conditions de nos voisins lorsque les négociations seront reprises, si ceux qui veulent nous faire accepter ce projet n'a-

vaient pas paru attacher autant d'importance à la conservation de ce privilège.

Je ne crois pas devoir retenir la Chambre davantage. Dans tout ce que j'ai dit, j'ai eu simplement pour but de montrer pourquoi je suis en faveur des vues exprimées par le chef de l'opposition, pourquoi je suis opposé à celles exprimées par l'honorable chef du gouvernement. Il y a bien des raisons qu'on pourrait faire valoir pour démontrer que l'attitude de l'honorable chef de l'opposition est plus juste que celle du très honorable chef du gouvernement.

Mais je dis que, toutes choses considérées, lorsque l'appel sera fait au peuple, lorsque le projet du chef de l'opposition sera soumis aux indépendants électeurs du Canada, dans le cours des élections prochaines, et lorsque ces électeurs auront considéré la proposition mûrement, je suis convaincu qu'en grande majorité, ils l'accepteront de préférence à celle du chef du gouvernement. Elle fournit, en effet, à mon avis, une solution plus économique, plus premier ministre.
prompte, plus complète et plus satisfaisante du grand problème des transports que ne saurait fournir le projet du très honorable

M. l'Orateur, il ne sied guère à l'honorable ministre des Douanes de nous reprocher, nous membres de la gauche, d'être de "petits Canadiens", de manquer de patriotisme. L'honorable chef de l'opposition n'était pas tenu de soumettre un projet à l'encontre de celui du gouvernement. Il aurait pu se contenter de faire la critique de ce projet ; mais avec ce courage qui le distingue, il n'a pas hésité à soumettre un contre-projet. Il a montré par là qu'il remplit dignement le rôle des Canadiens éminents qui l'ont précédé, qu'il se maintient à la hauteur de ces grands chefs. Et lorsqu'il sera appelé (dans un avenir prochain) à prendre la direction des affaires publiques, il fera pleinement honneur au grand parti dont il est le chef respecté, et son administration sera en conformité de tout ce que ce parti a fait pour le Canada dans le passé.

M. CHARLES ANGERS (Charlevoix) (Texte) : M. l'Orateur, c'est bien après un débat aussi long qu'il convient de ne pas oublier l'axiome : "le silence est d'or", vérité trop souvent méconnue par nombre de nos honorables collègues.

Tout de même, je crois convenable de dire quelques mots de la proposition soumise, sans m'attacher inutilement à découvrir des aperçus nouveaux.

Pour être franc, j'avouerai que, tout d'abord, le grand projet d'un second transcontiental ne m'a pas précisément enthousiasmé. Avec notre population de six millions, quand nous avons déjà payé $100,000,000 pour construire le Pacifique, l'entreprise au début, me parut trop hardie et prématurée.

La Compagnie du Grand Tronc, si intéressée à détourner notre trafic vers Portland, me semble aussi offrir peu de garan-

ties que les intérêts de nos ports d'expédition, remis entre ses mains, seront sauvegardés. Je me disais de plus que le tracé d'un second transcontinental au nord du lac Winnipeg, tel que proposé par la Compagnie du Trans-Canada, nous assurerait une voie plus courte et répondrait mieux aux développements futurs et prochains de notre Nord-Ouest. Enfin, la construction de la ligne de Québec à Moncton, sans attendre pour constater quel sera le trafic à transporter, et jusqu'à quel point l'Intercolonial y pourra suffire, était à mon avis trop hâtive. J'aurais cru mieux aussi, qu'avant de s'engager par le contrat signé, le gouvernement fît explorer pour connaître exactement la nature et la valeur du pays à traverser et le coût probable de l'entreprise. Mais je comprends que ces explorations seront faites et que le chemin sera localisé de la façon la plus avantageuse possible, au point de vue de la colonisation, de l'industrie et des rampes les plus favorables pour rendre pratique et rémunérateur le transport du grain de l'ouest et du gros trafic.

Mais, de la discussion, où l'opposition n'a pas eu le dessus, ont surgi des arguments et des aperçus nouveaux, et je me suis dit: mes craintes sont peut-être exagérées, et probablement, de ce transcontinental résulteront de précieux avantages pour le pays en général et ma province en particulier. Je crois donc sage de mettre de côté mes doutes, et d'appuyer la mesure.

Tout le monde, ou à peu près, semble d'avis que la construction d'une seconde voie transcontinentale s'impose. Les critiques portent plutôt sur des points incidents, des questions de détail. De plus, nous sommes mis en face de deux politiques entre lesquelles il nous faut choisir. L'honorable chef de l'opposition, renonçant à la critique facile, a cru bon de faire de l'art, ce qui est plus difficile. Il a imaginé un projet de transcontinental fort étrange tout au moins. Mais, le chemin qu'il voudrait construire aurait le double désavantage de coûter beaucoup plus que le Grand-Tronc-Pacifique et de ne pas développer, à proprement parler, entre Québec et Winnipeg, de régions nouvelles, qu'il est si intéressant et profitable d'ouvrir et de coloniser.

Le Grand-Tronc-Pacifique est donc de beaucoup préférable au chemin hybride, formé de tronçons achetés ou construits, que rêve le chef de l'opposition. Et comme en politique il convient souvent de se contenter d'une perfection relative, la supériorité du plan ministériel suffirait à me le faire accepter.

On invoque, d'ailleurs, à l'appui de la proposition, plusieurs raisons sérieuses qui, sans produire la certitude, n'en constituent pas moins des probabilités rassurantes que le chemin construit donnera des résultats satisfaisants: trafic important qui devra se développer entre les provinces de l'est et celles de l'ouest où les immigrants arrivent en si grand nombre, et qu'il faudra alimenter de produits manufacturés ; transport

du bétail et du grain de l'ouest à des ports canadiens en quantités considérables pourvu, bien entendu, que des rampes favorables permettent de faire la traction dans des conditions économiques et profitables ; importance d'ouvrir à l'industrie et à la colonisation, dans Québec et Ontario, surtout, des régions nouvelles, riches en pouvoirs hydrauliques, en bois de toute espèce et en terres fertiles. Et cet argument, au point de vue de Québec, est évidemment très concluant, puisque la construction proposée est peut-être, pour ma province, une occasion unique d'obtenir aux dépens du trésor fédéral, une voie ferrée, la traversant d'une extrémité à l'autre. Non pas qu'il me paraisse suffisant pour assurer une colonisation efficace dans les régions traversées, d'y construire ce chemin. Encore faudrait-il y diriger le colon, le protéger d'une façon rationnelle et méthodique contre son inexpérience, le choix des mauvaises terres, et même contre le marchand de bois. Déjà, nous avons dans Québec des régions avantageuses où la colonisation languit. Attirer le défricheur dans des endroits nouveaux, sans les précautions et l'aide nécessaires, l'exposerait certainement à bien des mécomptes.

Inutile, M. l'Orateur, de discuter en détail les diverses clauses du contrat. La chose a déjà été faite, et fort bien, par plusieurs orateurs qui m'ont précédé. Je dirai seulement qu'il me paraît avoir été préparé avec tout le soin que pouvait inspirer le souci des intérêts du Canada. Sans contenir toutes les clauses que j'aurais cru désirable d'y insérer, il n'en offre pas moins des garanties substantielles et suffisantes, s'il est exécuté, pour le rendre profitable au pays. Et si l'on compare ce contrat à celui accordé à la Compagnie du Pacifique Canadien, par le parti conservateur, et dont on se glorifie tant aujourd'hui, il paraît évidemment beaucoup moins avantageux pour la compagnie et plus profitable pour nous. Pratiquement, le chemin du Pacifique fut construit aux dépens du pays, pour être remis aux actionnaires qui en tirent aujourd'hui de gros dividendes. Et même si l'on ajoute la valeur actuelle des terres cédées aux subsides en argent et aux travaux abandonnés gratis, on arrive à établir qu'au coût de la construction, nous avons ajouté bon nombre de millions que la compagnie réalise aujourd'hui par la vente de ces terres dont le prix va toujours croissant.

Au Grand-Tronc-Pacifique, nous n'accordons qu'une garantie d'intérêts. Durant sept ans ces intérêts seront à notre charge. Affaire de douze à treize millions de dollars, y compris l'intérêt sur le coût de la partie de l'est, mais ensuite la compagnie devra y pourvoir. Nous construisons, il est vrai, à l'est la voie ferrée de Winnipeg à Moncton, mais la compagnie s'engage à nous payer l'intérêt durant 43 ans sur la somme déboursée ; et à l'expiration du bail, cette partie du chemin reste notre propriété. Dans le cas du Pacifique, nous avons payé le coût de la construction, même plus, et il ne nous reste rien, pas même le contrôle efficace des taux de transport, contrôle conservé au gouvernement par le contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique. Pour juger de la valeur d'un acte politique, il est souvent utile de procéder par comparaison. Et si, comme je le crois certain, le projet du Grand-Tronc-Pacifique l'emporte, et de beaucoup, sur le contrat accordé au Pacifique, et sur le plan proposé par le chef de l'opposition, cela devrait suffire pour engager nos adversaires à se montrer plus équitables et discrets dans leurs critiques.

Et maintenant, M. l'Orateur, qu'on me permette une petite digression que je puis relier au présent débat, pour attirer l'attention du gouvernement sur une région fort intéressante privée jusqu'ici de voies ferrées, le comté de Charlevoix que j'ai l'honneur de représenter, et le comté de Saguenay qui l'avoisine et s'étend jusqu'à l'Atlantique. On l'a répété bien souvent dans le cours de cette discussion, le chemin de fer est devenu un élément pour ainsi dire essentiel au progrès. Nous aussi de Charlevoix, nous voulons notre place au soleil. Nous avons une population dépassant vingt mille âmes, des terrains boisés en abondance où l'industrie du bois commence à acquérir une importance considérable ; la culture, l'élevage du bétail, l'industrie laitière encouragés convenablement, peuvent donner des résultats étonnants. Nous avons des mines de fer inépuisables qui dans un avenir très prochain seront, je l'espère, exploitées sur une immense échelle. Comme tous les autres contribuables, nous avons fourni notre bonne part aux revenus du pays. Pourquoi ne serions-nous pas mis aussi dans la voie du progrès ? Le comté de Saguenay dont les intérêts sont identiques aux nôtres au point de vue d'un chemin de fer, est une vaste région abondamment pourvue de pouvoirs hydrauliques, permettant l'exploitation facile de ses immenses forêts. Des mines de toute espèce y abondent, et lui assurent, dans l'opinion de ceux qui l'ont étudiée, un avenir rempli des plus brillantes promesses. Ses pêcheries sur tout le parcours de ses côtes excitent l'envie de nos voisins des Etats-Unis. Ces raisons seules pourraient suffire à rendre favorable à notre cause ce gouvernement progressif et soucieux de rendre justice à qui justice est due, qui préside aujourd'hui aux destinées de ce pays. Mais nous pouvons y ajouter des motifs d'intérêt général, en alléguant que ce chemin de fer traversant Charlevoix, deviendrait le premier chaînon d'une ligne très importante pour l'expédition, en toute saison, du gros trafic jusqu'à la Baie des Sept Isles, port de mer des plus avantageux. En effet, la Compagnie "North Power and Navigation Company" est à dépenser à cet endroit des sommes énormes dans le but d'y établir des industries très importantes, et d'en faire un port d'expédition même en hiver. Cette compagnie a

obtenu durant cette session une charte l'autorisant à relier Québec à la Baie des Sept Isles par une voie ferrée allant traverser le Saguenay dans le voisinage de Chicoutimi, avec embranchements à la Malbaie et à la Baie Saint-Paul. D'après tous les renseignements recueillis, le tracé le plus favorable et qui sera adopté, j'en ai la conviction, traversera Charlevoix et nous procurera des moyens de communication rapides et pratiques.

Cette compagnie demande au gouvernement l'octroi d'un subside ; cette demande, j'en ai la confiance, ne sera point refusée. Déjà le gouvernement a donné à mon comté la preuve de sa sollicitude, en reliant la Malbaie à la rive sud par un bateau traversier, qui nous permet en moins d'une heure, d'atteindre l'Intercolonial. Mais il voudra bien consentir, je le crois, à augmenter, par une nouvelle faveur, notre reconnaissance. Le service établi est on ne peut plus utile à la Malbaie et aux paroisses du voisinage. Mais je n'oublie point que mon devoir est de travailler au mieux des intérêts de tous mes commettants, et d'obtenir pour tous les meilleurs moyens de communication possible. Et je crois juste de faire observer que ce service entre la Malbaie et la rive sud ne sera pas une charge pour le pays, puisque l'augmentation du trafic apporté à l'Intercolonial donnera un très bon intérêt sur le capital dépensé.

Et aux arguments d'intérêt local j'ajoute toujours les raisons d'intérêt général. Cette ligne de Québec à Sept Isles deviendra une artère importante dans notre système de voies ferrées. La distance entre ces deux endroits est de 300 milles environ. Si l'on réussit à faire de la Baie des Sept Isles un port accessible en toute saison et à y maintenir la navigation durant l'hiver, comme on paraît en avoir la certitude, le chemin de fer projeté acquerrait une importance très grande et Clarke-City (nom donné à l'établissement des Sept Iles), deviendrait un port d'expédition fort populaire. Et qui sait, si dans un avenir prochain, cette compagnie ne trouvera pas pratique d'exécuter le grand projet d'un chemin de fer prolongé jusqu'à la côte du Labrador, sur l'océan Atlantique, rapprochant l'Amérique de l'Europe autant que faire se peut, et ajoutant à nos transcontinentaux l'addition la plus naturelle et la plus utile qui se puisse désirer probablement?

M. l'Orateur, j'ai entendu nombre de péroraisons chaudes, vibrantes et poétiques sur l'avenir brillant de notre beau et cher pays. Même si j'avais le goût de les imiter, peut-être serais-je retenu par la défiance de la longueur et de la force de mes ailes. Je n'en ajouterai pas moins que moi aussi je crois à la grande prospérité future du Canada, et spécialement de la province de Québec, non seulement dans l'ordre matériel, mais aussi dans l'ordre moral, pourvu que nous soyons fidèles au rôle que la Providence nous appelle à jouer sur ce continent, et que nous sachions tirer parti des immenses ressources mises à notre disposition.

M. SEYMOUR E. GOURLEY (Colchester) : M. l'Orateur, si ce débat doit avoir l'effet de tourner l'attention des Canadiens vers l'étude de la géographie du Canada et de ses caractères physiques par rapport à la question des transports, il aura servi à une fin très élevée et nationale. Le très honorable premier ministre soumet son projet à la Chambre sur la proposition principale que c'était un chemin de fer national d'un océan à l'autre ; et il soumet en même temps trois propositions subsidiaires. Il se rendit compte que sa proposition principale pourrait être réfutée, et, praticien d'expérience en la procédure parlementaire, il se prépara des abris, sous forme des trois propositions subsidiaires dont je vais parler. Ces propositions subsidiaires sont : d'abord, la crainte du retrait du privilège de transit ; en deuxième lieu, les avantages dérivant d'une grande voie commune à tous les chemins de fer ; en troisième lieu, le dégorgement du trafic dans l'ouest. Dans le cours du débat, les propositions subsidiaires ont été virtuellement éliminées, de sorte que le projet du gouvernement reste limité à sa proposition principale: l'établissement d'une grande voie nationale d'un océan à l'autre, raison suffisante par elle-même, prétend-on, pour le justifier. La proposition subsidiaire que cette voie deviendra un grand chemin commun, pourrait être justifiée, mais à l'examen il est démontré que les raisons invoquées à son appui ne sont aucunement scientifiques.

J'ai cherché à me renseigner sur les arrangements qui existent entre le chemin de fer Wabash et le Grand Tronc, arrangements que l'on a invoqués pour justifier l'usage de ce chemin en commun, et j'ai constaté que ces deux réseaux de voies ferrées obtiennent leur trafic de différentes sources, et ne s'unissent que sur un parcours de 200 milles, afin d'arriver à un marché commun. Je comprends que deux chemins de fer qui traversent des districts différents et qui ne se font pas concurrence au point de vue du trafic, puissent s'entendre pour utiliser en commun une voie ferrée conduisant à un marché commun, mais est-il possible de supposer que deux chemins de fer transcontinentaux, se faisant concurrence dans un même territoire, puissent conclure des arrangements pour transporter leur trafic en commun sur le parcours d'un pareil chemin? Chaque employé des deux compagnies travaille pour la corporation à laquelle il appartient, et il est absolument impossible qu'elles puissent se servir d'un chemin de fer transcontinental en commun. Mais cette question a été virtuellement mise de côté au cours du présent débat, du consentement unanime des deux partis, et il est inutile pour moi d'en parler plus longuement.

On a beaucoup parlé du privilège de transit, et je suis heureux que le député de To-

ronto (M. Clarke) ait demandé que l'on se serve correctement de la langue anglaise, quand il s'agit de décrire cet arrangement. Je dois dire que dans les provinces maritimes ce que l'on appelle ici un privilège est considéré comme une malédiction. Si je savais qu'en votant contre cette mesure du gouvernement ou en contribuant à la faire rejeter, cela nous débarrasserait de cette infamie, je le ferais avec plaisir, tant je considère cet arrangement concernant le privilège du transit comme une infamie et une dégradation pour les intérêts maritimes du Canada.

Cet arrangement revient à dire que la population d'Ontario et de l'intérieur du pays est entraînée à utiliser les ports américains au lieu de nos propres ports. C'est un sacrifice du commerce canadien en faveur du commerce américain, et mon honorable ami (M. Clarke) l'a parfaitement compris lorsqu'il a dit que le peuple américain connaissait bien mieux que le premier ministre du Canada le véritable secret de cet arrangement. Il constitue une tentative de la part des Etats-Unis pour essayer, à l'origine, d'exercer une juridiction absolue sur le commerce canadien. C'est là un des moyens auxquels les Américains eurent recours, quand ils étaient sous l'impression que notre pays était pour eux une proie aussi facile que désirable, et qu'ils résolurent de s'emparer de notre commerce. C'était un moyen très habile de parvenir à diriger plus tard les destinées de notre pays. Je considère que le temps est arrivé pour nous de remettre cette question à l'étude, et si des négociations sont entamées à ce sujet, j'ai l'espoir que notre premier ministre dira aux Américains: Abrogez ce traité concernant le privilège du transit sans retard, car nous voulons nous servir de nos propres ports.

Les députés de la province d'Ontario sont en grande partie responsables de cet arrangement. C'est de leur faute si, avant la Confédération, le Grand Tronc est allé établir sa tête de ligne dans un port américain. Dès 1854, la population d'Ontario, au lieu de refuser de se servir d'un port américain, au lieu d'envoyer des délégués dans les provinces maritimes afin de s'entendre avec nous pour ses intérêts commerciaux, consentit à permettre au Grand Tronc, un chemin de fer subventionné par l'Etat, de faire de Portland son débouché sur l'océan. Mais la Confédération est arrivée plus tard, et avec elle se sont développés de nouveaux sentiments et de nouvelles aspirations. Je dis que ce privilège de transit prive la population des provinces maritimes du droit qu'elle possède de servir d'intermédiaire pour l'expédition des marchandises canadiennes par voie de l'Atlantique. Je me ferai un plaisir de voter contre cette mesure, si l'honorable ministre est capable de me démontrer que sa défaite amènera l'abrogation de ce privilège du transit.

Je me rappelle qu'il y a quelques années certains hommes parcouraient le pays en disant qu'il ne fallait pas témoigner d'hostilité à l'égard des Américains, car autrement, ils abrogeraient le traité de réciprocité.

Cependant, ce traité de réciprocité ne tarda pas à être abrogé et le peuple canadien constata que ce traité, au lieu de lui avoir été utile, ne constituait qu'un embarras pour le pays dont il avait étouffé les légitimes ambitions nationales. Et, M. l'Orateur, tant que le Canada ne sera pas une nation capable de traiter avec les Etats-Unis sur un pied d'égalité, ou de leur dicter sa volonté, je ne consentirai jamais à ce que l'on adopte un autre traité de réciprocité, car je considère que tout traité de cette nature ne pourrait avoir maintenant d'autre résultat que de sacrifier nos intérêts. Dans 50 ans d'ici, quand notre pays sera la nation dominante, alors, si les Etats-Unis veulent négocier avec nous, ce sera le bon temps, mais pas avant.

Ce privilège du transit est de la même catégorie que le traité de réciprocité. Qu'on y renonce d'ici à 24 heures, et immédiatement notre position s'améliorera aux yeux de l'univers, nous serons en état d'exploiter nos propres ports et de compter sur nos propres ressources pour exploiter notre commerce.

Maintenant que j'ai discuté ces questions incidentes, je vais m'occuper de la proposition principale de l'honorable premier ministre. Il prétend que la construction de ce chemin de fer projeté est surtout justifiable parce qu'il constitue une route nationale d'un océan à l'autre. Je suis prêt à approuver la construction d'un chemin de cette nature, si, après l'avoir étudié, je m'aperçois qu'il correspond à la description que nous en a faite le ministre des Finances. Je suis un homme de chemins de fer ; et j'ai foi dans les chemins de fer. Je veux qu'il s'en construise dans toutes les parties du pays, et si le chemin actuel était un chemin provincial ; si c'était un chemin destiné à faire cesser l'encombrement qui existe sur les voies ferrées du Manitoba, si c'était un chemin destiné à venir en aide au Nouveau-Brunswick, je lui accorderais tout mon appui. Durant la présente session Mackenzie et Mann se sont adressés au parlement afin d'obtenir une subvention considérable pour leur aider à construire un chemin de fer dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. J'ai toujours été en faveur de toute mesure tendant à accorder aux provinces toute l'aide dont elles ont besoin pour atteindre leur plein développement. Le Canada ne fait que commencer à construire des chemins de fer et à accorder des subventions à cette fin. Je ne partage pas la manière de voir d'un grand nombre de journaux hebdomadaires et quotidiens d'Ontario qui prétendent que le temps est arrivé de mettre fin à cette politique de subventions aux chemins de fer. Je crois, au contraire, que nous ne faisons qu'entrer dans cette voie.

Maintenant, je me pose la question suivante : Ce chemin offre-t-il le meilleur

moyen de résoudre ce grand problème des transports ? Car, quand il s'agit d'étudier une proposition comportant la construction d'un chemin de fer transcontinental qui devra coûter de cent à deux cents millions de dollars, il ne faut pas juger de sa valeur seulement au point de vue des avantages que telle ou telle province en particulier devra en retirer, ou que sa construction devra aider. Nous pourrions arriver à ce résultat en dépensant un dixième ou un cinquième de moins que le montant que coûtera le projet actuel. Mais si cette mesure est appelée à donner à notre mode de transport son plus grand développement, je suis le premier à dire que l'on ne peut demander un montant assez élevé pour que le parlement refuse de le voter. Mais avant d'adopter cette attitude, il faut que je commence par m'assurer que le projet actuel constituera réellement un grand chemin de fer transcontinental destiné à résoudre le problème des transports au Canada. Si ce n'est pas là le résultat qu'il doit atteindre, je dis qu'il est criminel de vouloir lancer le pays dans cette dépense de deux cent millions de dollars. Lorsque, à l'ouverture de la session, j'ai entendu Son Excellence nous annoncer que l'on avait l'intention de nommer une commission des transports, je me suis dit que nous avions fait là un grand pas dans la voie du progrès.

Tout le monde sait que nous avons été bien malheureux au sujet de nos affaires des transports. La Confédération a été fondée très tard, et en 1867, presque toutes nos voies de transport avaient un caractère local ou provincial. Qu'est-il arrivé aux Etats-Unis? Les divers Etats de ce pays étaient réunis depuis des centaines d'années et toutes leurs voies de transport avaient un caractère général et sillonnaient toutes les parties de l'Union américaine, de façon à développer de la manière la plus complète leur système national des transports. Ce n'est qu'après la Confédération que l'Intercolonial fut construit.

A cette époque, la Confédération ne comptait que quatre provinces. Notre pays ne s'étendait pas jusqu'au littoral du Pacifique, et la première tentative que nous fîmes pour relier les provinces entre elles, n'avait qu'un caractère provincial et ne s'appliquait qu'à la partie est du pays. Et qu'arriva-t-il ? Il est admis que ce chemin n'a pas été construit comme aurait dû l'être un chemin de fer commercial. A cette époque, c'est l'esprit militaire qui dominait dans ce pays, et c'était juste. Si nous n'avions aujourd'hui qu'un seul chemin de fer dans les provinces maritimes, il devrait occuper la même position que l'Intercolonial, car en cas de troubles—et il faut toujours prévoir cette éventualité—il nous offre un moyen de défense. Il faut que le chemin de fer soit situé le long du Saint-Laurent, si l'on veut que les navires de guerre anglais soient en mesure de le protéger. Je dis donc que si nous n'avions qu'un chemin de fer, le tracé actuel de l'Intercolonial serait justifiable, car il offre d'assez grands avantages au point de vue du commerce et il constitue une excellente route militaire.

Puis vint la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'opposition de cette époque était loin de traiter ces questions de chemins de fer comme les honorables députés de la gauche le font actuellement. Lorsque le gouvernement conservateur entreprit de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, il eut à faire face à une opposition aussi acharnée que peu justifiable. Le résultat de cette opposition fut que le parlement canadien étant incapable de faire de ce chemin l'instrument destiné à résoudre le problème des transports au Canada, dut se contenter de le faire passer là où il pouvait. A cette époque le Canada était aussi faible sous le rapport des finances qu'au point de vue national. Le parlement eut donc à vaincre de nombreuses difficultés, et l'on fit passer ce chemin où l'on put—près de la frontière des Etats-Unis—ci qui eut pour résultat d'allonger son trajet et de l'empêcher de devenir le mode de transport par excellence pour le Canada. Sans doute sa construction a été d'un grand avantage pour le pays. Elle a développé son commerce. Cette compagnie a été le plus puissant agent d'immigration que nous ayons jamais eu Elle a organisé des compagnies qui ont visité l'Angleterre et le continent européen dans le but de faire connaître le Canada et de contribuer à faire disparaître cette vague de calomnie qui depuis des centaines d'années menaçait notre pays.

Nul autre pays n'a eu à subir autant de revers, et autant de malheurs que le Canada. Ainsi, il a toujours eu deux grands ennemis. Le premier a été la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Cette puissante compagnie comptait un grand nombre d'actionnaires en Angleterre et en Ecosse, et elle était immensément riche. Qu'arriva-t-il ? Elle résolut de fermer le Canada à la colonisation pour favoriser ses propres intérêts. Aussi chaque employé ou chaque actionnaire qui visitait Montréal devait, au retour, déclarer que nous habitions un pays de glace impropre à toute civilisation. Cette compagnie travailla donc contre les intérêts du Canada. Nous eûmes à part cela à lutter contre l'hostilité des Etats-Unis, qui donnaient instruction à leurs agents d'immigration dans tout l'univers de répéter la même histoire au sujet du Canada. De leur côté les hommes d'Etat anglais nous firent défaut. Mais ce qui nous a causé encore plus de tort que tout cela, c'est la conduite du parti libéral, de ce parti composé d'hommes habiles et intelligents qui, jusqu'en 1896, n'ont cessé de calomnier le pays, d'apprendre à l'univers entier que le Canada était impropre à toute colonisation, en un mot, cherchant par tous les moyens possibles à créer une fausse impression sur le compte de notre pays. Je dois donc dire à

l'honorable premier ministre et à ses collègues : Si vous regrettez aujourd'hui les fautes que vous avez commises et si vous êtes devenus de bons citoyens, je ne regrette pa que mon parti ait perdu le pouvoir en 1896 ; si le fait d'être à la tête des affaires peut faire de vous de bons citoyens, je remercie la Providence de vous avoir placé au pouvoir. Mais dans quelle position se trouvent-ils à l'heure actuelle ? Et puisque j'en suis sur cette question, je vais mettre leur politique à l'épreuve, en tenant compte de la forte position qu'ils occupent.

Jamais un gouvernement canadien n'a pu se lancer dans une pareille entreprise en se mettant au-dessus des intérêts de parti, hors de l'atteinte des exploiteurs et des autres influences politiques pour se laisser guider uniquement par l'intérêt national, le seul qui puisse produire de bons résultats dans un cas de cette nature. Le gouvernement actuel est le seul à qui il ait été donné d'agir en toute liberté à ce sujet. Je vais donc m'en tenir à la politique tracée par le premier ministre, quand il nous dit qu'il s'agit dans le cas actuel d'une véritable politique nationale, dans laquelle les questions locales ou provinciales ne doivent avoir aucune influence, et qui n'est destinée qu'à servir les intérêts nationaux. Notre pays est plus uni que jamais. Notre position, tant au pays qu'à l'étranger, est plus enviable que jamais. Nos revenus sont considérables et ils nous permettent de prémouvoir une politique destinée à servir les intérêts canadiens, une politique que nous pouvons soutenir sans crainte, financièrement parlant. Et ce qui est encore plus important, c'est que le sentiment national va en augmentant dans ce pays. C'est ce sentiment qui nous faisait défaut dans le passé, ce sentiment qui permet de s'élever au-dessus des préjugés et des intérêts locaux, pour n'avoir en vue que le développement général du Canada. Ce sentiment existe aujourd'hui dans toutes les parties du Canada. Je me rappelle que lorsque sir John Macdonald et sir Charles Tupper s'efforçaient de faire naître ce sentiment national dans ce pays, un jeune homme, aujourd'hui ministre des Finances, parcourait la Nouvelle-Ecosse, prononçant des discours contre la Confédération et cherchait a empêcher cette province d'en faire partie. J'étais moi-même effrayé des mesures sévères qu'il préconisait. J'ai souvent manifesté le désir de voir la Nouvelle-Ecosse reliée au reste du pays par plusieurs voies ferrées, car je craignais qu'un jour on détruisit l'Intercolonial et que ma province se trouvât dans l'isolement. Je suppose que l'honorable ministre était poussé à en agir ainsi par les motifs les plus élevés, mais il n'en est pas moins vrai que j'ai plus d'une fois redouté de voir ce mouvement réussir.

Nous avons aussi eu il y quelques années, la rébellion du Nord-Ouest, dont les auteurs avaient toutes les sympathies du premier ministre. Personnellement, je ne sache pas qu'il fût concerné dans l'affaire, mais il avait l'habitude de prononcer de magnifiqueh discours dans la province de Québec en faveur des rebelles. Et s'il se fût trouvé un Métis dans les salles publiques, pendant les discours de l'honorable premier ministre, il en aurait certainement conclu qu'il était du devoir de ses compatriotes de se révolter contre cet infâme homme d'état, sir John Macdonald, et contre son infâme gouvernement. Jamais le sentiment national n'a existé dans toute sa plénitude dans ce pays, tant que les honorables députés de la droite ont manifesté leur mécontentement du côté de l'opposition. Mais du moment qu'ils sont arrivés au pouvoir, ils ont changé de ton et l'union a régné d'une extrémité à l'autre du pays.

La seule chose dont nous sommes en droit de nous réjouir par suite de leur arrivée au pouvoir, c'est que cela a eu pour résultat de leur faire aimer leur pays, de les faire renoncer à leurs idéees pessimistes et anti-nationales d'autrefois. Personnellement, comme je n'ai pas l'ambition de devenir ministre, je préfère occuper une position indépendante dans ce parlement et pouvoir dire ce que je pense, car c'est là un des plus grands privilèges qui existent et celui dont est privé un ministre de la Couronne.

Le premier ministre et ses collègues constituent le premier gouvernement canadien qui soit en état, appuyé comme il l'est par un puissant sentiment national, jouissant d'un revenu magnifique, et possédant cette confiance du peuple anglais que nous sommes parvenus à conquérir—c'est le premier gouvernement, dis-je, qui soit en état de soumettre une politique nationale vraiment complète dans toute l'acception du mot. Je veux maintenant étudier ce projet de chemin de fer, afin de constater s'il constitue réellement une véritable politique nationale, et si j'en arrive à une conclusion favorable, j'appuierai cette mesure ; sinon, je la combattrai de toutes mes forces.

La première question à examiner est la suivante: Cette mesure offre-t-elle le meilleur moyen de résoudre le problème des transports? Dans l'affirmative, je ne m'occupe pas de la dépense, et je suis prêt à l'approuver, quand bien même son exécution devrait coûter $300,000,000. Je suis plein d'espoir dans l'avenir du Canada, et je crois pouvoir démontrer que je sais à quoi m'en tenir sur la position géographique qu'il occupe, ainsi que sur les routes commerciales qu'il possède. Quand on a annoncé qu'une commission des transports allait être nommée, j'ai commencé à croire que le gouvernement actuel était peut-être plus digne de recevoir notre appui que je l'avais supposé jusque-là. Je considérais qu'en nommant cette commission il prenait le meilleur moyen d'arriver à une solution équitable du problème que nous étions appelés à résoudre. Nous avions eu dans le passé des chemins de fer de circonstance. L'Intercolonial a été construit d'après ce principe, et il suit

une route détournée afin de satisfaire les exigences provinciales, sans tenir compte des intérêts généraux du pays.

Jusqu'à présent tous nos chemins de fer ont été construits dans un but provincial. Mais nous sommes maintenant en état d'envisager la question à un point de vue plus élevé, et de voir à ce que nos chemins de fer soient construits de la manière la plus parfaite possible et afin de satisfaire les intérêts généraux du pays. Le meilleur moyen d'en arriver à ce résultat aurait été de nommer une commission ou, ce qui aurait été encore préférable, de faire faire une enquête par la Chambre. C'est ce qu'a fait dans une circonstance le parlement anglais, au sujet de cette question des transports.

Des experts furent entendus devant la Chambre afin de permettre à ses membres de bénéficier de l'expérience de ces hommes versés dans les questions de chemins de fer. Le premier ministre aurait dû suivre ce précédent, et ordonner une enquête devant la Chambre. Nous aurions pu facilement consacrer quelques mois à faire cette enquête. Le gouvernement aurait pu s'assurer les services d'experts de l'Allemagne et des Etats-Unis et de tous les pays du monde, qui se seraient mis au courant des conditions géographiques et physiques du Canada et qui nous auraient ensuite fait connaître le résultat de leurs recherches. Une fois la meilleure route choisie, il nous aurait été facile d'en pousser la construction avec toute l'activité possible. Une pareille enquête n'aurait jamais coûté trop cher. Nous pouvions facilement dépenser un demi million de dollars pour nous assurer de la meilleure ligne de conduite à suivre avant d'entreprendre de dépenser $100,000,000 ou $200,000,000 pour doter le pays d'un mode de transport satisfaisant. Le premier ministre prétend que le flot nous presse. Mais nous sommes habitués à ce phénomène des marées dans la Nouvelle-Ecosse, et en nous disant cela il ne nous a guère renseigné. Le flot sait attendre les sages, et il aurait mieux valu attendre trois et même six mois, afin d'être en possession de tous les renseignements nécessaires avant de nous lancer dans cette vaste entreprise. Si le premier ministre eut attendu pour obtenir ce renseignement, il aurait évité ce que je considère comme étant la première erreur de sa politique.

Quels sont les besoins auxquels ce chemin de fer est appelé à répondre? Le premier ministre nous a dit que c'était un chemin de fer national, destiné à résoudre le plus grand problème national sur lequel le peuple canadien soit appelé à se prononcer. Le premier point à considérer à ce sujet, c'est de savoir si nous sommes en état de transporter le trafic de l'ouest, si nous sommes en mesure de répondre à toutes ses exigences? Le deuxième point, qui est moins important—c'est de savoir si ce chemin de fer projeté exercera une influence suffisante pour pouvoir transporter toutes les marchandises destinées à l'importation comme à l'exportation des ports de l'Atlantique aux ports du Pacifique. Pour arriver à ce résultat, il faut que ce chemin occupe une position dominatrice sur le littoral des deux océans. Je préconise ici l'exploitation des ports de l'Atlantique comme ceux du Pacifique. Il faut en troisième lieu que ce chemin soit en mesure de commander le transport des importations et des exportations des Etats-Unis, par les routes et les ports canadiens. Si nous pouvons exercer une juridiction absolue sur le trafic de l'Orient, comme sur celui du Canada, nous pouvons faire la même chose pour le trafic de tout le continent, car c'est là la conclusion logique. En quatrième lieu, il faut que le Canada exerce une juridiction absolue sur le commerce de l'Atlantique comme sur celui du Pacifique.

Voilà les quatre problèmes dont il faut tenir compte dans l'étude de cette question de la construction d'un chemin de fer transcontinental canadien. Je me permettrai de demander à mon honorable ami le premier ministre si toutes ces conditions sont remplies ; je voudrais savoir si ses experts lui ont dit que c'était là le meilleur chemin de fer qu'il fût possible de trouver pour résoudre ces questions ? Dans l'affirmative, ce projet est appelé à nous donner le plus grand chemin de fer national que le Canada ait jamais eu, et il doit recevoir l'appui de tous les Canadiens.

Mais toute cette proposition est basée sur la question de savoir si nous constituons ou non une nation. On a plus d'une fois discuté la chose dans cette Chambre, et c'est là une question qui devrait être réglée par le peuple lui-même. Tout en étant bon Canadien, tout en ayant une confiance absolue dans l'avenir du Canada, je dis qu'actuellement le Canada ne peut devenir une nation. Nous ne possédons qu'une bien faible population disseminée sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse, sur les bords du Saint-Laurent, et des lacs, le long de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à la Colombie Anglaise. Si c'est là l'étendue du Canada, si c'est là toute l'étendue de terre qui peut être colonisée dans ce pays, je dis que nous sommes incapables de devenir une nation ; nous occupons une trop vaste étendue de territoire ; et nous ne pouvons acquérir la force nationale nécessaire. Tout le succès d'un chemin de fer national dépend de l'étendue de notre pays qui est habitée. Quelles sont les signes précurseurs qui peuvent être de nature à indiquer que le Canada est appelé à devenir une nation ? Pour savoir à quoi nous en tenir sur ce point, il nous faut consulter le géographie, car nous ne pouvons devenir une nation si la nature s'y oppose.

Notre territoire est-il assez profond pour nous permettre de former une nation sur ce sol de l'Amérique Britannique du Nord ? Cette question fut posée il y a déjà longtemps dans la législature de la Nouvelle-

Ecosse par un homme distingué, Joseph Howe. A cette époque la Nouvelle-Ecosse ne faisait pas partie de la Confédération, et nous ne pouvions prévoir quel serait l'avenir de cette partie ouest du pays. Il se peut que je diffère d'opinion sous ce rapport avec les membres des deux partis dans cette Chambre, mais je soutiens que la première chose dont il faut tenir compte, quand il s'agit de construire un chemin de fer national, c'est de savoir si notre pays est assez profond, s'il contient, en gagnant vers le nord, les 300 ou 400 milles de territoire nécessaire pour permettre à la race blanche de s'y établir et d'atteindre le degré de civilisation ordinaire. Si notre pays ne possède pas cette largeur de territoire, il est inutile de songer à nationaliser nos chemins de fer, comme il est inutile de songer à exploiter les grandes questions de cette nature. Si, comme on le croyait il y a quelques années, nous ne devons jamais avoir autre chose qu'une faible population, disséminée sur une vaste étendue, il ne faut pas songer à devenir une nation.

A ce propos, je me permettrai de faire allusion à une remarque formulée par le député de Norfolk-nord (M. Charlton) au cours de la discussion sur le budget, lorsque cet honorable député prétendit que géographiquement parlant le Canada se rattache à la vallée du Mississipi. J'ai dans cette circonstance, repoussé avec indignation cette prétention :

Géographiquement parlant, le Canada et les Etats-Unis ne forment qu'un. Géographiquement parlant, notre Nord-Ouest se rattache à la vallée du Mississippi.

M. GOURLEY : Je nie cela.

M. CHARLTON : Géographiquement parlant, la province de Québec tient presque autant aux Etats de la Nouvelle-Angleterre qu'à la bouche du Saint-Laurent.

M. GOURLEY : Géographiquement parlant, les Etats-Unis ne sont pas autre chose qu'une dépendance du Canada.

M. CHARLTON : La province d'Ontario a sa route la plus courte à la mer à travers le territoire américain.

M. GOURLEY : Il suffit d'étudier la carte pour voir à quel point cet énoncé est inexact. Etudiez une carte de l'Amérique du Nord, et vous verrez que, géographiquement parlant, les Etats-Unis ne sont pas autre chose qu'une annexe du Canada.

M. CHARLTON : Alors, l'annexe se trouve ici à avoir quelque peu devancé la partie principale. Je le répète, les deux pays, géographiquement parlant, ne forment qu'un.

M. GOURLEY : Jamais.

J'éprouve beaucoup de respect pour les connaisances de l'honorable député, et lorsque j'ai siégé pour la première fois en cette Chambre, j'ai été vraiment impressionné par l'étendue de ses connaissances. Cela lui fait honneur ; nous nous attendons à trouver de la science chez certains membres de cette Chambre et ce que nous admirons en eux. Mais quand je me suis aperçu que l'honorable député variait sur toutes les questions; quand je l'ai vu appuyer une résolution concernant la guerre des Boers, dont la teneur était de nature à blesser les sentiments de tout véritable Anglais, je me suis aperçu que malgré toute son intelligence il ne constituait pas un guide sûr. Mais quand il a mis le comble à tous ses écarts en déclarant que le Canada n'était rien autre chose qu'un tributaire da la vallée du Mississipi, je me suis aperçu qu'il n'était pas ce chercheur que j'avais supposé. S'il eut été cet nomme avide d'apprendre, il aurait cherché à se renseigner sur la situation géographique de son pays. Nul n'est apte à devenir un homme public dans ce pays, s'il ne connaît pas le cours de chaque rivière et les enseignements qui en découlent. Il a mal interprété les enseignements de la situation géographique de ce pays. Vos ancêtres, M. l'Orateur, les colons français, savaient que le débouché naturel du continent était vers le nord et non vers le sud.

Par conséquent, M. l'Orateur, la première chose dont nous devons nous occuper dans un débat de cette nature, c'est de nous assurer si le Canada est capable de devenir une nation, car s'il en est autrement, je suis d'avis que nous devons renoncer à toutes tentatives de ce genre. Je suis un Canadien sincère et un partisan dévoué de la cause impérialiste, mais on ne peut lutter contre la nature, contre la situation géographique et les obstacles naturels qu'offre le pays.

Je désire énoncer ce que je considère comme étant les véritables principes sur cette question. Quant à la délimitation des frontières de ce pays, j'ignore si les représentants du gouvernement anglais qui faisaient partie de la commission qui a établi le 49ème parallèle comme ligne de division étaient ou non des hommes intelligents. Tout ce que je sais, c'est que les Américains avaient dans cette commission les géographes les plus distingués de ce continent. On a prétendu que cette ligne frontière avait été établie au hasard. Mais si l'on étudie la géographie du Canada, on constate qu'il existe une division naturelle du continent le long du 49ème parallèle, et les commissaires américains, qui étaient beaucoup mieux renseignés que les commissaire anglais, portèrent la frontière de leur pays jusqu'à la ligne de division des eaux, jusqu'à la source de toutes les rivières de ce continent qui se dirigent vers le sud.

Ils portèrent cette frontière jusqu'à la tête des trois grandes rivières qui servent au transport du commerce des Etats-Unis jusqu'au golfe du Mexique, c'est-à-dire le Missouri, le Mississipi et l'Ohio, et en agissant ainsi, ils croyaient s'être emparés de toute cette partie de l'Amérique du Nord qui pourrait jamais être utile à quelque chose. Ils croyaient que tout le territoire situé au delà du 49ème parallèle, là où les rivières coulent vers l'océan arctique et la vallée de

la baie d'Hudson, était une région absolument impropre à toute civilisation.

Après avoir fixé cette ligne frontière, les Américains retournèrent chez eux en disant : nous ne nous sommes pas rendus jusqu'au parallèle où nous voulions placer la ligne frontière, mais nous avons obtenu tout ce qui, dans l'Amérique du Nord, est habitable. Ils croyaient n'avoir laissé qu'une simple bande de terre et ils tentèrent d'inculquer cette doctrine dans l'esprit du peuple de ce continent et même de la répandre au Canada. Je me rappelle que dans ma jeunesse on a essayé de m'empêcher de demeurer au Canada sous prétexte que nous ne deviendrons jamais une nation.

Je dis que le 49me parallèle sert de ligne de démarcation entre deux régions absolument différentes au point de vue physique, géographique et politique. Si l'on jette les yeux sur la carte, on voit tout un réseau de rivières importantes qui coulent dans une direction sud, et les autres rivières coulent dans la direction nord. Si la ligne frontière, après avoir suivi le 49me parallèle depuis le littoral du Pacifique jusqu'au milieu du Montana, s'était dirigée ensuite vers le Minnesota—car la rivière Rouge qui traverse le Manitoba et se décharge dans le lac Winnipeg, et qui traverse cette magnifique vallée fertile du Manitoba où le blé pousse en si grande abondance, cette rivière, dis-je, prend sa source dans l'état du Minnesota ; juste un peu au nord du Mississipi se trouvent deux lacs. La rivière Ohio prend sa source dans l'un de ces lacs et coule vers le sud, tandis que la rivière Rouge prend sa source dans l'autre lac et coule vers le nord —si, dis-je, la ligne frontière avait passé entre ces deux lacs pour se diriger vers l'est, le continent se serait trouvé divisé d'une manière parfaite. Avec la ligne actuelle, cette division est parfaite au point de vue physique seulement.

Lorsque mon honorable ami prétend que le Canada est géographiquement parlant un tributaire des Etats-Unis, il est dans l'erreur, car la nature a établi sur ce continent deux grandes divisions physiques destinées à contenir deux peuples de caractère différent, deux peuples n'ayant pas la même civilisation, ce dont nous ne pouvons les blâmer et quand les honorables députés nous disent que le commerce doit prendre la direction des Etats-Unis, ils ne comprennent pas que le commerce de ce pays a deux débouchés différents, et à moins que le peuple américain devienne un peuple faible et que nous acquérions la suprématie, afin de pouvoir modifier le cours naturel des choses, nous serons incapables de retenir ce commerce. Il en est de même pour les Etats-Unis, jamais ils ne pourront contrôler notre commerce, si nous exploitons nos voies de transport avec intelligence.

Voilà la discussion qui aurait dû avoir lieu dans cette Chambre il y a 50 ans passés, afin de permettre au peuple canadien de comprendre et d'apprécier la position commerciale incomparable qu'il occupe sur ce continent. Sans les chemins de fer, les Etats-Unis se seraient trouvés sans moyens de transport pour expédier leurs produits vers l'Europe, car toutes leurs grandes rivières, telles que le Mississipi, le Missouri et l'Ohio auraient transporté leurs marchandises vers le golfe du Mexique, et le commerce des Etats-Unis se serait dirigé vers le sud en s'éloignant des grands centres commerciaux du nord.

Nous ne devons pas oublier que les grands centres commerciaux tels que l'Angleterre et l'Allemagne, ainsi qu'une partie du continent sont situés au nord du Canada, et si les Etats-Unis devaient s'en rapporter à leurs routes naturelles, ils n'auraient pas la moindre chance de faire concurrence au Canada, car nos voies de transport suivent une direction nord-est. Le Saint-Laurent se dirige vers l'est et c'est là la direction que doit suivre notre commerce. Toute route commerciale qui se dirige vers le sud-est suit une direction opposée au cours naturel et tend inutilement à prolonger les routes commerciales du Canada.

Ces routes commerciales doivent s'étendre aussi loin que possible dans la direction nord-est, afin de se rapprocher des grands centres commerciaux de l'est, car tandis que notre latitude moyenne est de 47 degrés, la latitude moyenne de l'Angleterre, le grand marché par excellence et le centre de distribution où sont expédiées toutes les marchandises de l'univers, est située au nord du 50ème parallèle. Par conséquent, toute route commerciale dans ce pays, pour être basée sur les données de la science et suivre le cours naturel des choses, et afin de produire le meilleur résultat possible, doit être dans une direction nord-est. Cartier et les premiers explorateurs français qui découvrirent le Saint-Laurent, comprirent la position extraordinaire que cette rivière occupait au point de vue du commerce futur de ce pays.

Les enseignements de l'honorable député de Norfolk-nord au sujet de la situation géographique de ce pays doivent être laissés de côté. L'année dernière, il nous a parlé avec beaucoup de talents de la position géographique de l'Afrique du sud, et je regrette qu'il ne connaisse pas aussi bien la géographie du Canada. Il est étrange que les Canadiens connaissent la géographie de tous les pays, à part celle du Canada ; c'est là une des choses les plus regrettables de notre histoire et j'espère qu'à l'avenir on accordera plus d'attention à cette question. J'ai dit que les artères commerciales, le caractère physique de ce pays indiquent que le Canada doit constituer un pays absolument distinct au point de vue physique, géographique et politique.

Tout cela est très bien, mais il n'en est pas moins vrai que les Américains s'imaginent que lorsqu'ils ont établi la frontière à la ligne 45ème ils n'ont laissé au Canada qu'une étroite bande de terre. S'ils avaient

raison à cette époque, malgré toutes nos aspirations nationales, nous ne serons jamais en état de les satisfaire, si nous nous contentons d'un territoire d'une étendue de 3,000 milles d'un océan à l'autre, et qui a à peine 40 milles de largeur, sans aucune force nationale. Pour que ce chemin puisse devenir un chemin de fer national, il faudrait passer à 50 milles de la baie James. Il devrait passer au nord du lac Winnipeg pour se rendre jusqu'à l'embouchure du Saguenay. C'est virtuellement là le tracé du Trans-Canada, qui a reçu l'approbation de tous les représentants des provinces maritimes. Si l'on veut que ce chemin soit du plus grand avantage pour le pays, il faut qu'il parte de Port-Simpson et se dirige vers l'est en passant au nord du lac Winnipeg, à 50 milles au sud de la baie James pour venir déboucher à l'embouchure de la rivière Saguenay. Je ne m'occupe pas de la question de savoir si un tel chemin sera une entreprise avantageuse au point de vue du commerce, tout ce que je sais, c'est qu'il assurera notre existence nationale au Canada. Je ne puis me prononcer sur la valeur du territoire que ce chemin serait appelé à traverser. Que l'on construise ce chemin de fer à 50 milles de la baie James, au nord du lac Winnipeg, et nous ferons voir à l'univers que nous possédons un pays très profond, qui s'étend à 100 milles plus au nord que cette voie ferrée, et si cette région est aussi riche sous le rapport du sol qu'elle l'est sous le rapport du bois de construction et des minéraux, alors nous aurons repoussé cette accusation portée contre nous il y a 50 ans que nous ne constituons pas une nation et que nous ne pouvons le devenir, car notre avenir comme nation sera assuré du moment que nous aurons commencé à mettre cette idée à exécution, nonobstant l'erreur de ceux qui prétendent que nous devrions construire ce chemin au sud du lac Winnipeg.

M. MURRAY : J'ai écouté très attentivement les remarques que vient de faire l'honorable député et j'aimerais à savoir ce qu'il pense du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne. Il nous a parlé de la route du Saint-Laurent, et je voudrais qu'il nous fît connaître son opinion sur cette question du canal de la baie Georgienne.

M. GOURLEY : Je serais tout disposé à aider au développement de cette route du canal de la baie Georgienne ou de toute autre route, si cela devait avoir pour résultat d'aider au commerce canadien. Si le chef du gouvernement avait mis son projet à exécution, il aurait pu envoyer ses experts allemands et américains explorer cette route durant trois ou quatre semaines, afin de pouvoir préparer un rapport qui en aurait indiqué les avantages. Je veux que nous exploitions toutes les routes possibles. Il ne faut pas que nous consacrions toutes nos ressources à une seule entreprise. Si une ne réussit pas, essayons-en une autre, jusqu'à ce que nous ayons trouvé la véritable artère commerciale du Canada. Je regrette de ne pouvoir suivre l'exemple de l'honorable député, car ma province m'a défendu de voter en faveur de tout chemin de fer transcontinental passant au sud du lac Winnipeg. C'est également ce que sont tenus de faire le ministre des Finances et tous les autres représentants des provinces maritimes; par conséquent ils doivent voter contre l'adoption du projet soumis par le gouvernement.

M. EMMERSON : Qu'avez-vous à dire du projet suggéré par le chef de la gauche ?

M. GOURLEY : Je suis disposé à voter en faveur de tous les projets que l'on pourra substituer à celui du gouvernement.

M. EMMERSON : Et que faites-vous du mandat que vous avez reçu de votre province ?

M. GOURLEY : J'ai fait connaître à la Chambre la route qu'à mon avis ce chemin devrait suivre. Il devrait traverser la vallée de la rivière la Paix et les montagnes Rocheuses pour atteindre Port-Simpson. J'ai un ami qui a passé quelque temps à Fort-Simpson il y a deux ou trois ans, et il m'a dit qu'à San Francisco l'opinion générale était que nous possédions à cet endroit le meilleur port du littoral du Pacifique. La population de cette dernière ville était d'avis que nous ne comprenions guère nos intérêts, puisque nous négligions d'exploiter ce port et d'essayer de leur enlever leur trafic de l'est. Les Américains ont développé les ports de San Francisco et de Seattle, et comme ils connaissent les avantages qu'offre notre pays sur le littoral du Pacifique pour le trafic de l'est, maintenant qu'ils s'aperçoivent que nous sommes décidés à profiter de ces avantages, ils commencent à craindre.

Je n'éprouve pas le moindre doute sur la valeur de la partie du pays que devrait traverser le chemin que je viens de décrire. J'ai parcouru toute la preuve faite au sujet du Trans-Canada l'année dernière, j'ai lu tous les livres que j'ai pu me procurer traitant cette question depuis dix ou quinze ans, et je suis bien convaincu, malgré tout ce que l'on peut dire au contraire, qu'un chemin de fer qui partirait de l'embouchure de la rivière Saguenay, traverserait le territoire situé à 50 milles au sud de la baie James, passerait au nord du lac Winnipeg et suivrait la vallée de la rivière la Paix constituerait dans 3 ou 4 ans une excellente entreprise commerciale.

C'est naturellement là la route que devrait suivre le Trans-Canada, et si ce chemin de fer eût été construit, l'avenir du pays aurait été assuré, et cela principalement si la partie du pays qu'il devait traverser est aussi riche que je le suppose. Cela nous mettrait de plus en communication avec la baie d'Hudson. Nous possédons là une des plus vastes mers intérieures qui existe à part la

Méditerranée, et il suffit de jeter les yeux sur la carte pour se rendre compte du volume énorme de trafic qui devra prendre cette direction, car cette immense nappe d'eau a dû être placée à cet endroit pour servir au développement de cette partie du pays.

Les renseignements que nous possédons sur cette région, nous les tenons en partie des employés de la Compagnie de la baie d'Hudson, de ces gens qui avaient prêté serment de calomnier le pays, de dire que le Canada était un pays de glace, une contrée inhabitable ; car sans cela les actionnaires de la compagnie se seraient trouvés exposés à perdre leurs dividendes de 200 pour cent. Nous tenons aussi beaucoup de renseignements de la bouche des missionnaires ou autres personnes qui n'étaient pas tenus de garder le secret, et n'avaient aucun intérêt à représenter les choses sous un faux jour. Il s'est dit une foule de choses extravagantes au sujet de cette région qui vont finir par avoir aussi peu de bon sens que tout ce qui a été dit au sujet du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. J'ai entendu dire des choses aussi tristes au sujet du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, orsqu'il s'est agi de construire le Pacifique Canadien, que j'en ai entendu dire au sujet de la baie d'Hudson.

Un homme très intelligent, le colonel Church, a déjà parlé du tracé que je viens de mentionner. Je crois qu'il était intéressé dans cette entreprise du Trans-Canada. C'est un homme d'étude, et le fait que ses écrits sont acceptés par la North-Western Review doit être pour nous la preuve qu'il est un écrivain distingué. Il a étudié les routes commerciales du Canada, et je veux lire un court extrait d'un article qu'il a écrit dans la Fortnightly Review du mois de mars, et dont je conseille la lecture aux honorables députés. Cet article constitue, à mon avis, la première discussion raisonnée de ces routes commerciales du Canada. Voici ce qu'il dit au sujet du Trans-Canada :

> Le Canada a atteint un degré de développement qui nécessite un appui au point de vue commercial et politique ; mais le lac Winnipeg est la clef du problème ; et si tous les produits futurs du Nord-Ouest doivent passer au sud de ce lac pour atteindre l'est, la masse de ces produits prendre la direction des ports américains situés sur le littoral de l'Atlantique, plutôt que de retourner vers l'est et le nord pour atteindre l'océan. Il faut donc qu'un chemin de fer soit construit au nord du lac Winnipeg, lequel traversera le centre du pays.

Voilà la raison qui m'empêche d'approuver le projet actuel, et c'est également là l'objection que voient les contribuables des provinces maritimes.

Le lac Winnipeg, qui a 260 milles de longueur, et qui s'étend du nord au sud, traverse à angle droit le tracé de toutes les routes commerciales du Canada, qui se dirigent de l'est vers l'ouest. L'extrémité sud de ce lac est située à 65 milles de la frontière américaine, et c'est dans cette étroite bande de terre qu'il nous faut placer tous nos chemins de fer transcontinentaux, si vous les faites passer au sud du lac Winnipeg. Le résultat de cette conduite, c'est que nous sommes exposés à chaque instant à ce que l'on coupe nos lignes de communication. Une puissante armée américaine pourrait occuper ces 65 milles de territoire, s'emparer de nos chemins de fer, et nous nous trouverions à la merci de nos ennemis, qui feraient la conquête de notre pays région pas région.

M EMMERSON : De quelle manière le projet du chemin de l'opposition obvie-t-il à cette difficulté ?

M. GOURLEY : Je suis en frais de faire connaître les raisons qui m'empêchent de voter en faveur du projet soumis par le présent gouvernement, dont la réalisation devra coûter une somme énorme, et qui n'aura pas l'efficacité voulue au point de vue national. Je suis en frais de démontrer que ce projet n'est pas plus justifiable au point de vue scientifique qu'au point de vue national et que pas un seul des membres de la droite ne devrait lui accorder son appui. Je m'occuperai dans un instant de la proposition soumise par le chef de la gauche, mais pour le moment, laissant de côté les discours prononcés par le député de Cumberland (M. Logan) par le député de Hants (M. Russell) et par le député d'Annapolis (M. Wade), je dirai que ces discours ne représentent pas l'opinion de la population de la Nouvelle-Ecosse, car je sais que dans cette province on est absolument opposé à cette partie du projet qui veut que ce chemin passe au sud du lac Winnipeg. Nous sommes convaincus que nous ne pourrons obtenir le trafic de l'ouest que lorsque nous aurons un chemin de fer qui passera au nord de ce lac.

J'envisage cette question au point de vue national. Rien ne serait plus facile pour une armée ennemie que de s'emparer de tous les chemins de fer que nous pourrons construire dans cette étroite bande de terre. Je dis aux représentants des provinces maritimes qui siègent du côté de la droite qu'il leur faut adopter cette manière de voir et renoncer au projet actuel, s'ils ne veulent pas être accusés par leurs commettants d'avoir faussement représenté leurs sentiments.

Ces honorables députés parlent de la congestion du trafic. Il suffit de jeter les yeux sur la carte du Manitoba, dans les environs de Winnipeg, pour constater que ce n'est pas une congestion de trafic qui existe à cet endroit, mais bien un encombrement de voies ferrées. Tous ces chemins de fer ont été construits sans tenir compte des règles élémentaires en pareil cas, et le chemin de fer actuel est le plus imprévoyant de tous, car il a pour but de transporter les produits de l'ouest en les faisant passer au sud du lac Winnipeg et à travers la dangereuse région du lac Supérieur, ce qui nous porte à croire que ces produits n'atteindront jamais les provinces maritimes.

J'admets qu'un nouveau chemin de fer transcontinental est nécessaire. C'est là ce que j'ai dit dans la Nouvelle-Ecosse, et je suis prêt à le répéter dans toutes les parties du pays. Je ne suis pas aussi bien partagé sous ce rapport que les honorables membres de la droite dont les opinions varient suivant les différentes parties du pays qu'ils visitent. Je suis en faveur de la construction d'un autre chemin de fer transcontinental, mais je veux qu'il soit construit de manière à servir les intérêts généraux du Canada, et à un point de vue éminemment national. Il faut qu'il passe au nord du lac Winnipeg, afin que notre pays ait une longueur de 3,000 milles et une largeur de 400 milles, qu'il constitue un territoire sur lequel nous pourrons compter, que des millions et des millions de personnes pourront habiter, et qui pourra, grâce à sa situation géographique, commander sur tout le continent.

Je dis de plus, M. l'Orateur, que ce chemin doit être la ligne la plus directe à travers le continent si nous voulons accaparer le commerce de l'Orient, ce qui doit être pour le moment le but vers lequel doivent tendre tous nos efforts. Si nous réussissions à nous emparer du commerce de l'est, comme cela est possible, le Canada deviendrait en peu d'années non seulement une puissance commerciale sur ce continent, mais même une puissance commerciale dans l'univers entier.

Que nous enseigne l'histoire du commerce de l'Orient ? Toutes les nations qui ont réussi à s'emparer du commerce de l'est, sont devenus les maîtresses de l'univers, tant au point de vue commercial qu'au point de vue politique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Ceux qui connaissent l'histoire des peuples n'ignorent pas ce fait. Certaines personnes sont portées à croire que le développement de ces nations est dû à des causes accidentelles, mais les faits sont là pour démontrer que c'est leur position géographique qui leur a permis de s'emparer du commerce de l'Orient. Elles sont devenues riches et puissantes et leur histoire est parvenue jusqu'à nous. La première nation dont il soit fait mention est Babylone. Quel a été l'instrument de la grandeur de Babylone ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Je veux attirer l'attention de la Chambre sur l'histoire commerciale de l'univers. Si Babylone a progressé, c'est parce qu'elle était le point culminant où venaient aboutir tous les routes commerciales de cette époque. Elle exerçait sa juridiction sur le commerce de l'Inde et de la Chine ; elle était la nation établie le plus à l'ouest du Tigre ; les routes commerciales ne s'étendaient pas à cette époque jusqu'à la Méditerrannée ; elles s'arrêtaient à Babylone, qui servait d'entrepôt aux produits de l'est, depuis l'Inde jusqu'à Cathay. Babylone était aussi puissante à cette époque que le sont aujourd'hui les Etats-Unis et l'Angleterre, et elle devait sa suprématie à la juridiction qu'elle exerçait sur les routes commerciales de l'univers.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Et il vous suffirait d'étudier l'histoire pour vous en convaincre. Finalement le prestige de Babylone s'écroula, et le commerce s'étendit jusqu'à l'Euphrate, Ninive devenant la plus puissante nation de l'univers. A compter de cette époque le courant de l'immigration se dirigea vers l'ouest de l'Europe, et Tyr et Sidon devinrent les centres commerciaux par excellence de l'univers, comme le sont aujourd'hui New-York et Boston.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Cela semblera peut-être étrange pour ceux qui ne sont pas familiers avec l'histoire de l'univers ; mais toute cette histoire repose sur les routes commerciales, et c'est également sur ces routes que repose l'avenir du Canada. La lutte pour conquérir le trafic de l'est se fait actuellement entre les Etats-Unis et l'Angleterre, et c'est le pays qui réussira à s'emparer de ce commerce, que ce soit l'Angleterre ou les Etats-Unis, qui sera durant cette période le maître de l'univers. Au cours du 15e siècle l'univers entier cherchait à se diriger vers l'est. C'est en cherchant une route vers la Chine que l'on découvrit le Canada. Quand Jacques-Cartier vint de France et remonta le Saint-Laurent, ce n'est pas le Canada qu'il cherchait ; il voulait découvrir une route pour atteindre l'Inde et Cathay, afin d'exercer une juridiction absolue sur ces artères commerciales. Notre pays est donc destiné par son origine même à servir à la découverte des véritables voies commerciales de ce continent. Il y a 400 ans passés, Cartier comprenait beaucoup mieux le courant que devrait suivre le commerce de ce pays que le comprennent les membres de la droite.

Je crois avoir dit que lorsque Ninive s'empara des routes commerciales au détriment de Babylone, cette derière ville perdit toute son importance et Ninive la remplaça. Ce fut ensuite au tour de Tyr et de Sidon à grandir et à s'emparer de ces artères commerciales. Puis vint Alexandre. Il était un homme d'affaires plus habile que tous les honorables députés de la droite, et il voulut donner de l'importance à son petit pays de Grèce. Il renversa la domination de la Perse, Ninive et Babylone, s'empara de tous ces débouchés commerciaux et fonda Alexandrie. A cette époque les populations de l'univers étaient en frais de coloniser l'Espagne, la France et l'Angleterre, il fit d'Alexandrie le centre des routes commerciales, et cette ville ne tarda pas a atteindre un développement considérable, tandis que Tyr et Sidon déclinèrent et tombèrent.

Plus tard le trafic traversa la Méditerranée et tomba en la possession des Romains, et Rome devint la maîtresse de l'Univers. Ce peuple s'occupa de la Grèce, non parce qu'il constituait un pays européen, mais bien parce qu'il était maître d'Alexandrie. Après la chute de l'empire des Perses, c'est Alexandrie et non Athènes qui était virtuellement la capitale de la Grèce. Rome finit pas s'emparer des routes commerciales de l'univers, et la Grèce perdit sa puissance. Au cinquième siècle Rome tomba à son tour. A partir de cette époque le commerce traversa la période sombre de son histoire, les routes commerciales disparurent, et cet état de choses dura de l'an 500 à l'an 1500. Mais cette période d'inaction prit fin avec le 14ème ou le 15ème siècle, avec Colomb et tous ces grands explorateurs qui consacrèrent toute leur énergie à la recherche des routes commerciales de l'est, et qui découvrirent notre continent au cours de ces tentatives. Dès ce moment ce continent fut désigné comme la route commerciale par excellence. Qu'arriva-t-il ? Gênes exerça la juridiction sur ce commerce durant un certain temps, il en fut de même pour l'Espagne, la Hollande et la France ; et il tomba finalement aux mains des Anglais, qui conservèrent la suprématie sur ces routes durant 125 ans.

Mais que voyons-nous maintenant? Depuis vingt ans, les Etats-Unis se préparent à s'emparer du commerce de l'orient, car leurs hommes d'Etat et leurs hommes publics étudient et ils savent que s'ils peuvent s'emparer de ce commerce, ils seront les maîtres de la richesse du monde, et les maîtres sur terre et sur mer. Pendant les vingt dernières années, les Etats-Unis ont fait les plus grands efforts pour s'emparer de ce commerce. Ils ont fait de grands travaux aux ports de San Francisco et de Seattle ; et ils ont mis une flotte de steamers sur l'océan Pacifique. Aujourd'hui, ils entreprennent de construire un canal d'un bout à l'autre du continent, afin de mieux affermir leurs routes commerciales vers l'Orient, et Morgan veut former un syndicat qui s'emparera du commerce de l'Atlantique. La guerre leur a fait connaître la topographie de leur pays, et aussitôt après la guerre, ils ont commencé à construire des chemins de fer. Ils ont maintenant deux cent mille milles de chemins de fer qui sillonnent leur pays dans toutes les directions, ce qui leur donne l'avantage d'un grand nombre de routes commerciales, tandis que pendant ces cent ans, nous n'avons rien fait pour développer les routes du Canada.

Les Etats-Unis ont un avantage énorme sur nous à cause de leur situation plus au sud sur ce continent. Cependant, malgré cet avantage, et l'avance de cent ans qu'ils ont sur nous dans la création de voies de transport, je crois que si nous savions développer nos routes commerciales d'une manière scientifiques, notre force physique est tellement supérieure à celle des Etats-Unis que nous pourrions mettre le Canada dans la position qu'il occuperait s'il avait commencé la lutte dès le commencement. Je dis donc que ces retards n'ont pas encore fait de tort au Canada, et c'est à nous de dire aujourd'hui, si nous allons entreprendre la lutte ou laisser les Etats-Unis dominer sur ce continent, car il n'y a aucun doute que les Etats-Unis vont lutter pour enlever à l'Angleterre le commerce de l'Orient, qui semble prendre aujourd'hui la route de l'Amérique.

Ceux qui examinent le courant du commerce s'aperçoivent que le canal de Suez n'est plus le grand facteur qu'il était, mais que le commerce de l'orient, au lieu de passer par ce canal pour aller en Europe et en Angleterre, prend la route de ce continent et vient à San Francisco, Seattle ou aux points canadiens. Le Canada et les Etats-Unis, M. l'Orateur, vont chercher à s'emparer de ce commerce, mais nous avons sur les Etats-Unis par mer et par terre un avantage énorme.

La victoire restera à celui des deux pays qui est le mieux situé géographiquement, car c'est la situation géographique, qui, en fin de compte, décidera. Le problème est celui-ci : Où sont les grands marchés que cherche le commerce et supposons que le trafic de l'orient prenne la route d'Amérique pour atteindre ces marchés, se dirigera-t-il vers le nord ou vers le sud ? S'il se dirige vers le nord, le Canada a sur les Etats-Unis un avantage énorme, à cause de sa situation au nord. Si c'est l'Amérique du Sud qui doit être l'entrepôt du commerce de l'orient, alors les Etats-Unis auront un avantage énorme sur nous pour la raison inverse, mais comme tous les courants océaniques tendent vers le nord, il n'y a aucun doute que c'est le Canada qui aura l'avantage. Si, au moyen d'une ligne entre Port-Simpson et l'embouchure du Saguenay, ou par un embranchement traversant le Saint-Laurent à Québec, afin d'atteindre les ports de l'Atlantique, nous pouvons nous emparer de ce commerce, le résultat nous récompensera de tout l'argent que nous avons dépensé pour l'atteindre.

Je veux donner quelques chiffres qui montreront que notre situation plus au nord sur les deux océans nous donne un avantage énorme sur les Etats-Unis. Supposons que le trafic parte de Yokohama et traverse l'océan Pacifique. De Yokohama à San-Francisco, la distance est de 4,530 milles, et de Yokohama à Port-Simpson, 3,810, ce qui fait un avantage de 720 milles en notre faveur. Il suffirait de ces 720 milles pour décider la question en notre faveur, mais nous avons un avantage égal sur l'océan Atlantique. Plymouth est supposé être le port de l'avenir en Angleterre, et de New-York à Plymouth la direction est de 2,990 milles; d'Halifax à Plymouth, la distance n'est que de 2,430 milles, de sorte que nous avons un avantage de 560 milles sur l'océan Atlantique, lequel ajouté à l'avantage de 770 milles

M. GOURLEY.

sur l'océan Pacifique, fait que la route de mer par Port-Simpson et Halifax est plus courte de 1,280 milles que celle par San Francisco et New-York. Je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami le député de Caribou (M. Galliher) que sa province, s'il veut nous aider à construire un chemin de fer véritablement national, sera dans dix ou vingt ans, un des pays les plus riches du monde ; mais il faut pour cela nous emparer du commerce de l'orient, parce que toute la richesse du monde est dans ce commerce.

Comparons ensuite la route traversée depuis Québec jusqu'à Plymouth, avec celle depuis New-York. Entre New-York et Plymouth la distance est de 2,990 milles, et entre Québec et Plymouth, 2,620, ce qui fait un avantage de 370 milles en faveur de Québec, lequel ajouté à celui de 720 milles sur l'océan Pacifique, fait que la route par Port-Simpson et Québec, est de 1,050 milles plus courte que celle par San Francisco et New-York. Telle est la longueur des routes de mer. Si à part cela nous pouvons raccourcir les distances par terre de 200 ou 300 milles, nous arrivons alors aux 1,400 milles de sir Sandford Fleming en faveur de nos routes commerciales sur celles des Etats-Unis. Si nous voulons mettre à profit les avantages que nous avons, les Etats-Unis ne peuvent pas lutter contre cette énorme différence de 1,400 milles. Mais, jusqu'à présent, notre pays a été un pays presque désert, et quels que fussent les désavantages des Etats-Unis au point de vue des distances, ils n'avaient pas de concurrence et conséquemment dominaient. Le courant océanique du Japon se dirige aussi vers le Canada. Tous les courants de l'océan semblent converger vers le pays du nord. Le courant du Japon amène les navires presque juste en face de Port-Simpson. Un navire chargé pour San Francisco est obligé de se rendre jusque vis-à-vis Port-Simpson avant de pouvoir sortir du courant du Japon. Tous les courants de l'océan donnent au Canada une supériorité immense sur les autres routes venant à ce continent.

Je suis donc opposé au projet du gouvernement parce qu'en partant de Port-Simpson le chemin sort de sa route naturelle et descend 600 milles au sud pour passer au pied du lac Winnipeg et ensuite se diriger vers Moncton. Vous faites faire un détour à ce chemin de fer au lieu de suivre la ligne droite depuis Port-Simpson jusqu'au Saguenay, ligne qui serait de 300 milles plus courte. Cette faute empêche le chemin proposé d'être un chemin national, et en fait une ligne provinciale tracée suivant les intérêts politiques et les divers intérêts locaux. C'est pour cela qu'on a fait passer le chemin au sud du lac Winnipeg, parce que les électeurs sont là, mais lorsque l'on veut faire une grande ligne nationale qui coûtera de $100,000,000 à $200,000,000, on devrait ne pas tenir compte de ces considérations locales. Si la population de ces endroits veut avoir d'autres chemins de fer locaux, qu'elle le dise et nous les lui accorderons. J'ai voté en faveur du chemin de fer Mackenzie et Mann et je suis prêt à voter en faveur d'une demi-douzaine d'autres chemins de fer, mais je ne voterai pas en faveur d'une route qui n'est plus une route nationale lorsqu'on lui fait faire ce détour.

Je suis donc opposé à ce chemin parce que son tracé en détruit l'utilité, et je veux montrer ce que le Trans-Canada nous aurait donné. De Port-Simpson à Québec, il y a 2,927 milles. De Port-Simpson a Chicoutimi 2,705 milles, de sorte que la route par Chicoutimi est de 222 milles plus courte que par Québec. D'Halifax à Vancouver via le chemin de fer du Pacifique, la distance est de 3,753 milles, et d'Halifax à Port-Simpson via le Trans-Canada 3,505 milles, ou une économie de 248 milles. Conséquemment, la route par le Trans-Canada, si ce chemin allait à Chicoutimi, serait plus courte de 340 milles. Cette distance ajoutée à l'avantage énorme que nous avons sur les océans rend le Canada virtuellement maître du commerce de l'orient. Nous avons un avantage de 1,280 milles par eau et 340 par terre, ce qui fait plus de 1,400 milles à notre avantage, ainsi que le démontre sir Sandford Fleming. Je ne puis donc pas approuver un chemin de fer qui n'est pas dans toute l'acception du mot une route nationale.

Je veux comparer maintenant le Trans-Canada avec le chemin du Pacifique et les chemins des Etats-Unis. Le Trans-Canada a un avantage énorme sur le chemin du Pacifique Canadien. De Port-Simpson à Yokohama, la distance est de 3,810. D'Halifax à Port-Simpson elle est de 3,505 milles, et Halifax à Plymouth, 2,430 milles. Cela fait un total de 9,700 milles de Yokohama à Plymouth via le Trans-Canada, comparé à 10,423 milles via le chemin de fer du Pacifique Canadien, savoir :

	Milles.
De Yokohama à Vancouver	4,240
De Vancouver à Halifax	3,753
De Halifax à Plymouth	2,430
	10,423

Ce qui fait une différence de 678 milles en faveur du Trans-Canada.

Telles sont les raisons qui m'ont engagé, mais à regret, à voter contre le projet du gouvernement. J'ai cru pendant quelque temps, jusqu'à ce que j'eusse étudié la question à fond, que je serais obligé de me séparer de mes amis, car je suis en faveur des chemins de fer et du développement du Canada, et dans notre parti chacun est libre de ses opinions individuelles ; dans notre parti il n'y a pas d'esclaves. J'ai cru que si le projet du gouvernement offrait une solution pratique du problème des transports, je serais obligé de demander à mes amis

de m'excuser si je me séparais d'eux sur cette question qui est plus nationale que politique, mais après examen, je suis forcé de dire que ce chemin de fer n'a pas été conçu dans un esprit national, mais dans un esprit politique.

M. EMMERSON : Mon honorable ami veut-il nous dire ce qu'il pense du projet du chef de l'opposition ?

M. GOURLEY : Comme c'est de votre projet que je m'occupe dans le moment, vous me permettrez bien, s'il vous plaît, de continuer. Lorsque j'aurai fini avec celui-ci, je m'occuperai de l'autre. Vous n'avez pas besoin d'être si pressé. Vous croyez sans doute que parce que je démolis votre projet si facilement, je réussirai mieux que vous à démolir celui de notre chef. Maintenant, messieurs——

Quelques VOIX : A l'ordre ! Adressez-vous à l'Orateur.

M. GOURLEY : Je vous demande pardon, M. l'Orateur. Ces honorables députés, voyant que je suis un novice dans l'art de parler devant cette Chambre, essaient de m'interloquer. Dans la comparaison que j'ai faite entre le Trans-Canada et le chemin du Pacifique, j'ai trouvé une différence de 678 milles en faveur du premier. Comparons le Trans-Canada avec les routes américaines. De Yokohama à San Francisco, la distance est de 4,530 milles. De San Francisco à New-York via Chicago, qui est la route commerciale la plus courte, la distance est de 3,349 milles ; de New-York à Plymouth, 2,930 milles, soit un total de 10,869 milles de Yokohama à Plymouth par les Etats-Unis via San Francisco à New-York. La distance par le Trans-Canada est de 9,735 milles soit une différence en faveur du Trans-Canada de 1,124 milles. Cette différence nous donne la domination et la maîtrise absolue du commerce de l'orient Les Américains savent que nous avons cet avantage sur eux. J'ai des amis sur la côte du Pacifique qui me disent : " Vous, Canadiens, vous avez l'avantage sur nous ; pourquoi n'en profitez-vous pas ? " A San Francisco et à Seattle on reconnaît cet avantage, mais on compte que notre insouciance et notre somnolence nous empêcheront d'en profiter. Je veux donc éveiller la population canadienne, et je veux éveiller aussi les honorables députés de la droite. Il n'est pas trop tard encore. Que l'orgueil ne les empêche pas de travailler en faveur d'une grande œuvre nationale. Lorsque le chef du gouvernement a soumis son projet à la Chambre je dois avouer qu'il m'a touché, et je le félicite sur l'habileté et l'éloquence dont il a fait preuve. Si son projet avait été réellement national, j'aurais dit du chef du gouvernement, qu'il était un grand homme d'Etat qui connaissait les intérêts et les besoins du Canada ; mais lorsque j'ai examiné ce point, j'ai trouvé que la pierre était fausse, je me suis dit : Peut-être que si nous faisions appel aux honorables députés de la droite, ils iraient trouver leur chef et lui demanderaient de réfléchir et d'étudier le projet avec plus de soin. Ils demanderaient peut-être aussi à Cox d'attendre. Mais un député m'a dit l'autre jour : Savez-vous que les grits ont un nouveau dieu, une nouvelle trinité ? J'ai répondu, je ne sais pas, quelle est cette trinité ? "Le temps, la marée et Cox." Je crois que l'honorable député de Pontiac (M. Murray) qui ressemble beaucoup à un de nos pasteurs protestants de la Nouvelle-Ecosse, un homme très distingué, pourrait, s'il était ce ministre, auquel il ressemble tant, nous définir cette trinité et dans quel ordre la nommer. Doit-on dire : Le temps, la marée et Cox; ou Cox, le temps et la marée, ou la marée, Cox et le temps"? Ce serait peut-être un joli galimatias si nous mettions le temps et la marée au milieu et Cox au-dessus et au-dessous. Mais il semble aussi difficile de faire attendre Cox que faire attendre le temps et la marée, et ce doit être un dieu bien cruel s'il n'écoute pas les prières de ses fidèles et ne leur accorde pas un peu de temps. Jupiter Olympien a bien lui-même une fois attendu. Et il y a une ressemblance entre Jupiter et Cox ; Jupiter voyageait dans un char et Cox aussi. Si vous poursuivez ce rapprochement ecclésiastique vous vous amuserez beaucoup. Nous n'aurions jamais pu comprendre l'idée de la trinité si nous n'avions pas eu les écrits d'une forte intelligence comme Saint-Athanase, pour nous faire comprendre ce que c'est que la trinité dans l'unité, et l'unité dans la trinité. La trinité des honorables députés de la droite semble être celle de Cox, l'unité et Cox, qui sont une seule et même substance. Mais la meilleure ressemblance de Cox est avec Jupiter. Jupiter est un dieu cruel qui écrase ses adorateurs sous son char, et Cox oblige les siens à se courber si bas que le peuple va les écraser. Or tout ce que nous demandons aujourd'hui aux députés de la droite, c'est d'obliger ce cruel Cox à attendre. Ils ne sont pas encore rendus trop loin ; qu'ils l'obligent à attendre jusqu'à ce qu'on ait pu obtenir des renseignements plus complets sur ce projet et s'ils réussissent à cela je suis certain que le gouvernement finira par adopter la route du Trans-Canada.

J'ai hâte de voir comment certains députés qui, comme moi, se sont prononcés en faveur du Trans-Canada, vont se conduire dans ce débat. J'en ai entendu plusieurs exprimer leur sollicitude au sujet de la manière que j'allais voter. J'ai fait connaître ce que je pensais, il y a déjà six mois. J'ai parlé dans la province de Québec et dans la Nouvelle-Ecosse, et j'ai dit que je m'opposais aux lignes transcontinentales actuelles, parce qu'elles étaient trop longues et ne donnaient pas au Canada les avantages qu'il lui est possible de s'assurer au point de vue du commerce transcontinental. J'étais en faveur du Trans-Canada alors,

et je le suis encore, mais quelques-uns de ceux qui pensaient comme moi autrefois, ont été convertis d'une façon mystérieuse en faveur du projet du gouvernement. J'ai dit à Québec, il y a six mois, que l'on ne devrait pas permettre au Grand-Tronc d'être mêlé à ce transcontinental, parce que ses intérêts au Canada et aux Etats-Unis le forcent à être hostile à un grand transcontinental national. J'exprime la même opinion partout où je me trouve, dans cette Chambre, à la Nouvelle-Ecosse, ou dans n'importe quelle autre partie du Canada. Je veux démontrer qu'à part les avantages énormes que cette route plus courte donne au Canada, le défilé des Rocheuses qui conduit à Port-Simpson est le plus facile qu'il y ait sur ce continent. La nature elle-même, en entassant les Rocheuses en a abaissé les hauteurs majestueuses à cet endroit et a indiqué que le commerce de l'orient devait passer par là. Le défilé de la rivière à la Paix par lequel devra passer le Trans-Canada pour atteindre Port-Simpson a deux milles pieds de hauteur. Le défilé voisin au sud est celui de la rivière aux Pins, qui a 2,600 pieds de hauteur. L'intention du Trans-Canada est de passer par celui de la rivière à la Paix. Comparons cela avec la hauteur que le chemin de fer Canadien du Pacifique est obligé de gravir, 5,285 pieds. Figurons-nous la difficulté énorme de gravir cette pente comparée à une autre qui n'a que deux mille pieds de hauteur. C'est là le facteur déterminant dans un chemin de fer transcontinental, au point de vue du transport ou du commerce dans le trafic de l'orient. Le Great Northern est obligé de gravir 5,202 pieds, et le Northern Pacific, 5,550. Un autre chemin de fer, le Union Pacific, a 8,247 pieds à gravir et il y en a encore un autre, le Denver et Rio Grande, qui est obligé de gravir une hauteur de 10,423 pieds. L'élévation des défilés les plus élevés des montagnes Rocheuses dans le Canada montre donc la supériorité de la route canadienne pour le commerce de l'orient. A Port-Simpson, l'élévation n'est que de deux mille pieds, et à mesure que vous descendez vers le sud, les montagnes Rocheuses s'élèvent graduellement jusqu'au fleuve Rio Grande où l'élévation est de dix mille pieds Conséquemment, tous les chemins de fer des Etats-Unis sont dans une position plus désavantageuse que les chemins de fer du Canada. A tous les points de vue, au point de vue de la hauteur des défilés, de la longueur des traversées océaniques, l'avantage est au Canada, si ce gouvernement veut adopter une ligne véritablement nationale, et je soumets ces faits à l'étude de la population de la Colombie Anglaise.

Je dois féliciter l'honorable député de Burrard (M. McPherson) qui a parlé l'autre jour sur cette question. Il avait évidemment étudié le problème, et est au fait des brillantes perpectives du commerce de l'orient. J'ai conseillé aux honorables députés de la Colombie Anglaise d'étudier cette question, et lorsque nous connaîtrons bien la géographie de notre pays et les avantages topographiques que nous possédons, nous ne songerons plus à construire un chemin de fer qui ne sera pas en conformité avec nos véritables besoins nationaux. Plus vous discuterez la politique actuelle du gouvernement, plus vous constaterez combien elle est absolument opposée aux grands intérêts du Canada. Le premier ministre a fait valoir les avantages de son projet au point de vue national. S'il les avait fait valoir au point de vue provincial et nous avait dit :

Je veux construire d'un océan à l'autre un chemin de fer qui apportera des votes au gouvernement ; je me propose d'y dépenser $200,000,000 ; je veux avoir les suffrages des électeurs d'un bout à l'autre du pays, et je crois y réussir par ce moyen ; s'il avait appuyé son projet sur ces raisons, j'aurais dit que c'était une politique hardie et splendide, qui nous aurait donné une belle occasion de l'attaquer, mais lorsqu'il couvre son projet du manteau national, je dis que c'est mal de sa part, à moins qu'il ne puisse nous prouver d'une manière évidente que ce chemin favorisera véritablement les intérêts nationaux du Canada. La route qu'il propose est une route en zigzag. Elle suit presque sur toute sa longueur la ligne du partage des eaux entre la baie d'Hudson et le lac Supérieur. Le plus grand versant est celui de la baie d'Hudson, c'est un terrain d'alluvion qui devient de plus en plus riche à mesure que l'on approche de la baie d'Hudson. C'est tout naturel parce que le sol d'alluvion est toujours entraîné en bas. Mais le chemin ne passe pas près de ce sol riche. Il devrait passer à environ deux cents milles au nord du lac Nipigon, mais au lieu de cela, il traverse justement les endroits où la terre est la moins fertile. Le gouvernement a choisi le plus mauvais tracé qu'il était possible de trouver sur ce continent au point de vue du développement agricole et forestier du pays. Si le chemin avait traversé les vallées en pente douce des magnifiques rivières qui descendent à la baie d'Hudson, c'eût été beaucoup mieux. L'honorable député de Norfolk-nord semble croire que nous ne connaissons rien de la rivière Ottawa. Dans la Nouvelle-Ecosse, les petits enfants qui vont aux Jardins de l'Enfance, connaissent toutes ces rivières, et l'honorable député de Norfolk-nord devrait aller étudier à ces écoles, où on lui apprendrait à connaître les ressources du Canada. Si l'on veut construire un chemin pour développer les ressources agricoles de notre pays, ce chemin devrait être construit, ainsi que je l'ai dit, à deux cents milles au nord du lac Nipigon. La Chambre me permettra-t-elle de citer un extrait de la " Forthnigthly Review " du mois de mars ? Je dois dire que les colonnes de la " Forthnigthly Review " ne sont ouvertes qu'aux écrivains d'un jugement solide ; vous ne trouverez dans cette revue, que des écrits

des hommes les plus capables, et je demanderai à chaque député de bien vouloir lire cet article, qui est l'exposé le plus complet que j'aie vu des routes commerciales du Canada. Cet écrivain dit :

Le chemin de fer Trans-Canada sera une des plus grandes lignes inter-océaniques du continent Américain. Il ira en ligne presque droite depuis Québec jusqu'à l'extrémité nord du lac Winnipeg, passant à environ cent milles au sud de la baie James, qu'il atteindra par un embranchement. A partir du lac Winnipeg, le chemin suivra encore une ligne très droite ; il traversera les montagnes Rocheuses à un endroit où elles sont très basses, au défilé de la rivière aux Pins, ou à celui de la rivière à la Paix, et atteindra la côte de la Colombie Anglaise à Port-Simpson. Sa longueur sera d'environ 2,830 milles, soit de 250 à 550 milles de moins entre les deux océans que les autres transcontinentaux. La nature semble avoir tout fait pour rendre facile la construction de ce chemin : les rampes sont très douces, les courbes d'un rayon étendu et l'élévation au-dessus du niveau de la mer à laquelle il traversera les montagnes Rocheuses est de moitié plus basse que celle d'aucun autre chemin de fer du Pacifique au Nord de Mexico. Ses terminus de l'est, Québec sur le Saint-Laurent, et Chicoutimi sur le Saguenay, sont accessibles à des navires du plus fort tirant d'eau, et Port-Simpson qui est ouvert toute l'année convient admirablement comme terminus d'une telle route commerciale ; il est plus près de Yokohama de 450 milles que n'est Vancouver.

Je ne puis comprendre comment le premier ministre, lui qui avait les preuves les plus claires des avantages splendides d'une route comme celle-ci, ait accepté le projet du Grand Tronc.

L'honorable premier ministre s'est félicité même d'avoir lié le Grand Tronc à ce projet. Mais dans la Nouvelle-Ecosse et les provinces maritimes, le Grand Tronc est regardé comme un mauvais génie. Les provinces maritimes ne veulent avoir rien à faire avec ce chemin. Mais le Grand Tronc voulait pénétrer dans les champs de blé de l'ouest afin d'obtenir une part du transport du grain pour son réseau de l'est du Canada, et transporter ensuite ce grain à Portland, et le premier ministre n'a pas été assez ferme pour résister parce que, je suppose, l'influence du Grand Tronc est considérable et elle commande plusieurs votes dans le pays.

Je veux lire maintenant quelques lignes d'un rapport de M. A. E. Doucet, ingénieur en chef du Trans-Canada, que j'ai eu le plaisir de rencontrer, et qui est certainement un érudit et un classique. Il dit :

M. C. E. Perry, ingénieur civil, est arrivé à Québec apportant avec lui les plans et devis de deux cents milles du chemin ; il a taillé assez d'ouvrage à ses assistants jusqu'à son retour, à la fin de mai. Le tracé du chemin, jusqu'à présent est absolument droit, à l'exception de deux courbes de 1° chacune ; la moyenne d'élévation des rampes est de 4 pieds au mille.

L'honorable député de Norfolk-nord nous a parlé de rampes de 20 pieds au mille, ou 4-10 pour cent, tandis qu'elles ne sont que de quatre pieds au mille, et que la ligne est absolument droite. Quelle comparaison y a-t-il entre un tel chemin de fer et celui proposé par le gouvernement ?

On a trouvé un endroit très favorable pour la construction d'un pont sur la rivière Nelson——

L'ingénieur parle ici du pays au nord du lac Winnipeg, que certains députés ont dénigré—nous avons tous cette malheureuse habitude de dire que toute partie du pays que nous ne connaissons pas, est sans valeur —et cet ingénieur m'a dit que cette partie du pays est bonne et peut être colonisée à mesure que le chemin de fer se construira.

On a trouvé un endroit très favorable pour la construction d'un pont sur la rivière Nelson, à la décharge du lac Winnipeg, et on se sert de l'île Warren pour diminuer la longueur du pont.

M. Perry rapporte que contrairement à la croyance générale il a trouvé de bons terrains agricoles à l'est et à l'ouest de l'extrémité nord du lac Winnipeg, beaucoup d'épinettes et de pruches, ainsi que plusieurs chutes d'eau pour la génération de la force motrice. Les pêcheries du lac sont très importantes et on a trouvé dans le voisinage des filons nombreux de quartz aurifère et des veines de minerai de fer. Il tombe si peu de neige dans cette région que M. Perry et ses ingénieurs n'ont pas eu besoin de chausser la raquette, et ils n'ont été obligés de suspendre leurs travaux que pendant une seule journée à cause du mauvais temps. La construction du chemin dans cette partie du pays sera aussi facile que dans la prairie. A l'est du pont sur la rivière Nelson, il a été impossible de trouver une tangente de cent milles, un fait sans précédent dans les annales du génie civil, et à l'ouest nous avons une tangante de 40 milles. On a trouvé des ports à l'extrémité nord du lac, et de ce point jusqu'à Winnipeg la navigation du lac Winnipeg est facile.

Voici donc un chemin dont les rampes ne seront que de quatre pieds et qui aura une tangente de cent milles; de plus, le pays est très fertile. Que sert alors au gouvernement de faire défendre son chemin par le député de Norfolk-nord (M. Charlton), lorsque le Trans-Canada offre tous les avantages non seulement d'une ligne locale qui développera le pays, mais aussi un chemin transcontinental d'une importance nationale ? L'ingénieur en chef dit :

Il est donc évident qu'au point de vue topographique, le tracé de la ligne principale du chemin de fer Trans-Canada, n'offre aucune difficulté de nature sérieuse, et avec des embranchements judicieusement tracés sur différents points du pays, le nord du Canada sera développé, et les richesses de son sol et de ses forêts seront livrées à la population nombreuse que la construction du Trans-Canada va diriger vers ce riche patrimoine.....

On trouve dans ce pays tout ce qui fait un peuple riche et prospère. La terre et la forêt, à part les minéraux dont on trouve les traces tout le long de la route, peuvent à elles seules faire vivre des millions de personnes dans la prospérité et le confort.....

Le pays à travers duquel le Trans-Canada passera est assez connu pour que les ingénieurs puissent faire le rapport suivant :

1. Qu'il n'existe nulle part aucun obstacle de nature sérieuse.
2. Que la partie rocheuse à travailler n'est guère considérable.
3. Que le pays est si uni que les pentes y seront douces.
4. Que le sol, composé principalement d'argile ou de formation argileuse, est pour la plus grande partie propre à la culture.
5. Qu'il y a, sur cette route, de belles étendues de terres à bois.
6. Que le chemin de fer retirera, des terres et de la forêt, un revenu assuré et immédiat en produits, en bois et en minéraux.

Je crois que la Chambre dira comme moi qu'il serait d'une importance énorme d'ouvrir ce pays, outre l'avantage que nous aurions d'avoir la ligne transcontinentale la plus courte. Mais, je veux lire encore quelques extraits du rapport de sir Sandford Fleming concernant cette route. Il dit:

A mon avis, un nouveau chemin de fer national devrait commencer au pont de Québec maintenant en construction, où il serait en raccordement direct avec l'Intercolonial, et il devrait être construit depuis Québec jusqu'à Port Simpson sur le littoral du Pacifique par la route la plus directe. D'après les connaissances que j'ai de la nature générale de la plus grande partie du pays qu'il faudrait traverser, je crois qu'il est possible d'y construire avec un peu de soin un chemin de fer dans des conditions de génie civil splendides. Ce chemin passerait au nord des bords accidentés des lacs Huron, Supérieur, Nipigon et Winnipeg, et traverserait une vaste région formée généralement de sol d'alluvion, avec abondance de bois et d'eau.

Il dit plus loin :

J'ai déjà exprimé mon opinion sur le projet de construire un nouveau transcontinental en zigzag. La route la plus courte qu'il est possible d'obtenir entre les deux océans est déjà assez longue. Pour cette raison et pour d'autres non moins fortes, je me prononce en faveur de la route la plus favorable que l'on peut obtenir entre le port de Québec et Port-Simpson pour un nouveau chemin transcontinental canadien qui aurait en même temps des embranchements touchant aux endroits les plus désirables.

Cette route aura de grands avantages au point de vue des distances sur la route via Saint-Francisco et New-York. De Yokohama à Liverpool la traversée de l'océan Pacifique serait de 605 milles nautiques, et celle de l'océan Atlantique de 195 milles plus courte. Sur terre, la route sera plus courte de 502 milles statutaires, ce qui fera que toute la route sera plus courte d'environ 1,423 milles statutaires. Au point de vue canadien je ne puis concevoir d'entreprise publique qui apportera plus d'avantages à notre pays en général. Je me réjouis que le peuple canadien ait songé si tôt à s'occuper de ce grand projet.

Dans ce temps-là sir Sandford Fleming croyait que le gouvernement et le peuple étaient préparés à adopter la voie la plus courte; il ne prévoyait pas que le Trans-Canada dévierait par le sud du lac Winnipeg, ce qui défigure tout à fait le projet au point de vue national. Sir William Van Horne, en parlant de ce chemin de fer, s'exprime comme suit :

La position du Pacifique Canadien est absolument inattaquable. Pour cette raison nous ne mettons jamais d'obstacles ; voilà notre politique. Le Trans-Canada commence sous de meilleurs auspices que le Pacifique Canadien autrefois. Quand on a construit le " Northern Pacific " tout le monde croyait qu'il se dirigeait vers le nord on ne savait où. Ensuite on construisit le " Great Northern ", qui fit oublier au peuple la position septentrionale du Northern Pacifique. Puis est venu le Pacifique Canadien qui paraissait traverser les régions arctiques. Nous saluerions avec plaisir une ligne parallèle de l'Atlantique au Pacifique, pour nous aider à développer le pays. Il y a de quoi faire pour tout le monde.

Il dit que le chemin de fer du Trans-Canada n'empiètera pas sur le terrain du chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il a une belle perspective devant lui, financièrement parlant. Si je puis démontrer que ce chemin de fer, qui traversera tout le pays, non seulement développera les ressources du Canada au plus haut dégré, mais qu'il laisse prévoir un résultat financier satisfaisant, alors je me crois obligé de rejeter le projet proposé par le gouvernement, parce que nous n'avons aucune garantie qu'il donnera des bénéfices avant un certain nombre d'années. Quelques orateurs ont attaqué le marché fait avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Prennent-ils les citoyens du Canada pour des écoliers ? Nous voici en face d'un marché qui est dix fois pire que celui-là. Je me soucie fort peu de savoir si le marché réussira à rapporter des profits, pourvu qu'il réponde à sa destination ; car, dans ce cas, c'est-à-dire si nous héritions du trafic des pays du levant pendant une dizaine d'années, nous devrions assez d'argent pour payer une douzaine de fois la dette nationale du Canada. Le commerce avec l'orient enrichirait les villes, amènerait la prospérité partout, donnerait une grande impulsion à la vie nationale et créerait des ports de mer aussi grands que New-York, sur l'océan Pacifique.

Un des écrivains du " Forthnightly Review " dit à ce sujet dans le numéro de mars 1903 :

Un chemin de fer traversant le cœur du Canada ne contribuerait pas seulement à donner de l'ensemble et de la stabilité au diverses industries et au mouvement commercial, il offrirait encore des avantages stratégiques de premier ordre. Il serait la contrepartie du Transsibérien au point de vue britannique ; mais, sans s'occuper des considérations militaires, ses avantages comme voie de transport directe entre l'Europe et l'Orient, grâce à la conformation du sol et grâce aux termini à eau profonde sont inestimables. Il doit être possible d'expédier des marchandises par cette voie, entre l'Angleterre et le Japon ou la Chine, à meilleur marché et plus rapidement que par toute autre voie, même par le canal de Suez.

Voilà le jugement d'un expert, qui dit que cette route donnera au Canada des avantages comparables à ceux du canal de Suez. La seule question à discuter serait de savoir quelle serait notre part. Si le canal de Suez ne reçoit pas tout le trafic, nous en aurons pour nous ; dans ce cas, nous hériterions d'un commerce qui a enrichi depuis l'antiquité jusqu'aux temps modernes toutes les nations qui s'y sont livrées. Il me fait plaisir de voir l'attention avec laquelle mon honorable ami de la Colombie Anglaise écoute mes prédictions sur la grandeur future de sa province. Si cette ligne était tirée au nord du lac Winnipeg, un embranchement de Winnipeg ferait cesser bien plus rapidement l'engorgement du trafic que la construction du chemin de fer d'après le tracé proposé. On se propose de choisir Winnipeg comme centre, puis de se diriger au nord vers le pays de la rivière de la Paix éloigné de 600 milles, pour amener le blé à Winnipeg. Voilà comment on veut combattre l'encombrement, mais il serait beaucoup plus sensé de rester du côté nord du lac Winnipeg et de transporter le blé aux ports d'expédition canadiens. On m'apprend que le Canadian Northern et le Pacifique Canadien, avec leurs embranchements, peuvent donner au Manitoba un bon service de transport, pourvu que le blé de la partie nord de la province soit expédié par chemin de fer jusqu'au Saguenay au lieu d'être envoyé à Winnipeg pour augmenter encore l'encombrement. Je me tiens au courant de cette question de transport du grain, et depuis seize ans j'ai vu couper en deux les taux des chemins de fer. J'ai confiance qu'ils baisseront encore, et je me crois obligé de dire que si le Trans-Canada avait obtenu sa charte il aurait mis fin aux difficultés de transport et résolu le problème des tarifs. Dans leur requête au gouvernement, des hommes compétents placés à la tête de l'entreprise offraient de transporter le grain de n'importe quel endroit le long de leur ligne dans le Manitoba jusqu'au port de Chicoutimi pour neuf cents le minot, soit sept cents de moins que le tarif actuel jusqu'au littoral. Cette offre a été faite par des experts engagés dans le commerce d'exportation, et en faisant cet offre de neuf cents ils savaient ce qu'ils faisaient : Je me demande si la proposition du gouvernement est bien la meilleure qu'on pouvait faire au point de vue financier. Quand le Canadian Northern est venu demander ici la garantie de ses obligations, je considérais que le moyen était très convenable pour donner de l'aide à un chemin de fer national, car il me semblait que le temps était arrivé où les compagnies pouvaient construire et exploiter les chemins de fer avec profit, même sans recevoir de l'aide du gouvernement. Donc quand le Canadian Northern demandait une garantie, je considérais cette démarche comme l'indice d'une ère nouvelle dans la construction des chemins de fer au Canada.

M. GOURLEY.

Nos adversaires avaient alors la prétention de faire des marchés bien plus avantageux que le gouvernement conservateur. Les capitalistes qui étaient à la tête de l'entreprise croyaient que le temps était arrivé où le gouvernement du Canada accorderait peu de chose à une voie ferrée transcontinentale. J'ai appris de bonne source que les financiers de New-York et de Londres qui appuyaient le projet du Trans-Canada auraient été en état de construire ce chemin de fer, si le gouvernement avait accepté leur offre. Mais il m'est impossible de comprendre pourquoi le Trans-Canada a été jeté par-dessus bord, et le Grand-Tronc-Pacifique accepté avec toutes les responsabilités financières prises par le gouvernement. Dans la requête présentée au gouvernement par les parrains du Trans-Canada on lit la déclaration suivante :

Le grand succès financier obtenu par le Pacifique Canadien a rendu beaucoup plus facile la souscription du capital pour une entreprise de ce genre qu'il y a vingt ans ; et le projet ne peut créer aucun conflit d'intérêt avec le capital placé dans le Pacifique Canadien, qui y trouvera son avantage, puisque la nouvelle voie ferrée attirera la population dans la partie comprise entre les deux lignes.

Je crois que c'est ce prospectus qui a donné lieu à la lettre de sir William Van Horne dans laquelle il dit qu'il ne s'oppose pas à la ligne du Trans-Canada. La requête continue :

Si le gouvernement du Canada veut nous garantir une subvention de $6,400 par mille, cela suffira pour établir une base financière permettant d'obtenir le capital requis pour mener à bonne fin cette entreprise importante qui fera du Canada un pays uni, riche en ressources agricoles, au lieu d'une sucession d'établissements épars, dépendants du bon vouloir de nos puissants voisins.

Voilà donc une offre de la part du Trans-Canada de construire cette ligne pour $6,400 par mille en sus d'une subvention en terre du gouvernement fédéral aux endroits où elle passerait par les terres publiques de ce gouvernement, sur le même pied que la subvention promise par les gouvernements provinciaux, c'est-à-dire vingt mille acres par mille. En retour le Trans-Canada offrait des avantages qui n'avaient jamais été offerts par une autre compagnie. Il aurait construit toute la ligne avec des rails d'acier et érigé des ponts d'acier fabriqués au Canada. Quel contraste entre cette proposition et la clause du Grand-Tronc-Pacifique qui se rapporte au matériel de provenance canadienne employé sur ce chemin de fer ! Puis, le Tranc-Canada a fait l'offre suivante:

De transporter gratuitement de Québec a un point quelconque sur sa ligne tous les émigrants et les colons de bonne foi, ainsi que leurs effets, et de transporter le blé d'un point quelconque de sa ligne dans le Manitoba jusqu'aux ports de Chicoutimi ou de Québec, pour neuf cents par minot, soit, sept cents de moins par minot que d'après les taux actuels.

La longueur du Trans-Canada était estimée à 2,735 milles de Chicoutimi à Port-Simpson; à $6,400 par mille on arriverait au chiffre de $17,312,000. On aurait ensuite un embranchement de Québec, lequel ayant une longueur de 126 milles nous coûterait $808,000. Le Trans-Canada ne demandait que $18,120,000 de subvention pour construire et outiller sa ligne. Pourquoi cette proposition a-t-elle été jetée au panier et remplacée par un projet financier aussi atroce que celui qui nous est soumis par le gouvernement ?

Puis, si le Trans-Canada était continué jusqu'à Moncton, cela l'allongerait de 381 milles ; à $64,000 par mille, cette partie coûterait $2,438,000, de sorte que le grand total des subventions en argent de Moncton à Port-Simpson serait de $20,500,000. Naturellement il aurait besoin d'une subvention en terres en autant que le gouvernement du Canada est en possession du terrain. Une grande partie de la ligne passerait par les provinces de Québec et d'Ontario, et les terres du gouvernement du Canada ne seraient traversées que sur une longueur d'environ 1,000 milles. En lui accordant une subvention de 20,000 acres par mille, cela ferait moins de 25,000,000 d'acres.

Je n'hésite pas à dire que cette subvention en terres au chemin de fer du Trans-Canada dans cette partie-là serait un excellent placement pour le pays. Je ne suis pas en faveur des subventions en terres aux voies ferrées dans les parties colonisées du Manitoba et du Nord-Ouest, mais je le suis en faveur de ce procédé dans le cas du Trans-Canada, dont le but était d'ouvrir un pays tout à fait nouveau. Je crois qu'il serait dans l'intérêt du Canada d'accorder 25,000,000 d'acres de terre à cette compagnie pour l'aider à construire sa ligne et favoriser la colonisation. Alors elle suivrait l'exemple du chemin de fer Canadien du Pacifique ; elle ferait une propagande bien organisée en faveur de l'immigration européenne et amènerait au pays des millions de colons. Alors chaque lot alterne nous rembourserait de ce que nous avons donné à la compagnie. En entendant parler de la construction d'une ligne transcontinentale, je m'attendais à une proposition dans le genre de celle du Trans-Canada. Il me semblait que le temps était arrivé de lancer cette entreprise au prix de $15,000,000 à $20,000,000 ; et j'aimerais mieux donner cette somme à un compagnie avec l'assurance que la ligne sera construite que de me fier à toutes les garanties contenues dans le projet du gouvernement. Le gouvernement aurait dû accepter cette politique, non seulement pour faciliter le choix d'un tracé avantageux, mais aussi pour l'avantage financier du pays.

J'ai fini de discuter votre projet au point de vue national. Comme entreprise financière, je le trouve fatalement mauvais, mauvais surtout parce que la ligne passe au sud du lac Winnipeg. C'est un devoir pour moi de vous exposer que dans toutes les provinces maritimes on a discuté ce sujet, et on m'a chargé de combattre ce projet de chemin de fer, parce que le tracé a été localisé au sud du lac Winnipeg.

A la Nouvelle-Ecosse nous connaissons la géographie de ce pays-là, et nous sommes arrivés à la conclusion que toute ligne qui amène son trafic en bas du lac Winnipeg le met tellement en danger d'être accaparé par les Américains que nous n'en verrons pas une miette dans les provinces maritimes. L'été dernier, cette question a été discutée dans les assemblées convoquées à la Nouvelle-Ecosse, et nous étions tous d'accord sur ce point. Mon honorable ami de Chicoutimi (M. Girard) vint nous rejoindre et nous fûmes heureux de le recevoir; il a entendu les citoyens de la Nouvelle-Ecosse s'exprimer en faveur d'une ligne au nord du lac Winnipeg, et nous comptons sur son appui dans cette heure d'épreuve. Je prie tous les autres députés qui ont pris part à ces assemblées de se lever et de voter avec moi sur cette question; leur abandon me serait pénible. Voici brièvement les objections que nous avons contre ce tracé. Il ne suit pas la voie la plus courte; il allonge inutilement le chemin; il ne tient pas compte de la conformation physique et géographique du Canada; il transporte du blé et d'autres produits des endroits situés à 400, à 600 milles au nord de la frontière, jusqu'à Winnipeg, situé seulement à 45 milles du territoire américain. Là le trafic est en danger d'être enlevé par Minnéapolis, par la flotte américaine sur les lacs, par le New-York et Buffalo; si jamais il atteint Montréal, il ira vers Boston et Portland. Donc, si le trafic se fait par le sud du lac Winnipeg, il n'y a aucune chance pour nous d'en tirer profit. Voilà l'erreur fatale du Grand-Tronc-Pacifique au point de vue des provinces maritimes. Le peuple s'occupe de ces questions, et j'en étudie le côté historique. Voici un extrait de journal.

En embarquant les produits canadiens à la tête du lac Supérieur, pour les transporter par eau, l'expéditeur doit faire face à la concurrence de la puissante flotte des Etats-Unis sur les grands lacs, et il est loin d'être le plus favorisé. Si le Pacifique Canadien réussit à détourner de cette voie une certaine quantité de blé, qu'il transporterait par voie de terre, celui-ci prendra encore en grande partie le chemin des Etats-Unis, et cela montre combien ce pays est maître du terrain, de quel côté qu'on envisage la question.

Pendant que les étrangers connaissent nos difficultés, le premier ministre et le gouvernement du Canada ne se rendent pas compte des artères commerciales de leur pays, ni de la nécessité de soustraire les provinces maritimes à l'erreur fatale dont elles sont rendues victimes par le chemin de fer projeté. L'autre jour le ministre des Finances a lu une résolution de Truro, mais je suis fâché de lui dire qu'il n'a pas rapporté les faits tels qu'ils sont. Cette résolution

s'appliquait à un chemin de fer construit il y a treize à quatorze ans; dans ce temps-là nous ne connaissions pas les grandes voies du commerce, et n'importe quel chemin de fer était accueilli avec joie, mais ce n'est plus la même chose aujourd'hui. Toutes les Chambres de commerce de la Nouvelle-Ecosse ont adopté des résolutions pour condamner ce chemin de fer. Voici celle de la Chambre de commerce d'Halifax, à la date du 3 novembre 1902, et voyez comme elle est explicite :

Considérant que les facilités de transport d'un pays sont le facteur le plus important dans le développement de son commerce et de ses industries, et comme le Bureau de Commerce d'Halifax juge que le temps est venu de construire un nouveau chemin de fer transcontinental canadien : et attendu qu'une ligne de Québec par le nord du lac Winnipeg à Port-Simpson ouvrirait une région d'une grande fertilité et d'une étendue considérable, qu'elle constituerait le chemin le plus court de l'Atlantique au Pacifique en territoire canadien exclusivement, et qu'elle répondrait le mieux aux intérêts de l'empire au point de vue militaire ; et attendu que le tracé proposé par la Compagnie du chemin de fer du Trans-Canada entre Québec et Port-Simpson servirait mieux les intérêts des provinces maritimes que n'importe quelle voie ferrée existante ou projetée, il est résolu que le gouvernement fédéral soit prié d'aider à la construction de cette voie ferrée tout en imposant des conditions sévères pour assurer le trafic tout entier aux ports canadiens, en été comme en hiver.

Voilà la déclaration de la chambre de commerce d'Halifax, et les députés qui représentent les intérêts du commerce, non seulement d'Halifax, mais de toute la Nouvelle-Ecosse, devraient l'appuyer de toutes leurs forces.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Se prétend-il le porte-voix de l'opinion publique de la Nouvelle-Ecosse ?

M. GOURLEY : Non, mais j'en suis la dix-huitième partie. Je suis bien prêt à partager la besogne avec mon honorable ami ; mais en ce moment je lis l'opinion des hommes d'affaires d'Halifax exprimée dans leurs chambres de commerce par l'organe des dignitaires assemblés pour discuter ces questions. Ils sont mes guides, comme ils sont les guides de mon honorable ami, et je me propose de les suivre ; j'espère que mon honorable ami écoutera également leur voix. Dans le cas contraire il en souffrira en se présentant devant ses électeurs. Qu'il m'accompagne au lieu de suivre le gouvernement qui a mal agi. Qu'il vienne avec moi et nous voterons ensemble dans l'intérêt des provinces maritimes. La chambre de commerce de Saint-Jean a traité le même sujet. De sorte que je ne suis pas privilégié et les autres députés de nos provinces ne le seront pas davantage, quand arrivera le règlement de compte. Le 19 février la chambre de commerce de Saint-Jean passa en revue toute la question. Les hommes publics de la Nouvelle-Ecosse, tels que l'honorable Joseph Howe et sir Charles Tupper, nous induisirent à entrer dans la Confédération en prédisant qu'Halifax deviendrait le grand port, le port d'entrepôt de l'Amérique du Nord. Nous avons attendu depuis longtemps l'accomplissement de cette prédiction. La construction de l'Intercolonial nous faisait espérer qu'Halifax allait être le grand port du Canada. A son tour le chemin de fer Canadien du Pacifique rallumait chez nous l'espoir de voir se réaliser ce rêve, et enfin le creusement des canaux ne laissait plus de doute ; c'était une affaire sûre ; mais hélas, nous fûmes déçus dans notre attente ; le trafic du pays a pris une direction méridionale au profit de la population de Montréal et d'Ontario, et tant que durera cet état de choses nous ne verrons pas chez nous la prospérité commerciale qui nous avait été promise. C'est pourquoi nous demandons qu'un chemin de fer soit construit au nord du lac Winnipeg, établissant une communication avec les provinces maritimes ; tant que cela ne sera pas un fait accompli, c'est en vain que nous attendrons les grands avantages qui nous ont été promis en entrant dans la confédération. Qu'il me soit permis de vous lire la résolution de la chambre de commerce de Saint-Jean pour montrer à quel degré les hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse comprennent la situation :

Que la Chambre de commerce de Saint-Jean, ayant déjà exprimé l'opinion que le futur chemin de fer transcontinental du Canada devrait être une extension par le gouvernement de l'Intercolonial——

Où est l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui avait tant hâte de se procurer un argument en faveur de la politique du chef de l'opposition ? Il en trouvera un dans cette résolution de la chambre de commerce de sa capitale provinciale. La chambre de commerce croit que l'extension de l'Intercolonial est de la bonne politique, et c'est celle du chef de l'opposition.

—de Montréal à la côte du Pacifique, et après avoir entendu depuis des explications des parrains de la compagnie du chemin de fer du Trans-Canada et l'opinion de sir Sandford Fleming approuvant la construction d'une ligne transcontinentale par le gouvernement, mais en favorisant telle extension, pourvu qu'on fasse le tracé le plus direct à partir du nouveau pont de Québec jusqu'au Port-Simpson comme étant la voie la plus courte d'un océan à l'autre, confirme de nouveau sa résolution déjà adoptée par la Chambre, et est d'opinion que l'insuffisance des chemins de fer actuels pour disposer des récoltes énormes et toujours croissantes du Nord-Ouest et suffire aux besoins de ce pays qui attire une forte émigration, que toutes ces circonstances justifient le gouvernement de construire lui-même avant longtemps comme entreprise d'utilité publique, le chemin de fer proposé.

Mais la Chambre est aussi d'opinion que si le parlement ne juge pas à propos d'entreprendre la construction de cette extension depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique, comme œuvre

d'utilité publique, la ligne plus septentrionale proposée entre Québec et Port-Simpson offre de meilleurs avantages au pays que toutes les autres lignes projetées.

Et, de plus, que tous les projets de lignes devraient stipuler distinctement que ces lignes devront se prolonger jusqu'aux ports d'hiver des provinces maritimes, qu'on impose comme condition rigoureuse qu'on ne se servira que des ports canadiens en hiver comme en été, et qu'on exige des garanties sérieuses en conséquence.

Tout est prévu dans ces résolutions. J'ai regretté l'absence de l'honorable ministre des Finances pendant ma lecture de la résolution de la chambre de commerce d'Halifax, qui est toute récente. En voici une autre de Truro qui est également récente et fera contrepoids à celle qui a été lue, malgré son âge avancé de treize à quatorze ans, quand tous nous avions des idées différentes de celles d'aujourd'hui sur la question du transport. Voici une résolution de la chambre de commerce de Sydney-nord, adoptée le 5 mai dernier :

Que le principe des subventions fédérales n'est justifiable qu'en établissant un système national qui diminuerait les frais de transport et faciliterait le transit océanique par les ports canadiens exclusivement ;

Que les plans de la Compagnie du Trans-Canada semblent indiquer que la ligne proposée n'aura que des pentes faciles et suivra un chemin aussi court que possible, et se recommandent fortement à la bienveillante considération du gouvernement et du parlement.

Pour toutes ces raisons cette Chambre est d'opinion que, si le gouvernement favorise la construction d'un autre chemin de fer transcontinental, la ligne projetée par la Compagnie du chemin de fer du Trans-Canada est celle qui servirait le mieux les intérêts du pays, puisqu'elle se trouverait dans les conditions les plus avantageuses possibles pour alimenter exclusivement le trafic des ports de mer canadiens.

Et, de plus, dans l'intérêt du pays en général, on devrait exiger l'extension de la ligne courte à travers les provinces maritimes jusqu'à un port de première classe sur le littoral de l'est du Canada.

Je condamne le gouvernement parce qu'il estropie cette grande voie transcontinentale en l'arrêtant à Moncton. Voilà un défaut capital du projet. La chambre de commerce de Québec s'est exprimée là-dessus d'une manière très intelligente :

Pour ces motifs, et considérant la grande importance nationale de cette question, la Chambre de commerce de Québec recommande au gouvernement, avant de fixer un tracé quelconque, de soumettre la question à une commission d'ingénieurs compétents, afin qu'on fasse le meilleur tracé possible.

Que cette Chambre est d'opinion qu'il n'est pas désirable que le gouvernement accorde d'autres chartes pour construire de nouvelles lignes continentales, ou des lignes pour transporter les produits de l'intérieur aux ports de mer, à moins d'une étude très attentive des projets, et l'insertion dans chacune des chartes transcontinentales des conditions suivantes dont on exigera rigoureusement l'exécution——

1°. Que telle nouvelle ligne sera la plus courte d'un océan à l'autre et passera par le terrain le moins accidenté possible pour éviter les rampes afin qu'on puisse accorder le taux le plus bas possible aux cultivateurs de l'ouest pour le transport du grain.

2°. Que le tracé approuvé et les conditions imposées par le parlement doivent tendre à rendre obligatoire le transport des marchandises d'exportation par tel chemin de fer aux ports du Saint-Laurent en été et aux ports des provinces maritimes en hiver.

Voici une grande chambre de commerce composée des principaux hommes d'affaires qui déclare que la proposition qui nous est soumise n'a pas leur approbation, en s'appuyant sur les raisons suivantes :

Que dans l'opinion de cette Chambre la nouvelle ligne que le Grand Tronc se propose de construire ne remplit aucune de ces exigences, et cela pour les raisons suivantes :—

1°. Parce que la distance par le Grand Tronc de Portland à Port-Simpson par North-Bay sera de 3,600 milles, environ, et de Lévis à Port-Simpson, de 3,400 milles environ. Attendu que la distance de Québec à Vancouver par le Pacifique Canadien n'est que de 3,078 milles ; et une ligne directe de la côte de Québec, à travers le nord des provinces de Québec et d'Ontario, autorisée par le parlement l'an dernier dans la charte accordée au chemin de fer du Trans-Canada, n'aurait qu'une longueur d'environ 2,830 milles, et la distance de Montréal au même point, par l'embranchement mentionné dans la charte du Trans-Cadana, serait inférieure à 2,000 milles.

Ensuite elle vous explique en détail que vous avez choisi le chemin le plus long, et continue comme suit :

3. La direction de la ligne du Grand Tronc, du sud-est vers le nord du lac Winnipeg vers Toronto, à tel point que le bout extrême de l'est sera de dix dégres ou 600 milles plus au sud que le district des prairies qu'il est destiné à développer, constitue un grand danger que le trafic soit détourné au profit des Etats-Unis, ce que le parlement à toujours cherché à éviter dans les chartes de ce genre.

Voilà la condamnation de tout votre système par ces hommes d'affaires. Je vous ferai connaître l'opinion de la ville de Truro, l'Athènes de la Nouvelle-Ecosse, la pépinière des hommes éminents qui dirigent l'opinion publique des provinces. Dans une assemblée de cette ville on a adopté une résolution. Elle fit d'abord allusion à celle que mon honorable ami a citée et qui fut adoptée le 14 février 1890. Depuis cette époque, grâce au travail de nos établissements d'instruction publique, nous avons fait assez de progrès intellectuels pour éclairer le ministre des Finances sur les artères commerciales du pays. La résolution continue comme suit :

Que cette assemblée publique de la Chambre de commerce et des citoyens de Truro——

Tous les principaux de la ville étaient présents pour discuter cette question. Quelques-uns des discours prononcés ce jour-là comptaient parmi les plus habiles qu'il m'a jamais été donné d'entendre. Je rapporte ici la décision qui fut prise au sujet de cette

proposition à cette assemblée d'hommes d'affaires représentant les intérêts des provinces maritimes :

Que cette assemblée publique de la chambre de commerce et des citoyens de Truro, après avoir examiné la question d'un nouveau chemin de fer transcontinental en territoire canadien, admet la nécessité immédiate d'une voie ferrée ayant ce caractère à cause de l'augmentation toujours croissante de la production dans le Nord-Ouest, à tel point que les chemins de fer existants ne suffisent pas au transport. Que dans notre opinion le premier chemin de fer construit à cet effet soit localisé beaucoup plus au nord que les lignes déjà en opération, non seulement pour favoriser la colonisation d'une nouvelle étendue de terres fertiles, mais aussi pour assurer le trafic d'exportation aux ports canadiens seulement, et empêcher ainsi le retour des déceptions éprouvées, dans le passé, par les provinces maritimes.

Que dans de telles conditions une ligne aurait de la valeur au point de vue de la défense militaire du Canada.

Que le chemin de fer du Trans-Canada ayant adopté le tracé recommandé par sir Sandford Fleming, ce tracé paraît remplir toutes les exigences requises.

Voilà de quelle manière s'exprime la classe éclairée de ma propre ville, et voilà la thèse que je vais défendre. Le ministre des Finances me permettra d'appeler son attention sur un point ; il connaît M. Frédéric Tupper, qui s'est présenté dans ce comté sous le drapeau de l'honorable ministre (M. Fielding), alors premier ministre de la province. M. Tupper est un homme intelligent et capable. Son seul défaut est d'être libéral ; il est juge de paix à Truro. A cette assemblée il fit un discours à l'appui d'un vote de remerciements à l'adresse de ceux qui avaient pris part à la réunion, et, au cours de ses remarques il déclara carrément qu'on ne devrait subventionner aucun chemin de fer qui transporterait du grain à un port étranger. Il visait le Grand Tronc, et déclara que, sous aucun prétexte celui-ci ne devait recevoir de subventions, parce qu'il continuait à attirer le trafic de notre pays à Portland. Pour ce motif il était préparé à appuyer un chemin de fer indépendant du Grand Tronc. Voilà les paroles d'un libéral éminent. Les principaux libéraux du comté était présents. L'honorable ministre des Finances connaît bien les suivants : MM. J. C. B. Olive, E. A. Smith, A. O'Brien, S. G. Chambers, un de ses plus chauds partisans et de ses meilleurs amis, et l'agent financier du parti libéral ; S. D. McLellan, E. W. Hamilton, J. T. Sutherland. Par conséquent les libéraux de la Nouvelle-Ecosse faisant partie de ce parlement, sont tenus et obligés de mettre à effet cette résolution à la place du projet de maniaque proposé par leur chef.

Ensuite la chambre de commerce de Moncton, la capitale du comté de mon honorable ami, le député de Westmoreland (M. Emmerson) s'est occupée de l'affaire. Et Moncton sera transformé en un grand port de mer en vertu d'un acte du parlement, si ce projet est adopté. Quand le temps sera venu je donnerai avis que je proposerai en amendement le transport de ce port océanique de Moncton à Truro. Au lieu de choisir un port éloigné de 120 milles de la mer, il est préférable d'en avoir un qui soit seulement éloigné de 62 milles. Tout le monde sera de mon avis, j'espère, en face d'une proposition mathématique comme celle-là. La chambre de commerce de Moncton, après une étude du problème, a adopté une résolution déclarant qu'il était à propos de refuser toute aide à une compagnie quelconque qui dirigerait son trafic vers un port étranger, et qu'une copie de cette résolution fût transmise au gouvernement. Voilà leur manière de résoudre la question —que pas un dollar de subvention ne soit accordé à un chemin de fer comme le Grand Tronc. Ainsi l'honorable député de Westmoreland, s'il se conforme au désir exprimé par la chambre de commerce en question, votera contre ce projet, parce que le Grand Tronc s'y trouve mêlé. Je vous ai suffisamment démontré que tous les hommes d'affaires des provinces maritimes nous ont donné instruction de ne pas appuyer le gouvernement dans cette occurrence.

Jusqu'ici j'ai traité la question au point de vue national. C'est le côté qui m'attire le plus. La Chambre me rendra cette justice que mes remarques ne sont pas entachées de préjugés de clocher. Mais dans une circonstance comme celle-ci, quand il s'agit de construire une grande voie ferrée nationale, je dois faire la part des intérêts locaux, je dois examiner si elle répond aux intentions que lui attribuent le premier ministre. A notre point de vue comme citoyens de la Nouvelle-Ecosse, une de nos objections les plus graves est le degré de parenté qui existe entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc. Le premier ministre fit valoir comme une des pierres fondamentales de son argumentation en faveur du projet que celui-ci était appuyé par le Grand Tronc. Mais nous n'entendons pas de cette oreille, nous nous défions du Grand Tronc. Depuis la confédération il a nui aux intérêts des provinces maritimes. Un de nos hommes d'affaires les plus importants de Toronto, qui était assis dans la galerie ce soir, vous dirait que la manière d'agir du Grand Tronc à l'égard des provinces maritimes lui a coûté $15,000 à $20,000 pendant la durée de sa carrière. Ainsi quand il commandait du sucre à la veille d'une hausse, la marchandise, expédiée d'Ontario, aurait dû être livrée dans les dix jours, et de cette manière il aurait pu faire un profit de $5,000 à $10,000. Mais qu'arrivait-il ? il n'y a pas de concurrence entre le Grand Tronc et l'Intercolonial et on laissait traîner le chargement entre Toronto et Montréal sur les voies d'évitement pour donner la préférence à d'autres chargements dont on faisait plus de cas. La consignation de sucre n'arrivait qu'au bout de vingt jours environ et lorsque le prix avait baissé, et la maison de commerce

intéressée perdait $8,000 ou $10,000. Voilà comment les marchands des provinces maritimes ont été traités par le Grand Tronc tout le temps qu'ils ont eu des affaires avec cette ligne. Ainsi en prouvant que le Grand Tronc est concerné dans ce projet, vous lui donnez son coup de mort au point de vue des provinces maritimes. Et quand le gouvernement viendra discuter sa politique avec les citoyens de ces provinces, il s'apercevra de sa faute.

Les étrangers qui examinent notre système de commerce s'aperçoivent de nos fautes. Je vois dans le Quarterly Review un article qui discute habilement le jeu du Grand Tronc. Il dit :

En regardant vers l'est, nous sommes en présence de Grand Tronc, qui représente la consolidation de vingt-cinq compagnies. Il est plus américain que canadien.

Voilà la première chose qui frappe un étranger : il est plus américain que canadien.

Il s'étend le long de la frontière du sud-est du Canada, et une partie de sa ligne se prolonge vers l'ouest à travers l'Etat du Michigan jusqu'à Chicago. Il diverse son trafic de l'ouest dans New-York et Boston par le canal Erié et les chemins de fer Erié et New-York Central, par Buffalo et le pont suspendu du Niagara. A Montréal il traverse le Saint-Laurent, et passant par l'Etat du Maine, il atteint Portland, qui est son principal terminus sur l'Atlantique. Sa longueur avec ses embranchement, est d'environ 4,200 milles, qui représente un placement d'environ $67,000,000 de capital anglais et canadien. L'Américain observe avec satisfaction que ce capital engagé à créé une communauté d'intérêts étroite entre le Canada et les Etats-Unis, et c'est pourquoi il fait des vœux pour l'extension du réseau du Grand Tronc dont les principales têtes de ligne sont entièrement entre ses mains.

Tous les Américains font des vœux pour le succès de ce chemin de fer. Comment se fait-il que vous, qui occupez les sièges du gouvernement, vous ayez toujours l'appui des Etats-Unis ? Comment se fait-il que tous les projets que vous approuvez sont approuvés en même temps par tous les gens des Etats-Unis ? Il me semble que vous devriez plutôt faire un appel au simple bon sens du peuple canadien et mériter son approbation.

Permettez-moi de vous dire que le Grand Tronc a laissé deviner ses intentions, qu'il a montré le prix qu'il attache à son réseau aux Etats-Unis et sa détermination de le maintenir. Il a agi avec plus de franchise dans ses transactions avec le peuple canadien que le gouvernement, car aucun homme intelligent, après avoir lu le contrat n'oserait prétendre que la Compagnie du Grand Tronc n'a pas protégé ses propres intérêts; il en a averti le gouvernement : je ne déserterai pas mes anciennes lignes au Canada ni mon terminus à Portland ; je veux pénétrer dans l'ouest afin d'y chercher du trafic pour ce réseau et je n'aurai rien à faire avec la partie de l'est de ce chemin. Le Grand Tronc demandait une charte pour construire une ligne entre North-Bay et Winnipeg, puis il était question de la prolonger jusqu'à Québec, et les membres du comité insistèrent pour la faire continuer jusqu'à Moncton, et qu'arriva-t-il ? Le Grand Tronc fit une reculade complète. Ce fut la fin, et le bill fut retiré du comité. Il reparut cependant au comité avec l'indice évident qu'il avait obtenu du renfort, qu'il avait gagné son point au conseil secret. En quittant le comité des chemins de fer, on était prêt à construire de North-Bay à Winnipeg par un pays accidenté ; à présent on va construire la ligne non seulement jusqu'à North-Bay, mais jusqu'à Moncton pour faire ensuite présent de toute la ligne à la compagnie. Le chemin de fer du Grand Tronc a agi loyalement. Je sais ce qui s'est passé au conseil. M. Hays a dit : Je ne veux rien avoir à faire avec votre portion l'est ; j'ai mon terminus à Portland, l'ancien réseau du Grand Tronc dans lequel j'ai engagé de gros capitaux et je veux exploiter le trafic de l'ouest au profit de ce réseau.

La section de l'est ne me regarde en aucune façon, mais je ferai volontiers avec vous un simulacre d'arrangement pour amener de mon côté vos partisans dans la Chambre. Seulement vous ne pouvez pas mystifier le peuple de ce pays. Nous avons une population intelligente et le cultivateur le plus naïf de mon comté jetterait cette convention au panier en disant que c'est le vieux truc de la brique d'or. Le ministre de la Milice et de la Défense n'ont pas un iota à ajouter à l'intelligence des citoyens de leurs comtés, ni le ministre des Finances non plus. Tous connaissent le stratagème. J'ai reçu des lettres de toutes les parties des provinces maritimes me disant que la clause concernant la détermination de la route à suivre qu'on fait miroiter comme un grand avantage pour le pays n'est qu'une nouvelle édition de la brique dorée.

Je tiens à vous dire, M. l'Orateur, que dans les provinces maritimes on prend le Grand Tronc pour un ennemi du Canada ; et on le juge ainsi non seulement au Canada et chez nous, mais à l'étranger. Au lieu d'aider à Halifax, ce chemin de fer a toujours fait dommage au commerce de cette ville et cherché à exclure non seulement Halifax, mais les ports du Nouveau-Brunswick. Pendant son discours le ministre de l'Intérieur a montré le bout de l'oreille ; j'ignorais que le Grand Tronc fût établi aussi solidement que cela à Portland. Il nous a dit que le Grand Tronc circule entre Montréal et Portland, que cette partie de sa ligne est outillée d'une manière superbe et que les facilités terminales dont il est pourvu à Portland ont coûté entre $20,000,000 à $25,000,000. On nous dit que l'organisation actuelle de ce chemin de fer entre Montréal et Portland est actuellement insuffisante pour répondre aux besoins du trafic. Cette compagnie a exploité le Canada comme une artère d'alimentation, et

rien de plus. Une de ses extrémités est à Chicago, l'autre à Portland. Elle a le droit de parcours à travers le Canada, et elle en profite pour exploiter notre trafic et le diriger sur Portland. Néanmoins, malgré la dépense de $25,000,000 à Portland le ministre déclare que, d'après le rapport du président de la compagnie, son installation actuelle à Portland est devenue insuffisante, de sorte qu'elle va la compléter et lorsqu'elle se sera emparée de notre commerce de l'ouest, Portland aura le dessus sur New-York. Nous connaissons les dommages causés par la faute commise. Mais nous lutterons, nous sommes prêts à lutter et nous gagnerons à la fin. La conduite du gouvernement, en livrant ainsi notre immense trafic de l'ouest à cette puissante compagnie est incompréhensible, d'autant plus qu'il connaît très bien l'opinion de tout Canadien sur le Grand Tronc. Elle a été exprimée assez haut au parlement et dans le pays. Sa réputation d'hostilité aux intérêts du Canada est bien établie, et malgré cela le gouvernement confie à ce chemin de fer, qui est l'ennemi de notre pays, l'inauguration d'un grand projet national.

Cet arrangemnt au sujet de l'exploitation de la section de l'est sera maintenu aussi longtemps qu'il fera l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique pour s'accaparer du trafic de l'ouest. Mais aussitôt qu'il aura gagné ce point il répudiera l'arrangement et aucune puissance sur la terre ne pourra l'obliger de s'y conformer. Il n'y avait qu'un seul moyen pour assurer le succès d'un chemin de fer transcontinental ; c'était d'accorder une charte à une nouvelle compagnie et de l'obliger de construire le chemin de fer pour qu'elle fût propriétaire de la ligne et y mît son argent. Ensuite on l'obligerait de l'exploiter de la même manière que le Canadien du Pacifique. Avec un chemin de fer séparé en deux tronçons, comme c'est ici le cas, le gouvernemnt concède la section des prairies et garde pour lui celle de l'est, et dès ce moment on brise le rséeau et on tue le trafic des provinces maritimes. Personne ne peut servir deux maîtres—nous savons cela dans la Nouvelle-Ecosse—et le Grand Tronc ne peut pas servir Portland et Halifax. Les hommes d'affaires d'Halifax sont très mécontents et ils m'ont prié de combattre ce projet, parce que le Grand Tronc ne pourra ou ne voudra rien faire pour l'avantage de cette ville. L'objection suivante des provinces maritimes contre ce plan est le raccordement avec l'Intercolonial. Nous tenons à ce qu'aucune ligne nouvelle ne se raccorde avec l'Intercolonial, ce qui serait un grand désavantage pour nous. Cette question est en discussion en ce moment dans les chambres de commerce des provinces maritimes. Admettons que le trafic de l'ouest passe sur cette ligne, alors elle appartiendrait au Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton et non pas à l'Intercolonial, qui serait abordé par l'autre ; dès lors l'Intercolonial, ainsi isolé, qui cependant avait été construit pour cimenter la Confédération, pour appuyer la constitution, serait détruit entre Moncton et Halifax.

Nous ne voulons pas qu'il soit détruit. C'est notre seul outil pour réglementer les taux et nous ne voulons pas que ce levier nous échappe. Nous voulons qu'on laisse l'Intercolonial tranquille ; si la nouvelle compagnie veut se rendre à Halifax, que ce soit par une ligne qui lui appartienne, mais qu'elle ne touche pas à l'Intercolonial. Il y a quelques années, lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique essaya d'entrer en possession de l'Intercolonial, malgré sa promesse d'en faire un chemin de fer de première classe, les citoyens des provinces maritimes se levèrent, et envoyèrent des délégations à Ottawa pour empêcher le gouvernement de mettre l'Intercolonial entre les mains d'une compagnie.

Nous ne voulons pas que le Grand Tronc-Pacifique mette la main sur l'Intercolonial ; s'il tient à se rendre à Halifax, qu'il se construise une ligne, et qu'il laisse l'Intercolonial tranquille. Mes honorables amis des provinces maritimes ne manqueront pas d'entendre de nouveau le cri de guerre des provinces maritimes : "Ne touchez pas à l'Intercolonial ; laissez l'Intercolonial tranquille." Je suis chargé aussi de demander au parlement de l'argent pour doubler la voie de l'Intercolonial et l'outiller le plus parfaitement possible. Nous avons été trop accommodants dans les provinces maritimes. Jamais nous n'avons eu un chemin de fer bien outillé. Nous aurions dû prendre pour modèle le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans l'Ontario, et outiller l'Intercolonial le mieux possible pour en faire la grande artère commerciale entre les provinces maritimes et l'ouest. L'efficacité du service devrait être maintenue au degré le plus parfait. L'Intercolonial a été négligé, et ensuite on est venu dire dans cette Chambre, que c'est un chemin de fer qui ne donne aucun profit. Le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le Grand Tronc réaliseraient-ils des bénéfices s'ils avaient des rails légers et des wagons défectueux ? Outillons l'Intercolonial afin de le mettre en état d'obtenir le trafic des provinces maritimes.

Je crois devoir protester contre la manière dont l'honorable député de Cumberland (M. Logan) a exploité cette question dans mon comté. Je ne doute pas de l'existence d'un grand complot dans la Nouvelle-Ecosse pour travailler au succès de ce chemin de fer transcontinental. Je suis bien convaincu que lorsque l'on a projeté ce chemin de fer et fixé le terminus à Moncton c'était du consentement des libéraux de la Nouvelle-Ecosse. En faisant aboutir le chemin de fer à Moncton chacun des députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse en profitait pour donner à son comté des espérances qu'on ne s'en tiendrait pas à Moncton, mais que le port océanique à l'extrémité de la ligne serait établi dans son comté. Ainsi, l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) peut dire dans

son comté qu'on a laissé le chemin à Moncton, mais que le port océanique sera établi à New-Glasgow. L'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Ross) dira à son tour : Si j'ai fait arrêter ce chemin à Moncton, c'est avec l'arrière-pensée de le continuer avant longtemps jusqu'à Louisbourg ou Sydney-nord. Il prétendra qu'il y a une entente secrète que le grand port océanique serait à Louisbourg ou à Sydney-nord. Je suis heureux de voir l'honorable député de Cumberland à son siège ; j'ai l'intention d'exposer la manière habile dont il a exploité cette question dans mon comté. Mon honorable ami a peut-être fait des arrangements avec quelqu'un de mon comté qui se présentera comme libéral aux prochaines élections ; dans son propre comté il se croit tellement certain de son affaire qu'il peut donner un coup de main à ses amis des comtés environnants.

Il va faire passer ce chemin de fer par mon comté. Il fait entrevoir la probabilité de doubler la voie de l'Intercolonial et de la diriger, en passant par mon comté, sur le port d'hiver, qui sera Five-Islands ou Truro. Aux prochaines élections, j'ai lieu de croire que mon honorable ami viendra annoncer que le gouvernement a choisi Five-Islands comme port d'hiver. Mon comté est borné sur une longueur de 40 à 50 milles par la baie de Fundy et le choix du port m'est inconnu. Voilà une superbe occasion pour le député de Cumberland de faire ce choix, et j'y suis tellement intéressé moi-même que je l'invite à voter en faveur d'une proposition que j'ai l'intention de faire pour demander l'extension de la ligne jusqu'à Truro par voie de Five-Islands, qui est dans mon comté. Nous avons eu une élection locale dans mon comté et l'honorable député de Cumberland est venu donner un coup de main à son ami. Il avait la réputation d'avoir une malle remplie de cerfs-volants et on lui avait envoyé ce télégramme-ci : " Venez et apportez vos cerfs-volants, nous en avons besoin dans ce comté." Il se rendit et demanda au peuple s'il tenait au prolongement du chemin de fer jusqu'à Five-Islands. Ceci eut lieu seulement quatre ou cinq jours avant l'élection et la seule difficulté qu'il voyait dans son chemin était qu'il n'avait pas été informé assez tôt du vœu populaire. " Si vous m'aviez prévenu de cela il y a deux ou trois semaines, dit-il, il y en aurait déjà un bout de fait. M. Cowan, de Springhill, viendra vous construire un chemin de fer et M. Tucker aussi viendra vous en construire un." Quand je disais au peuple de se tenir en garde contre toutes ces promesses, on me répondit qu'un homme paraissant si sincère et si honnête ne pouvait pas avoir l'intention de le tromper. En faisant ces promesses il était sans doute convaincu que la construction de ce chemin de fer aurait lieu. Ces démarches eurent le résultat qu'il en attendait. Les candidats auxquels il avait prêté son appui furent élus, et ses promesses avaient produit un grand changement d'opinion dans l'esprit des électeurs. Je vais lire ce que l'honorable député de Cumberland a dit l'autre jour dans cette Chambre, ne voulant en aucune façon montrer sous un faux jour un homme aussi courageux que lui :

> M. Hays a déclaré—et il peut parler en connaissance de cause—qu'il y aurait assez de trafic pour alimenter une douzaine de ports de mer.

Quand il sera de retour dans la Nouvelle-Ecosse, il pourra dire à ces amis que nous avons discuté toutes ces questions au parlement. Il y aura une ligne dans Five-Islands et une autre dans le comté de Pictou.

J'ai devant moi le compte rendu d'une entrevue avec M. E. M. Macdonald, qui sera probablement l'adversaire de mon honorable ami de Pictou (M. Bell). Après avoir parcouru le comté, il annonça qu'il allait faire continuer la ligne jusqu'à Pictou, qui deviendrait un grand port océanique, et il aurait pu en demander autant en faveur du comté de Colchester. Mais comme député de cette Chambre, j'ai le droit de présenter un amendement.

M. LOGAN : L'honorable député a-t-il l'intention de faire une ligne parallèle à l'Intercolonial, de Moncton à Truro?

M. GOURLEY : Ne m'ennuyez pas avec la question des lignes parallèles. Je suis prêt à en faire à tous les douze milles ; ce serait la distance convenable dans un pays comme le Canada. Si vous voulez me fournir l'argent, je vous montrerai où construire les chemins de fer.

Je veux démontrer que le gouvernement a reconnu la faiblesse de son projet, et c'est seulement à cause de la rupture de son réseau qu'il a inséré dans le contrat la clause qui fixe la direction du trafic. Si le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas lié au Grand Tronc d'ancienne date, cette clause ne serait pas nécessaire, car alors tout le réseau du Grand Tronc et tous ceux qui y sont intéressés seraient désireux d'expédier tout le trafic aux ports de mer que la compagnie aurait au Nouveau-Brunswick. Considérez la manière empirique et vulgaire dont cette clause est rédigée. C'est une harangue électorale. Jamais un homme de loi n'a fait cette rédaction-là. Il n'y a pas d'écrivassiers assez ignares dans tout le Nouveau-Brunswick pour se servir d'un pareil style dans ce grand contrat relatif à une entreprise qui intéresse tout le pays d'un océan à l'autre. On ne trouve que galimatias. Voyez plutôt :

> Il est déclaré et convenu par les présentes entre les parties que l'aide stipulée est accordée par le gouvernement du Canada dans le but d'encourager le développement du commerce canadien et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

M. GOURLEY : Messieurs les membres de la droite devraient avoir quelque respect d'eux-mêmes.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

M. GOURLEY : Je ne partirai pas d'ici avant d'avoir dit mon dernier mot, dussé-je y rester deux jours. Que ceux qui m'interrompent en prennent leur parti. Si je les avais en face de moi hors de cette enceinte je les jetterais par-dessus le toit. J'aime à observer les convenances ; tant pis pour celui qui agit autrement. Je me chargerai de maintenir l'ordre, si l'Orateur n'y réussit pas. Je puis traverser l'autre côté et les tenir tous en échec. S'il n'y a pas d'ordre, je réglerai la question d'ordre moi-même et je pourrai me passer de l'autorité de l'Orateur. J'ai fait ressortir la bizarrerie du langage de ce contrat ; il porte la marque évidente qu'on cherche à jeter de la poudre aux yeux du peuple des provinces maritimes. Il me paraît incroyable que le ministre de la Justice se serve d'un pareil langage dans un acte du parlement.

Il s'est mis à l'œuvre pour rédiger un grand contrat impliquant une dépense de $200,000,000 et je ne puis pas m'imaginer qu'il se soit servi d'une amphigouri de ce genre pour expliquer la réglementation de la route à faire suivre aux marchandises. J'aime à croire que le ministre de la Justice n'a pas commis la rédaction de cette clause. Si c'est lui, il s'est trompé grandement en s'imaginant que dans les provinces maritimes on se laisserait prendre à ce petit jeu. Le langage de cet article est tout au plus digne de la tribune populaire, et ne devrait jamais figurer dans un texte de loi. Voici maintenant la seconde partie de cette clause étrange :

La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le trafic recueilli le long de la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements et dont la destination n'est pas indiquée d'avance par l'expéditeur sera transporté entièrement par le territoire canadien, ou entre des ports intérieurs canadiens, si le lieu de destination est situé au Canada, et que le tarif d'entier parcours pour l'exportation entre le point d'expédition et le point de destination ne sera dans aucun cas plus élevé par les ports canadiens que par les ports des Etats-Unis ; et que, tout trafic dont la route à suivre n'est pas spécifié d'avance par l'expéditeur sera transporté aux ports océaniques canadiens.

Voilà, M. l'Orateur, un discours d'élection inséré dans un acte solennel du parlement. Jamais le peuple des provinces maritimes ne s'y laissera prendre. Un homme d'affaires m'a dit que le gouvernement ferait mieux de l'effacer, puisqu'il n'empêchera pas le trafic d'aller à Portland et il serait plus sensé de biffer cela, parce que ce serait plus franc. Depuis trente ans nous travaillons dans les provinces maritimes pour obtenir un chemin de fer qui amènerait le trafic de l'ouest à nos ports maritimes. Et s'imagine-t-on que nous nous laisserons éblouir par la brique dorée que l'on fait miroiter à nos yeux ? Il n'y a pas un garçon d'esprit dans les provinces maritimes qui voudrait se servir de ce moyen au milieu des luttes électorales les plus irritantes; mais il y a pire que cela. La clause 43 du contrat dit :

La compagnie convient de plus qu'en aucune manière en autant qu'elle aurait le pouvoir de le faire, elle n'encouragera ni ne conseillera, soit directement ou indirectement, le transport de telles marchandises par des voies autres que celles désignées plus haut, mais que de bonne foi et de toutes manières elle fera les plus grands efforts pour remplir les conditions auxquelles cette aide publique lui est accordée à savoir—le développement du commerce par les voies canadiennes et les ports océaniques canadiens.

Voilà la prière du pécheur sentant venir sa fin prochaine. Le gouvernement a inséré cette clause comme une sorte d'oraison pour prier le peuple du Canada de ne pas examiner de trop près sa transaction infâme. Les hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse saisissent parfaitement le sens de cette clause, laquelle ne trompera personne. Le premier ministre nous a dit que cette fusion du Grand-Tronc-Pacifique avec le vieux Grand Tronc était un point d'appui solide de son projet ; moi je crois que c'est une cause ineffable de faiblesse au double point de vue financier et national. La Compagnie du Grand Tronc est une institution en faillite, qui ne paie pas l'intérêt de ses obligations. Il a été en défaut pendant trente à quarante ans ; et un homme qui ne paie pas ses dettes intégralement ne mérite pas de crédit. Toute cette affaire est une exploitation pour obtenir les suffrages du Grand Tronc, et pas autre chose. Quel étrange commentaire constitue cette clause sur la destination du trafic, appliquée à un chemin de fer qui relie deux océans ? Si réellement il constitue un parcours direct d'un océan à l'autre, cette clause ridicule devient superflue. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a fait remarquer dans son discours que tous les fonctionnaires du Grand Tronc feront leur possible pour assurer le trafic en faveur du Grand Tronc et le transport par ses lignes. C'est y aller trop doucement ; aucun employé de la compagnie n'aura même besoin de se donner la peine de parler de cela aux expéditeurs. J'ai demeuré au Nord-Ouest ; j'ai fait des affaires avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et je me voyais obligé dans mon propre intérêt de favoriser cette ligne. Tout homme, tout enfant du Nord-Ouest, faisant des affaires avec le Grand Tronc, connaîtra l'effet de cette clause : il saura que le transport coûte le même prix à Halifax qu'à Portland ; et comme tout le monde saura que le Grand Tronc a plus d'avantage à expédier le trafic sur Portland, ses clients agiront en conséquence. J'ai reçu aujourd'hui un télégramme de la cham-

bre de commerce d'Halifax et je prends la liberté de vous le lire :

Halifax, N.-E., 31 août.

S. E. Gourley, député,
Ottawa.

La Chambre de commerce d'Halifax affirme de nouveau les résolutions du 23 mai et du 22 juillet ; elle insiste pour que le gouvernement stipule dans le contrat, que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Moncton et Québec soit construite concurrement avec des divisions de l'ouest ; de plus elle fait des instances pour que la clause qui concerne les chargements soit amendée de manière à exiger que tout les envois du Canada destinés à l'étranger passent par les ports d'exportation canadiens, en été comme en hiver.

J. E. DEWOLF,
Président.
CHAS. M. CREED,
Secrétaire.

Tous les membres de la chambre de commerce d'Halifax savent très bien que cette clause est une erreur fatale, et ils veulent la rendre absolue et impérative ; sans cela elle n'est d'aucune utilité pour les provinces maritimes. A cet effet j'ai entrepris de faire inscrire au feuilleton un amendement sur lequel je me propose d'insister et qui, je l'espère, recevra l'approbation du gouvernement. J'ai un mot à dire à l'honorable député de Guysboro (M. Fraser). Je regrette qu'il soit absent. Il a reçu sa récompense pour la part qu'il a prise dans ce projet, puisque je vois l'entrevue suivante dans le " Morning Chronicle " d'Halifax du 27 août:

Il paraît maintenant que nous n'aurons pas de chemin de fer de l'ouest à la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement s'est prononcé en faveur du Grand-Tronc-Pacifique et il n'y a pas de place pour les deux. Voilà ce que disait hier soir à un reporter du "Chronicle" M. D. D. Mann, de la maison Mackenzie et Mann, qui est en cette ville dans le moment où il s'occupe d'affaires concernant le chemin de fer "Halifax and South Western".

M. Mann affirma carrément que sa compagnie avait abandonné l'idée de choisir Country-Harbour pour son terminus oriental et qu'elle avait renoncé pour plusieurs années au projet d'un chemin de fer transcontinental.

La conséquence est que le député de Guysborough, en favorisant ce projet, a perdu la chance de voir choisir Country-Harbour comme port maritime, par Mackenzie et Mann, et que son projet favori ne lui apportera rien. Je lui offre l'expression de ma sincère sympathie.

Le défaut de notre système de voies ferrées n'a pas échappé à l'œil des Américains. Ils ont remarqué son point faible, c'est-à-dire cette lisière de 65 milles de largeur entre le lac Winnipeg et la frontière du Manitoba. Il s'ensuit qu'ils parlent du manque de défense de notre pays dans le sens militaire. Il sera sans défense aussi longtemps que subsistera ce défaut. Le " Harper's Weekly ", qui n'est pas un journal à sensation, s'exprime comme suit dans le numéro du 13 juin :

Les Anglais ne feraient pas mal d'examiner encore à un autre point de vue la proposition de M. Chamberlain. Si, pour cimenter l'union entre le Canada et l'Australie, ils élèvent un mur contre les denrées alimentaires des Etats-Unis, ils n'ont pas besoin de compter sur la bonne volonté des Américains. Cependant, fouler aux pieds la bonne volonté des Américains serait commettre un suicide national. Il est évident que, si nous en voulions à l'Angleterre, nous pourrions l'empêcher en temps de guerre de se procurer une once de produits du Nord-Ouest du Canada, et pour cela nous n'aurions qu'à couper les chemins de fer qui mettent en communication cette région avec le bord de la mer.

La consolidation de l'empire britannique au moyen d'un tarif protecteur est une chimère. La majorité de la population britannique qui ne s'occupe pas d'agriculture ne sacrifiera jamais la clientèle étrangère de ses manufactures au profit des colonies. Les cultivateurs anglais savent ou reconnaîtront avant peu que ce programme-là serait leur ruine. Le seul espoir de salut de l'Angleterre est de gagner et de conserver le bon vouloir des Etats-Unis.

Les Américains se rendent parfaitement compte de la faiblesse de notre situation, et tant que subsistera le présent état de choses, toute éventualité embarrassante nous trouvera sans moyens de défense.

Je voudrais ajouter un mot à propos des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. Si j'étais animé par l'esprit de clocher, je combattrais le projet parce qu'on va dépenser $200,000,000 sans donner un mille de chemin de fer de plus à la Nouvelle-Ecosse. Voyons un peu le nombre de milles de chemin de fer construits dans chacune des provinces du Canada à venir jusqu'en 1902 ; La province d'Ontario en a 7,139 ; celle de Québec, 3,445 milles ; le Nouveau-Brunswick, 1,444 ; la Nouvelle-Ecosse, 1,051 ; l'Ile du Prince-Edouard, 209 ; le Manitoba, 2,128; le Nord-Ouest et le Yukon, 2080, et la Colombie Anglaise, 1,372. De toutes les provinces du Canada, c'est celle de la Nouvelle-Ecosse qui, l'Ile du Prince-Edouard exceptée, compte le plus petit nombre de milles de chemin de fer. Cette province, la plus ancienne de tout le Dominion, le gouvernement actuel l'a odieusement traitée, et c'est en son nom que je proteste contre le présent état de choses. Il faut des voies ferrées dans le comté de Colchester. Nous voulons qu'il soit construit un chemin de fer partant de Truro pour aller aux Cinq-Iles et à Parrsboro', soit une ligne de 65 milles ; nous voulons qu'un chemin de 40 milles de longueur soit construit entre Brookfield et Eastville, et un autre de 35 milles, entre Truro et North-Shore ; nous voulons que ces lignes soient construites afin que notre comté soit mis en communication avec les grandes artères commerciales de l'univers. On ne veut pas nous donner un seul mille de ces voies ferrées, et cependant on va jeter à l'eau ces $200,000,000 pour construire un chemin de fer qui ne sera d'aucune utilité au trafic maritime.

Le premier devoir du gouvernement devrait être de choisir un port sur l'Atlantique. Il a choisi Fort Simpson sur la côte du Pacifique ; c'est parfait. Si l'on désire

construire une route transcontinentale, il faut nécessairement établir un port sur l'Atlantique. On devrait choisir un port quelconque et voir à son développement exclusif. Qu'est-ce qui nuit le plus au port de Montréal à l'heure qu'il est? C'est que le déchargemnt d'un navire y prend quatre ou cinq jours et qu'il en faut autant pour le charger, tandis qu'à New-York, trois ou quatre jours suffisent à cette double opération. Si l'on veut réellement développer le commerce des provinces maritimes, il faudra s'en tenir à un seul port. Le gouvernement devrait avoir assez de courage pour se prononcer entre Halifax et Saint-Jean. Qu'il dépense ensuite $30,000,000 ou $40,000,000 à l'outillage et à l'exploitation du port qu'il aura choisi, et le mette en situation de concurrencer celui de New-York. Tant qu'on ne fera pas cela, le commerce nous glissera des mains. Les ports de Montréal et de Québec ne donneront satisfaction que lorsqu'on les aura outillés comme ceux de New-York et de Boston.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : J'aimerais que l'honorable député nous fît connaître son opinion par rapport au subventionnement des chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Croit-il, comme certains de ses chefs, que l'on devrait cesser de subventionner la construction des chemins de fer dans les autres provinces?

M. GOURLEY : Mon sentiment est trop bien connu. Nous avons déjà différé d'opinion sur ce point. Je ne connais peut-être pas aussi bien le sentiment de mes chefs que l'honorable député connaît celui des siens. Personnellement, je suis fortement en faveur du subventionnement des chemins de fer. Je n'abuserai pas davantage des instants de la Chambre. Je remercie la députation de l'accueil courtois qu'elle a fait à mes observations.

Le sous-amendement de M. Boyd est mis aux voix.

POUR.

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Ball,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Boyd,
Brock,
Broder,
Bruce,
Calvin,
Cargill,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Earle,
Fowler,
Ganong,
Gilmour,
Gourley,
Hackett,
Haggart,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell)
Kaulbach,
Kemp,
Kendrey,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McIntosh,
Monk,
Morin,
Northrup,
Osler,
Pope,
Porter,
Reid (Grenville),
Richardson,
Robinson (Elgin)
Robinson (Northumberland),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Sherritt,
Simmons,
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Ward,
Wilmot,
Wilson.—68.

CONTRE.

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Carbonneau,
Carroll,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gallery,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harty,
Harwood,
Holmes,
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon)
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot)
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Proulx,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.)
Rousseau,
Russell,
Schell,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Wright.—119.

Le sous-amendement est rejeté.

L'amendement de M. Puttee est mis aux voix :

POUR.

Messieurs

Avery,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Boyd,
Brock,
Bruce,
Calvin,
Cargill,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Culbert,
Earle,
Fowler,
Gilmour,
Hackett,
Halliday,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell)
Kaulbach,
Kemp,
Kendrey,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
Monk,
Northrup,
Porter,
Puttee,
Reid (Grenville),
Robinson (Elgin)
Roche (Marquette),
Sherritt,
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Wilson.—50.

CONTRE.

Messieurs

Alcorn,
Angers,
Archambault,
Ball,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Broder,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Carbonneau,
Carroll,
Champagne,
Christie,
Cochrane,
Copp,
Costigan,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gallery,
Galliher,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Haggart.
Harty,
Harwood,
Henderson,
Heyd,
Holmes,
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lennox,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon)
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIntosh,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot)
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morin,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Oliver,
Osler,
Parmelee,
Paterson,
Pope,
Power,
Préfontaine,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Robinson (Northumberland),
Roche (Halifax),
Rosamond,
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.)
Rousseau,
Russell,
Schell,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Ward,
Wilmot,
Wright.—135.

L'amendement (M. Puttee) est rejeté.

M. MONK : Je désire proposer un amendement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : En consultant la liste, je constate que le nom de l'honorable député (M. Monk) figure parmi ceux qui ont pris la parole sur la question principale, que nous sommes maintenant en frais d'étudier, et l'honorable député enfreint le règlement en prenant maintenant la parole.

M. CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur, je propose l'amendement suivant :

Que tous les mots après "chemin de fer transcontinental national" dans la motion principale soient retranchés et remplacés par les suivants :—

Afin de suspendre la ratification de ladite convention jusqu'à ce que la Chambre soit en possession du rapport de la commission des transports qui vient d'être nommée, et jusqu'à ce que les membres de cette Chambre aient eu l'occasion de consulter leurs commettants sur les termes et conditions mentionnés à ladite convention.

L'amendement (M. Casgraian) est mis aux voix :

POUR.

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Ball,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Blair,
Boyd,
Brock,
Broder,
Bruce,
Calvin,
Cargill,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Kendrey,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McIntosh,
Monk,
Morin,
Northrup,
Osler,
Pope,
Porter,
Puttee,
Reid (Grenville),
Richardson,

Cochrane,
Culbert,
Earle,
Fowler,
Ganong,
Gilmour,
Gourley,
Hackett,
Haggart,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell)
Kaulbach,
Kemp,
Robinson (Elgin),
Robinson (Northumberland),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Sherritt,
Simmons,
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Ward,
Wilmot,
Wilson.—70.

CONTRE.

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Carbonneau,
Carroll,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gallery,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harty,
Harwood,
Holmes,
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon)
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Mulock (sir William),
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.)
Rousseau,
Russell,
Schell,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Wright.—117.

L'amendement (M. Casgrain) est rejeté.

La motion principale (sir Wilfrid Laurier) est mise aux voix :

POUR.

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Beith,
Béland,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Carbonneau,
Carroll,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Fraser,
Gallery,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harty,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Johnston (Lambton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
Maclaren (Huntingdon),
Macpherson,
McColl,
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Power,
Préfontaine,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Wright.—117.

CONTRE.

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Ball,
Barker,
Bell,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Blair,
Boyd,
Brock,
Kendrey,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
Léonard,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McIntosh,

Broder,	Monk,
Bruce,	Morin,
Calvin,	Northrup,
Cargill,	Osler,
Carscallen,	Pope,
Casgrain,	Porter,
Clancy,	Puttee,
Clare,	Reid (Grenville),
Clarke,	Richardson,
Cochrane,	Robinson (Elgin),
Culbert,	Robinson (Northumberland),
Earle,	Roche (Marquette),
Fowler,	Rosamond,
Ganong,	Sherritt,
Gilmour,	Simmons,
Gourley,	Sproule,
Hackett,	Tarte,
Haggart,	Taylor,
Halliday,	Thomson (Grey),
Henderson,	Tolton,
Hughes (Victoria),	Vrooman,
Ingram,	Ward,
Johnston (Cardwell)	Wilmot,
Kaulbach,	
Wilson.—71.	

M. CALVERT : Je vous prie d'observer, M. l'Orateur, que l'honorable ministre des Finances et le représentant d'Algoma (M. Dyment) n'ont pas voté.

M. CASGRAIN : M. l'Orateur avait quitté le fauteuil.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai pairé avec le chef de l'opposition, sans quoi j'aurais voté contre les amendements et pour la motion principale.

M. DYMENT : J'avais pairé avec l'honorable député de Muskoka (M. McCormick), sans quoi j'aurais voté pour la résolution.

M. CLARKE : Est-il trop tard pour demander la lecture du vote ?

M. CASGRAIN : On peut demander n'importe quoi, puisque M. l'Orateur vient de reprendre son fauteuil.

M. CALVERT : M. l'Orateur, j'ai pris la parole immédiatement après le vote, mais le bruit des applaudissements ne vous a pas permis de m'entendre.

M. CLARKE : M. l'Orateur, avant que vous ne quittiez le fauteuil, je demanderai la lecture du vote. J'espère que ma demande n'a rien de contraire au règlement.

On lit le vote.

M. TAYLOR : Il me semble qu'au cours de sa lecture, le greffier a prononcé le nom de M. Dyment.

Des VOIX : Non.

La motion (sir Wilfrid Laurier) est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses délibérations.

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

M. MONK : Quelle sera la besogne de la la prochaine séance ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous continuerons le même travail.

M. MONK : Mon très honorable ami voudrait-il me dire si nous aborderons l'étude du bill ou si nous continuerons de nous occuper de la résolution ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous disposerons de la résolution, puis, si cela convient à mon honorable ami, nous aborderons l'étude du bill.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 3 heures et cinq minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 2 septembre 1903.

M. l'ORATEUR ouvre le séance à onze heures.

INTERPELLATION.

ACHAT DE COUVERTURES, DE TISSUS ET DE CHAUSSETTES.

M. BLAIN :

Quand a été acheté la dernière fourniture de couvertures, de tissus et de chaussettes, quels en sont les qualités et les prix, et quels sont les noms des vendeurs ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami voudrait-il me dire à quel ministère s'adresse son interpellation—est-ce à celui de la Milice ?

M. BLAIN : Je voudrais être renseigné au sujet des trois départements.

Le PREMIER MINISTRE : Quels trois départements ?

M. BLAIN : Ceux de la Milice, de la Gendarmerie à cheval et des Affaires des Sauvages. Je dois dire que j'ai inscrit au feuilleton une nouvelle interpellation à la place de celle-ci.

On passe outre à l'interpellation.

MODIFICATION DE L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai l'honneur de proposer, en l'absence du directeur général des Postes, que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire, par rapport au bill actuellement soumis à la Chambre et intitulé : "Acte modifiant l'Acte du Service civil", que toutes les sommes d'argent votées

par le parlement pour l'exercice expirant le 30 juin 1904, et applicables au paiement des appointements et de l'augmentation des appointements des commis temporaires ou des surnuméraires actuellement employés dans le service public, qui pourront être nommés commis de troisième classe en vertu des dispositions du susdit acte, seront applicables au paiement des appointements desdits commis de troisième classe et desdits surnuméraires, et aussi au paiement de toutes augmentations des appointements desdits commis temporaires ou surnuméraires ou commis de troisième classe, et que le gouvernement est, par les présentes, autorisé à disposer ainsi desdites sommes d'argent ; et que le traitement des sous-ministres, des commis principaux et autres commis mentionnés dans ledit bill seront augmentés tel que prescrit dans ledit acte.

La motion est adoptée.

LIGNE DE PAQUEBOTS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de pourvoir à une subvention n'excédant pas $133,333.33 par année, pour une ligne de paquebots entre le Canada et la France.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer la résolution portant :

Qu'il est expédient, relativement au bill actuellement soumis à cette Chambre et concernant la construction d'un chemin de fer National transcontinental, de ratifier la convention énoncée dans l'annexe dudit bill et intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes au nom de la Compagnie dite "Grand Trunk Pacific Railway Company", qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session, et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet audit bill et à la dite convention.—Le premier ministre.

M. MONK : Il me semble que la meilleure manière de disposer de la question principale serait de lire le contrat clause par clause. De cette façon, les critiques et les demandes de renseignements se trouveraient concentrées sur une même point, et la besogne du comité en serait d'autant simplifiée. Je crois que ce serait le moyen de procéder avec le plus de célérité possible.

Le PREMIER MINISTRE : Je conseillerais à mon honorable ami (M. Monk) de suivre cette procédure et de remettre la discussion au moment où le bill subira sa seconde lecture en comité. Si mon honorable ami le veut bien, nous ne nous occuperons aujourd'hui de cette motion que pour nous conformer au règlement; nous rapporterons la résolution et fixerons la discussion du bill à demain, disons, lorsque la Chambre se formera en comité général.

Sir WILFRID LAURIER.

M. MONK : Personnellement, je n'ai pas d'objection à cette manière de procéder ; mais je ne saurais dire que mes collègues de la gauche l'agréeront. Mon très honorable ami nous a dit hier que la besogne d'aujourd'hui consisterait à étudier cette convention, et c'est à cela que nous nous sommes préparés. Quel sera l'effet d'un tel changement de programme ? Après nous être préparés à la besogne que nous avait assignée le premier ministre, nous ne serons peut-être guère en mesure de procéder selon son désir.

Le PREMIER MINISTRE : Puisque mon honorable ami est prêt à discuter la convention, abordons-en l'étude.

M. MONK : Fort bien.

Le PREMIER MINISTRE : Je pourrais peut-être satisfaire mon honorable ami en adoptant la résolution et en proposant ensuite la seconde lecture du bill sur lequel nous concentrerons le débat.

M. MONK : Je présume que dans ce cas les membres du comité seront absolument libres de discuter la portée entière du bill et non pas seulement ses diverses dispositions ?

Le PREMIER MINISTRE : La discussion se fera complète.

Le MINISTRE DES FINANCES : En comité.

La résolution est rapportée, lue la première et la seconde fois et adoptée, puis renvoyée au comité général.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill (n° 235) concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national soit lu la seconde fois.

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

A l'article 2.

Le dit contrat portant la date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois et dont copie forme l'annexe du présent acte est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite Grand Trunk Railway Company ; et Sa Majesté et ladite Compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat.

M. MONK : Il importe, ce me semble, avant d'adopter cet article, qu'on nous donne des renseignements précis au sujet du parcours de la ligne. La long débat auquel le bill lui-même a donné lieu à mis en lumière certains faits incontestables. Il n'a pas été fait d'explorations, le tracé de la ligne n'a pas été établi parce que, sans doute, il n'a pas encore été possible de le faire. Au moment où on nous demande de ratifier cette convention, il nous est absolument impossible de dire, à quelques milles près, où passera le nouveau chemin de fer. Force nous est bien de prendre les choses

telles qu'elles sont. Prenons le subdivision de l'ouest qui s'étend des montagnes Rocheuses à Winnipeg. Il existe déjà dans cette région deux voies ferrées dont l'une est terminée et l'autre encore en voie de construction. Cette partie de la ligne est construite dans le but—pour être bien clair, je ne parlerai maintenant que de cette partie-là du chemin—elle est construite dans le but, dis-je, d'ouvrir la région fertile du Nord-Ouest et de favoriser l'envahissement, si je puis m'exprimer ainsi, des terres à blé de cette partie du pays, sans toutefois nuire aux lignes déjà construites ou projetées. Cette partie de l'entreprise nous touche en ce que nous l'appuyons de notre crédit ; les garanties que nous donnons relativement à la section comprise entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses représentent une somme fort considérable. Il me semble donc de la plus haute importance que nous sachions à peu près où et sous quel degré de latitude passera cette partie de la ligne, et quelle sera sa situation par rapport aux autres lignes dont je viens de parler. On devrait nous faire connaître le parcours probable de la ligne afin que nous puissions nous rendre compte de son utilité dans cette partie du pays, et pour y arriver, il faudrait que, le moment venu d'étudier la division de l'est que le gouvernement doit construire lui-même, nous pussions comparer la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à celle de l'Etat, et nous faire ainsi une juste idée de la valeur de l'entreprise à titre de route transcontinentale destinée à transporter à l'est les produits de l'ouest. De cette façon, nous serons plus en mesure de saisir l'ensemble du projet et de nous rendre compte de la valeur de la ligne au point de vue de la colonisation. Il me semble que par égard pour le comité, le gouvernement devrait nous faire connaître le parcours probable de la ligne depuis le versant oriental des montagnes Rocheuses jusqu'à Winnipeg. Certaines personnes doutent qu'on puisse la faire passer au delà de la ligne du Canadian-Northern. Il est regrettable que le tracé de la ligne n'ait pas encore été établi et que nous ne sachions pas au juste quel en sera le parcours ; il me semble néanmoins qu'il est du devoir du gouvernement de nous faire connaître le parcours probable du chemin de fer, et que l'on devrait nous renseigner sur ce point avant que nous entreprenions de déterminer le tracé que devra suivre la ligne au nord du lac Supérieur ainsi que dans les provinces d'Ontario et de Québec. M'est avis qu'on devrait nous renseigner immédiatement sur ce point.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut bien refléchir un peu à la demande qu'il vient de faire, il conviendra, j'en suis convaincu, qu'elle est de celles qui ne se peuvent jamais accorder. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été civilement instituée par le parlement, et le parcours de sa ligne a été établi avec autant de précision qu'il est possible de le faire avant de fixer le tracé sur le sol. Nous autorisons chaque jour le construction de nouveaux chemins de fer, et le plus que le parlement peut exiger dans ce cas, c'est que l'on détermine certains endroits à être reliés par ces voies ferrées. Mais il va sans dire—chacun sait cela—que les levés topographiques peuvent amener la modification du parcours qu'on s'était tout d'abord proposé de suivre entre ces endroits-là.

La nature du sol peut être telle que la compagnie se trouve obligée de suivre un parcours tout autre que celui qu'elle avait en vue. Pour ce qui est du présent cas, j'appellerai l'attention du comité sur le précédent établi lors de la construction du Pacifique Canadien. Dans le contrat conclu avec le syndicat du Pacifique, il était stipulé que le chemin de fer devait traverser le Canada pour atteindre l'océan Pacifique ; il n'y était même pas question de l'endroit où il devait aboutir sur le littoral. Le terminus de la ligne aurait pu se trouver à Port-Moody, comme on y avait pensé tout d'abord, ou à Burrard, comme on en eut l'intention plus tard ; on aurait pu le fixer à Bute Inlet, à Fort-Simpson ou ailleurs. Dans le présent contrat, le point terminal est déterminé avec autant de précision que possible ; on a aussi indiqué autant que faire se pouvait le parcours de la ligne en stipulant qu'elle devra partir de Winnipeg et passer par certains endroits, par Edmonton notamment, pour se rendre aussi directement que possible jusqu'à Fort-Simpson. Mais il est impossible de stipuler qu'elle devra passer à tel ou tel endroit.

Mon honorable ami prétend avoir ouï dire que la ligne devra passer entre le Pacifique Canadien et le Canadian Northern. Je suis vraiment surpris de voir comme nos honorables amis de la gauche s'empressent d'ajouter foi aux rumeurs. Ce n'est pas la première fois que mon honorable ami prête l'oreille aux bruits de la rue : qu'il me permette donc de lui dire que celui-ci n'est pas plus fondé que les autres. Il n'y a pas plus lieu de prétendre que le gouvernement désire que la ligne passe entre le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern qu'on ne saurait avoir raison d'affirmer qu'il veut qu'elle passe au nord de ce dernier. Il me semble, eu égard à la connaissance que j'ai de la question, qu'il vaudrait mieux que la ligne se dirigeât vers le nord afin d'accroître autant que possible l'étendue de nos terres arables ; car cette région septentrionale, la chose est maintenant établie, étant susceptible de donner asile à une nombreuse population, il est devenu opportun de la pourvoir de nouveaux moyens de communication par chemin de fer. Mais le gouvernement ne saurait décider la question dès à présent. Je déclare donc que le gouvernement n'en est encore venu à aucune décision à ce propos, et qu'il n'en saurait prendre une tant qu'on n'aura pas terminé les travaux d'exploration qui devront nécesairement précé-

der la construction de ce chemin. Le premier soin du gouvernement et du Grand-Tronc-Pacifique doit être de charger des ingénieurs de faire des explorations dont le résultat permettra d'établir le tracé le plus avantageux. Je sais que certains ingénieurs se font une spécialité de l'établissement des tracés de chemins de fer, que ces spécialistes se rendent rapidement compte de la topographie d'une région déterminée et ont bientôt fait de découvrir le tracé le plus avantageux pour un chemin de fer. Il faudra que les ingénieurs fassent des explorations et des levés avant que l'on puisse faire connaître le parcours exact de la nouvelle ligne. Je me permettrai de faire observer que lorsque la compagnie fut constituée en corporation, la Chambre lui imposa une condition que nous sommes maintenant tenus de respecter : c'est que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, quel qu'en puisse être le tracé, devra être construit, excepté toutefois en ce qui concerne les têtes de ligne, à une distance d'au moins trente milles de tous les chemins de fer déjà construits, ou de toute ligne dont le tracé a déjà été établi. Je ne crois pas qu'il soit possible de fournir à la Chambre de renseignements plus complets que ceux que je lui ai donnés.

M. MONK : Ce que vient de dire le très honorable premier ministre ne fait que confirmer ce que l'on a plus d'une fois affirmé, c'est-à-dire qu'on procède en aveugle, et que les montagnes de renseignements dont le premier ministre se faisait fort de saisir la Chambre se réduisent à rien du tout. Bien que les choses de l'ouest ne me soient pas aussi familières que celles de l'est, je ne crains cependant pas de dire à mon honorable ami que s'il entend ne pas nous donner d'autres renseignements avant de faire adopter la partie du bill concernant les provinces de Québec et d'Ontario, cette absence de renseignements aura pour effet re retarder considérablement l'expédition de la besogne. Comment raisonne le premier ministre ? La Chambre, dit-il, a voté un bill privé autorisant le Grand Tronc-Pacifique à construire une ligne de chemin de fer depuis tel endroit jusqu'à tel autre ; comme elle a pleinement délibéré ce bill, nous n'avons pas à nous occuper davantage de la question du tracé, bien que ce soit la première fois que nous nous prévalions de notre titre de représentants du peuple pour demander quel sera le parcours probable du chemin. Il s'agit en ce moment de subventionner une grande route transcontinentale ; notre situation est donc bien différente de ce qu'elle était lorsque la compagnie vint nous demander l'institution civile et solliciter l'autorisation de construire ce chemin de fer. Notre situation n'est plus du tout la même, et comme il s'agit maintenant de voter des deniers en faveur d'une ligne dont on prétend faire la meilleure route transcontinentale possible, il est de notre devoir de nous enquérir du parcours probable du chemin. Le raisonnement du premier ministre ne vaut donc pas.

Mon très honorable ami a encore fait observer que l'on n'était pas mieux renseigné à l'époque de la construction du Pacifique. Les circonstances étaient alors entièrement différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. C'était la première ligne que l'on construisait à travers une région inconnue, et peu importait, à cette époque-là, le parcours que devait suivre le chemin, pourvu qu'il traversât les prairies et reliât la Colombie Anglaise avec le reste du Dominion. Aujourd'hui, deux lignes sont déjà construites dans l'ouest, et il y a lieu de se demander où passera la nouvelle. Je ne vois pas sur quoi mon très honorable ami s'appuie pour nous taxer de crédulité exagérée parce que nous avons ajouté foi à la rumeur qui veut que la nouvelle ligne doive être construite entre le Pacifique Canadien et le Canadian Northern. Il suffit d'un coup d'œil jeté sur la carte pour constater que cette ligne peut difficilement passer ailleurs que là. Afin qu'il n'y ait pas trop de voies ferrées traversant la même région, je suis d'avis, quelque restreintes que soient mes connaissances, quelque infimes que soient les renseignements que j'ai par devers moi à cette heure, je suis d'avis, dis-je, que le nouveau chemin de fer devrait passer au nord du Canadian Northern. Mon très honorable ami est-il capable de nous dire s'il passera entre les deux lignes déjà construites ou au nord du Canadian-Northern ? Si je me rappelle bien, les promoteurs du projet du Grand-Tronc-Pacifique ont représenté au comité des chemins de fer que les explorations préliminaires ont été faites. On sait que des employés de cette compagnie étaient occupés à ces travaux dans l'ouest, l'été dernier. Dans ces circonstances, le gouvernement devrait certainement être en mesure de nous faire connaître le parcours probable du nouveau chemin de fer. La ligne du Canadian-Northern partira de Winnipeg pour aboutir à Grand-View, d'où elle se prolongera jusqu'à Edmonton en passant par Saskatoon. A partir de Brandon, le Pacifique Canadien passe par Régina, Medecine-Hat et Macleod. Entre ces deux chemins de fer se trouve une vaste contrée et je demande si l'on a l'intention d'y faire passer la nouvelle ligne, ou si l'on se propose plutôt de l'orienter directement vers le nord en lui faisant traverser le district de la Saskatchewan ?

Voilà bien le moins qu'on devrait nous dire. Cette ligne passera-t-elle par Dunvegan ? Ce sont là autant de questions pertinentes, et nos honorables amis de l'ouest exigeront vraisemblablement des renseignements plus précis ; mais il me semble que lorsqu'un membre de ce comité, qui porte intérêt à cette importante question, demande qu'on lui dise, à trois ou quatre cents milles près, où devra passer une ligne de chemin de fer fortement subventionnée par l'Etat, une ligne destinée à favoriser la colonisation de cette vaste région et à effec-

Sir WILFRID LAURIER.

tuer le transport rapide des produits de l'ouest, et que le gouvernement, incapable de fournir ce renseignement, ose prétendre que cette demande est étrangère à la question, et qu'on ne pourra fournir ce renseignement qu'après que le comité aura voté des sommes considérables pour venir en aide à la construction de cette partie de la route transcontinentale, longtemps après que les directeurs de la compagnie et les experts auront visité les lieux et arrêté le parcours du chemin—il n'y a pas d'exagération à dire que l'on se moque absolument du comité. Je conviens qu'au point où en sont rendues les choses, il serait inutile de revenir sur les raisonnements que l'on a maintes fois fait valoir. Nous traitons avec une compagnie qui n'a pas encore définitivement arrêté le tracé de sa ligne, mais il me semble que le premier ministre devrait être en mesure de nous donner certains renseignements, il doit se rappeler avec quelle exubérance il nous a parlé des services immenses que, au seul point de vue de la colonisation, cette nouvelle ligne est appelée à rendre. Comment mon très honorable ami a-t-il pu atteindre un si haut degré d'éloquence, lui qui est incapable de nous dire quels sont, à cinq ou six cents milles de distance les uns des autres, les principaux endroits que devra traverser le chemin ? Dans la province de Québec, on a donné à ce chemin de fer le surnom de ligne indienne, parce que, à l'instar des Sauvages d'autrefois, elle doit passer loin de toute civilisation, et les observations du premier ministre indiquent que ce surnom est assez approprié. Si mon très honorable ami déclare qu'il lui est impossible de fournir au comité le moindre renseignement sur ce point, il va sans dire que je n'insisterai pas davantage.

M. McCREARY : Les remarques de l'honorable député (M. Monk) ne me paraissent pas marqués ce matin au coin de la plus pure logique. La plupart des orateurs de la gauche se sont accordés à réclamer une aide immédiate en faveur des colons de l'ouest.

M. MONK : Très bien !

M. McCREARY : L'honorable député (M. Monk) prétend maintenant que le gouvernement devrait faire passer cette ligne au nord du Canadian-Northern, où il n'y a pour ainsi dire pas de colons à l'heure qu'il est. J'ai déclaré au comité, et je répète ici qu'il convient de n'imposer aucune restriction à toute compagnie de chemin de fer qui désire pénétrer dans l'ouest. Le présent bill dispose que cette ligne devra passer au sud du lac Abittibi et au nord du lac Nipigon ; or, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir que, dans le nord de la province d'Ontario, le chemin de fer devra être construit dans un territoire d'une largeur variant entre 50 et 100 milles. De là, la ligne se rendra à Winnipeg ; je présume qu'elle ne devra pas décrire de cercles. Le bill dispose qu'à partir de Winnipeg la ligne devra atteindre Edmonton. Je prétends que l'on devrait laisser à la compagnie et aux ingénieurs chargés d'établir le tracé, le soin de choisir le parcours le plus convenable.

M. MONK : Je ne crois pas que le présent bill dispose que le nouveau chemin de fer devra aller de Winnipeg à Edmonton.

M. McCREARY : Cela est établi dans la charte de la compagnie.

M. MONK : Il s'agit ici d'un bill entièrement différent.

M. McCREARY : Je suppose que la compagnie devra s'en tenir à la charte ou en demander la modification. J'ai dit, lorsque le projet fut délibéré en comité, que cette restriction à 30 milles ne me paraissait pas praticable, et je suis encore de cet avis. Qui donc, je le demande, a jamais entendu dire qu'une compagnie aurait signé un contrat de ce genre avant de faire faire des explorations par des ingénieurs ?

Quelques VOIX : Ah ! ah ! ah !

M. McCREARY : Mes honorables amis de la gauche s'empressent trop de rire. Je veux dire par là que la compagnie doit d'abord conclure un arrangement bien défini, puis s'imposer la dépense des explorations. Voyez ce que fait aujourd'hui le Canadien du Pacifique : bien que ce chemin de fer compte vingt années d'exploitation, on y fait cette année plus de changements que jamais ; on en change le parcours entre Winnipeg et Portage-du-Rat, et entre Mâchoire-de-l'Orignal et Swift-Current, de même qu'à plus d'un endroit de la région des montagnes. Aujourd'hui, le Canadian-Northern va de Grand-View à Saskatoon, mais ce n'est pas ce parcours qu'on s'était tout d'abord proposé de lui faire suivre ; on devait, en suivant son parcours vers la baie d'Hudson, le rendre jusqu'au Pas, sur la Saskatchewan, et, dans le voisinage de la Mission du Pas, sur la Saskatchewan-ouest, le faire dévier vers Edmonton en passant par Prince-Albert, ce qui aurait constitué la ligne principale. Il n'a jamais été question, à l'origine, de le prolonger jusqu'à Grand-View. On s'était contenté de construire un simple embranchement entre Dauphin et Grand-View, et ce n'est que plus tard qu'on s'aperçut qu'en prolongeant cet embranchement entre la Montagne du Canard et celle du Dauphin, on obtiendrait une voie principale préférable à celle qui passait par Prince-Albert. On finit donc par renoncer à la ligne de Prince-Albert comme ligne principale, et l'on prolongea l'embranchement de Grand-View, mais à certains endroits, les deux lignes sont séparées par une distance de près de 150 milles. Le chemin de fer qui nous occupe se trouvera dans le même cas. Il me semble que l'on devrait laisser le Grand-Tronc-Pacifique libre de construire sa ligne là où il

pourra trouver le plus de trafic, là où la contrée lui semblera la plus avantageuse, où il lui sera possible de construire la ligne la plus directe et la plateforme la plus solide.

Mon honorable ami (M. Monk) dit que dans la province de Québec on a donné au nouveau chemin de fer le surnom de ligne indienne ; ce surnom conviendrait mieux au Canadien du Pacifique qui traverse les prairies et la région des montagnes en suivant presque constamment les routes indiennes. En réalité, les ingénieurs de la compagnie n'ont fait que suive l'ancien défilé du Caribou depuis longtemps connu des Sauvages. Et ces fameux méandres qu'on prétend avoir été établis par les ingénieurs du Pacifique Canadien, on en voit d'autres semblables à divers endroits le long du défilé du Caribou, notamment à trois ou quatre milles au sud de la station de l'Elcho, sur la ligne du Kootenay.

Certains députés de la gauche ont prétendu qu'il ne faut pas laisser construire ce chemin de fer dans le voisinage de ceux qui sont déjà établis. Mais si les colons de l'ouest réclament la construction de lignes concurrentes, c'est dans l'espoir que le transport de leurs produits finira par coûter moins cher. C'est fort bien de dire qu'on va nous donner une grande artère de chemin de fer, mais en matière de transports des marchandises, ne devrions-nous pas, comme les habitants des provinces de l'est, être admis à bénéficier des avantages qu'offre la concurrence ?

Quand je descends à Montréal, je puis entrevoir par la fenêtre du wagon un train circulant à quelque distance du mien, sur un assez long parcours. Pourquoi l'est serait-il doté de lignes de chemins de fer dans un rayon d'un mille les uns des autres, tandis que l'ouest devrait se contenter de lignes à cinquante milles de distance ?

M. MACLEAN : Est-ce que l'établissement de lignes parallèles stimule la concurrence ?

M. McCREARY : Oui, c'est ce que j'ai constaté. Le chemin de fer Canadien du Nord concurrence le chemin de fer Canadien du Pacifique au moins, sur un certain parcours. Il y a quelque temps j'ai blâmé le premier ministre Roblin d'avoir aidé la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à établir une ligne parallèle trop rapprochée du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je comprends maintenant qu'il avait raison, dans un certain sens.

Plusieurs VOIX : C'est un précieux aveu.

M. McCREARY : Jamais, ni dans cette Chambre, ni au dehors, n'ai-je prononcé une seule parole de blâme à l'adresse de M. Roblin. Il a accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord une subvention de $10,000 à $15,000 par mille, et cette ligne, en certains endroits, passe à un mille de distance du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les cultivateurs ont bénéficié de la chose en ce qu'elle a provoqué l'abaissement des prix de transport ; à une certaine époque, de 14 cents qu'ils étaient on les a réduits à 12 cents par cent livres, et hier même, je crois, on les a abaissés à 10 cents, au bénéfice d'un grand nombre de cultivateurs. Il faudrait que le Grand-Tronc-Pacifique construisit sa ligne de façon à ce que les autres cultivateurs de l'ouest puissent bénéficier de la concurrence. On devrait accorder aux populations agricoles de l'ouest, pour les prix de transports des voyageurs et des marchandises, une concurrence semblable à celle qui existe entre Ottawa et Montréal ou entre Ottawa et Toronto.

M. NORTHRUP : Les observations de l'honorable député viennent à l'appui de la thèse du député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui prétend qu'il est d'urgence de donner tous les renseignements possibles au comité, afin qu'il vote en connaissance de cause. Voici un député qui a prêté l'oreille aux débats qui se sont livrés autour de cette question depuis plusieurs semaines ; en outre, à titre de représentant du Manitoba, il est vivement intéressé à la question ; il a dû avoir accès à cette masse de renseignements, dont on nous a parlé, et cependant, il semble ignorer le premier mot de la question.

Il s'imagine qu'il s'agit encore de l'ancien bill relatif au Grand-Tronc-Pacifique, et il ignore même qu'il n'est pas statué dans ce bill que le chemin de fer sera construit de Winnipeg à Edmonton. Dans le bill à l'étude, le tracé du chemin de fer de la division ouest est très indéterminé, puisqu'il est seulement statué qu'il traversera le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise. Le gouvernement doit le comprendre, s'il veut que la Chambre vote en connaisance de cause sur cette question, il faut que le tracé du chemin de fer soit bien défini. Pour que ce chemin de fer soit utile au point de vue national, il doit y avoir des localités qu'il pourrait desservir plus avantageusement que celles situées dans un rayon d'une trentaine de milles du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du chemin de fer Canadien du Nord. A coup sûr, dans un pays de plusieurs centaines de milles d'étendue, le premier ministre doit le comprendre, il serait insensé d'obliger la compagnie à établir son tracé dans un certain rayon des autres voies ferrées. Nous ne voulons pas refuser notre légitime concours à la construction de ce chemin de fer, mais on devrait nous dire au moins s'il doit passer à une distance de 100 milles des autres voies ferrées. Cette observation s'applique avec peut-être encore plus de force à la section de l'Etat ; car nous ne savons même pas si le chemin de fer doit passer au nord ou au sud de la ligne de partage des eaux. Il ne serait pas juste, sans doute, d'obliger le gouvernement à nous dire si la compagnie établiera son tracé à huit

ou dix milles de distance des autres voies ferrées, mais au moins devrait-il nous dire si le chemin de fer passera dans un rayon de 100 milles de ces chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a baptisé cette ligne du nom de "ligne indienne" parce qu'elle doit passer aussi loin que possible de la civilsation. Eh bien ! je lui rappellerai que, hier même, les députés de l'opposition ont prétendu que le côté faible de ce projet c'est que la ligne ne passe pas encore plus loin de la civilisation, et qu'elle devrait pénétrer encore plus loin au nord.

L'honorable M. TARTE : Quand j'ai adressé la parole à la Chambre au sujet du projet qui fait l'objet de ce débat, j'ai déclaré qu'il importait que le premier ministre nous donnât des renseignements sur le point même que nous a signalé le député de Jacques-Cartier.

Il existe déjà deux lignes de chemins de fer dans l'ouest. Il n'en était pas ainsi, lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit. Nous sommes en présence d'une situation toute nouvelle. Le ministre de l'Intérieur a déclaré que le projet qu'on nous demande d'approuver accroîtrait de $3 à $4 l'acre vingt millions d'acres de terre. C'est là un des principaux arguments qu'il a développés. Il faudrait qu'on nous mît en mesure de juger de l'exactitude de cette proposition. Nous avons subventionné deux lignes de chemins de fer. Le premier ministre nous a dit qu'il ne faut pas trop ajouter foi aux rumeurs. Je me range à son avis à cet égard. Il faut, toutefois, savoir distinguer entre ces rumeurs. D'après une de ces rumeurs, il serait possible qu'on fît des arrangements pour l'achat d'un de ces lignes, et d'après une autre rumeur, il serait possible qu'on établit une ligne parallèle de cette voie ferrée, et en pareilles circonstances, certaines personnes sont d'avis que cette ligne ne serait pas née viable. Comme toutes ces rumeurs courent la rue, il importerait qu'on nous éclairât à cet égard. Je dois rappeler ici aux ministres et au parlement une affirmation formulée à bon droit par le ministre de l'Intérieur. Il nous a dit qu'au sud de la frontière internationale, il y a des chemins de fer américains qui cherchent à accaparer le commerce de l'ouest, et que si nous n'y veillons de près, notre commerce national pourrait bien prendre cette direction. Qu'on jette un coup d'œil sur la carte du "Great Northern", du chemin de fer de Chicago, Burlington et Quincey, et du chemin de fer "Northern Pacific", qui passent à notre porte. En pareilles circonstances, n'est-il pas légitime de notre part de demander qu'on nous renseigne sur le tracé de la ligne future ? J'invite le premier ministre et ses collègues à jeter un coup d'œil sur la carte que je dépose sur le bureau. Il y a trois réseaux américains qui nous font concurrence et cherchent à accaparer le trafic de l'avenir. Je dépose sur le bureau une autre carte de grande importance et qui nous montre combien il importe d'user de grande prudence en pareille matière. Le tracé du chemin de fer Canadien du Nord a été établi de la façon qu'on sait. Il traverse en partie l'Etat du Minnesota. Eh bien! sur la carte du réseau des chemins de fer américains de M. Hill, nos rivaux, il est indiqué une ligne en perspective, partant de la frontière des Etats-Unis au lac à la Pluie et se dirigeant vers le réseau des chemins de fer américains.

Il me semble qu'en pareille matière nous ne saurions faire preuve d'indifférence. J'appelle l'attention du parlement et surtout celle des ministres sur ce point: il faut que le pays connaisse, au moins d'une façon approximative, le tracé de la ligne que nous voulons subventionner.

M. HUGHES (Victoria) : Le député de de Selkirk (M. McCreary) nous a parlé du tracé du chemin de fer Canadien du Nord. Au début, on voulait pousser cette ligne jusqu'à la Mission du Pas. Le gouvernement du Manitoba tenait à la chose et c'est à cette condition expresse qu'il prêta son concours financier à la compagnie. Au fur et à mesure du développement de la voie ferrée, on jugea utile de le prolonger jusqu'à Prince-Albert et l'honorable député affirme à bon droit qu'on voulait lui faire atteindre Edmonton. On constata, qu'en raison de son tracé ce serait un chemin de fer plus ou moins tortueux; qu'il lui faudrait dévier soit au nord, soit au sud de Prince-Albert et atteindre Edmonton soit par le nord-est, soit par le sud-est. On décida donc de lui faire suivre le tracé actuel, et de Dauphin, au sud des Montagnes-aux-Canards, il traverse la Saskatchewan presque en ligne directe, jusqu'à Edmonton. Nos populations préfèreraient que le tracé de cette nouvelle ligne fût établi de façon à faciliter la colonisation de nouveaux territoires vers le nord, au lieu de se diriger vers un pays qui, dans un avenir rapproché, sera déjà bien desservi par les voies ferrées en cours de construction. Les électeurs, j'en suis convaincu, hésiteraient à accorder une garantie d'obligations à deux lignes de chemins de fer traversant virtuellement le même territoire et cela dans un but tout à fait identique. Le chemin de fer Canadien du Nord a déjà une garantie de $13,000 par mille, et si le chemin de fer projeté doit traverser le même pays, il est parfaitement inutile de garantir ses obligations.

On a déclaré en plein parlement que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord accorderait réciprocité de parcours aux autres voies ferrées. Alors, pourquoi le Grand Tronc n'utiliserait-il pas le chemin de fer Canadien du Nord jusqu'à Edmonton, en attendant que les besoins du pays appellent l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale au delà de ce point ?

Le député de la division de Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte), nous a si-

gnalé une autre disposition fort importante du bill à l'étude. Dès le début, je n'ai jamais cru que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique eût d'autre objet en vue que de passer par Saint-Paul et Minnéapolis. Le Grand Tronc est déjà rendu à Chicago et à Minnéapolis. La Compagnie du Grand Tronc a la direction et virtuellement la propriété du chemin de fer central du Wisconsin qui a des raccordements avec Milwaukee et le port Manitowac, du côté ouest du lac Michigan, à quarante ou cinquante milles plus au nord. La Compagnie du Grand Tronc, du côté est du lac Michigan, a un chemin de fer qui atteint Grand-Rapids et un autre port quelques milles plus au nord: l'ancien réseau de Détroit, Grand-Haven et Milwaukee ; et comme la ligne principale atteint Duluth, tout ce que la compagnie aura à faire, lorsque ce bill sera adopté, pour avoir le meilleur réseau transcontinental de l'Atlantique au Pacifique sera de conclure un traité avec la Compagnie de J. J. Hill et on m'assure qu'il existe déjà une entente dans ce but. M. Hill possède déjà deux lignes, à proximité de la frontière canadienne, sur le parcours de la vallée de la Rivière Rouge. Ces deux lignes se raccordent avec le zone productrice de blé de l'ouest et elles ont deux embranchements sur Duluth. M. Hill possède une troisième ligne, se dirigeant du nord vers Duluth. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne veut pas construire sa ligne, il lui suffira de faire des arrangements au sujet de la réciprocité de parcours, avec M. Hill, qui serait bien aise de lui accorder ce privilège, puisqu'il a déjà ces deux lignes qui desservent la vallée de la Rivière Rouge, à proximité l'une de l'autre et qui atteignent Duluth et Minnéapolis.

Le tableau itinéraire, de Toronto, par voie de Chicago, par les trains limités, comparativement aux trains limités du chemin de fer du Canadien du Pacifique, donne quarante-trois minutes en faveur de la route de Chicago ; de sorte que rien ne s'oppose au choix de la route vers les prairies canadiennes par voie de Chicago. Et pourquoi la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'adopterait elle pas cette route ? En accordant à cette compagnie la maîtrise absolue de la route à l'ouest de Winnipeg, le gouvernement fait précisément ce qu'il tient à éviter. Il force presque la Compagnie du Grand Tronc à raccorder l'extrémité de la ligne de Chicago et Minnéapolis avec la ligne de Winnipeg. Pourquoi la Compagnie du Grand Tronc transporterait-elle du charbon à des milliers de milles vers le nord, lorsqu'elle a sa propre ligne par voie de Chicago ? Toute autre compagnie vraiment indépendante, sur laquelle le gouvernement aurait la haute main, serait plus apte que la Compagnie du Grand Tronc à entreprendre ce réseau transcontinental. Il est inconcevable que M. Hays effectue ses transports de marchandises sur un chemin de fer d'Etat, dans lequel il n'est nullement intéressé, lorsqu'il lui suffirait d'établir un chaînon de 471 milles pour raccorder sa ligne avec Minnéapolis, quitte à construire un petit embranchement de ce point vers Duluth.

La Compagnie du Grand Tronc est maîtresse du "Central Vermont", qui atteint New-London et New-York. Le Grand Tronc a des raccordements directs avec Boston, Portland, Québec et Montréal à l'est. De Toronto le Grand Tronc passe à travers une contrée riche en trafic, sur tout son parcours, par voie de Chicago. Il traverse le Michigan, passe par Chicago, récolte le trafic de Saint-Louis et atteint tous les états de l'ouest. Il dessert Minnéapolis et se raccorde avec Milwaukee. De là, il se dirigera vers Winnipeg desservant toute l'immense zone productrice de blé, et traversera la vallée de la rivière de la Paix, pour atteindre l'océan Pacifique. Le chemin de fer de Santa Fe a un parcours de plus de 3,500 milles de New-York à San Francisco par voie de Chicago. Par l' "Union Pacific", le parcours est abrégé de 150 à 200 milles, et l'on vient nous dire que quelques centaines de milles, sur un parcours lointain, se résument à peu de chose. De New-York à Port-Simpson, le parcours de cette nouvelle ligne, par voie de Chicago, n'est que d'une centaine de milles de plus. L'altitude à franchir, à Sherman, sur la ligne de l' "Union Pacific" est de 8,200 pieds. L'altitude du col de la rivière de la Paix que doit traverser le Grand Tronc Pacifique, est de 2,800 pieds. Songez à la hauteur gravie d'heure en heure jusqu'à la cîme : prétendra-t-on que le Grand-Tronc-Pacifique ne gagnera pas 400 milles, par l'économie de temps qu'il réalisera ? J'ai grande foi dans le patriotisme du premier ministre et dans le désir qu'il a de développer le Canada, et je voudrais le persuader de ce fait : que la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique n'a pas la moindre velléité d'utiliser un seul pied de la ligne à l'est de Winnipeg.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est l'article 2 du bill qui est en ce moment en délibération.

M. HUGHES (Victoria) : Non, c'est le préambule qui est à l'étude.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député croit sans doute que le débat roule encore sur la résolution. Le député de la division de Sainte-Marie a appelé l'attention du gouvernement sur la situation des chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest, il nous a signalé le danger qui nous menace. En cela il s'est fait le simple écho du ministre de l'Intérieur, qui nous a dit qu'il fallait empêcher le trafic de dévier vers le sud. L'honorable député (l'honorable M. Tarte) aurait pu se dispenser de nous rappeler ce fait, car c'est précisément pour faire face à ce besoin de la situation que nous avons saisi la Chambre de la mesure en discussion. Revenons donc au point important de la discussion. Si nous voulons que ce débat ne s'éternise pas, il faut se

rappeler que les maîtresses dispositions du traité ont déjà été discutées à fond et il s'agit maintenant de délibérer les différents articles du bill et le traité. Si les députés veulent bien se renfermer dans ces limites, il sera peut-être possible de terminer nos travaux avant Noël.

M. HUGHES (Victoria) : L'article 2 est virtuellement le préambule.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Virtuellement ; mais non pas dans le fait.

M. SPROULE : L'article 2 nous permet de revenir sur toutes les dispostions du contrat.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre fait erreur quand il affirme que, dans le fait, l'article 2 ne se trouve pas dans le préambule.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: L'objection soulevée par le chef suppléant de l'oppostion se rattache au tracé. La partie du contrat qui a trait au tracé est actuellement en délibération. Quelle est la situation à cet égard ? Il est intervenu une convention avec certains individus qui sont censés agir au nom d'une corporation qui doit obtenir une charte. L'article du contrat en discussion présuppose, comme condition essentielle, qu'ils recevront cette charte. Par conséquent, en interprétant le contrat, il faut tenir compte de la charte, si l'on veut bien comprendre la situation. Le parlement doit accorder à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une charte qui l'autorise à construire une ligne vers l'ouest, partant de Québec ou du voisinage de cette ville et atteignant soit Gravenhurst, soit North-Bay ou un point à proximité de ces deux endroits, dans la province d'Ontario ; de là, dans la direction du Nord-Ouest ou de l'ouest, passant au nord du lac Nipigon, et atteignant la ville de Winnipeg ou un point près de cette ville ; de là, dans la direction de l'ouest ou du Nord-Ouest, passant par Battleford, Edmonton et Dunvegan, ou près de ces localités, ou par toute autre route praticable dont le tracé est ci-après décrit, mais suivant dans sa direction générale le tracé ici indiqué ; puis, cette ligne, en traversant soit le col de la rivière de la Paix, soit celui de la rivière des Pins, ou tout autre défilé des montagnes Rocheuses, qui sera jugé convenable et praticable, se rendra à Port-Simpson ou au bras de mer de Bute. Voilà l'entreprise que le parlement a autorisé la compagnie d'exécuter. N'était la convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie en question, celle-ci serait subordonnée aux dispositions générales de la loi des chemins de fer. Sous l'empire de cette loi, du moment que ces points terminus auraient été déterminés dans la charte générale, la compagnie serait tenue de faire homologuer ses plans et devis par le ministère des Chemins de fer. Il va sans dire qu'elle ne pourrait construire un seul mille de son chemin de fer, avant que ces plans et devis eussent été approuvés. Outre la loi générale applicable à cette question, il y a le contrat même en discussion, qui a force de loi pour les intéressés, et qui régit le gouvernement comme la compagnie du chemin de fer elle-même. Il est décrété que le chemin de fer sera construit de Moncton, dans l'est, jusqu'au Pacifique dans l'ouest, et qu'il traversera, dans son intégrité, le territoire canadien. Relativement à la section de l'ouest, le paragraphe 2 du contrat stipule :

> La division de l'ouest comprendra ladite partie du chemin de fer entre la ville de Winnipeg, ou quelque point de ladite division de l'est, et l'océan Pacifique, traversant dans la direction de l'ouest la province du Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la province de la Colombie Anglaise.

Ainsi, en ce qui concerne le contrat, la seule restriction qui y soit apportée est que le chemin de fer devra partir de Winnipeg et atteindre quelque point de la Colombie Anglaise, dans la direction générale indiquée dans le contrat. Quelle est la situation relativement au gouvernement, et quelle est l'étendue de sa responsabilité ? C'est que la compagnie ne saurait établir le tracé même d'un seul mille de la voie ferrée, sans l'approbation du gouvernement ; et en outre, si la compagnie doit recevoir de l'aide de l'Etat, c'est à condition que le tracé de la ligne sera soumis à l'approbation du gouvernement, comme l'honorable député s'en convaincra, en se reportant à l'article 9 qui porte:

> La division de l'ouest sera construite par la compagnie et à ses frais, en conformité des plans, projets et devis qui seront homologués par le gouvernement.

Les devis et plans relatifs au tracé devront être soumis à l'approbation du gouvernement. Si la charte autorise la compagnie à construire son chemin de fer dans la direction de l'ouest et du nord-ouest, le gouvernement a pleinement droit de dire à la compagnie quels points elle devra atteindre, si elle veut que le gouvernement lui prête son concours financier ; car le gouvernement est absolument maître du tracé, du moment que la ligne quitte Winnipeg. Il n'y a que deux points déterminés au contrat : Winnipeg à l'est, et un point sur l'océan Pacifique, à l'ouest. Sur tout le parcours entre ces deux terminus, le gouvernement est maître de la situation.

M. INGRAM : Est-ce que le gouvernement est obligé de s'en tenir au tracé fixé par le contrat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les terminus sont établis par le contrat, mais dans les districts compris entre ces points, le gouvernement est maître absolu de la situation. La compagnie est tenue de soumettre au gouvernement les plans et devis relatifs à la construction du chemin de fer et au tracé de la ligne. Alors le gouvernement a le droit d'accepter les plans relatifs au tracé ou de les rejeter.

M. INGRAM : Le ministre voudrait-il bien répondre à ma question ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne veux pas m'attarder à répondre à des questions d'ordre secondaire qui n'intéressent en rien la question. J'entends les exclamations sur les bancs de la gauche. Eh bien ! je puis me tromper, mais voilà l'attitude que je me propose de prendre. Je le répète, les terminus sont établis par le contrat et le gouvernement ne peut les changer; mais quant au tracé compris entre ces terminus, le gouvernement peut approuver ou rejeter les plans et devis, et si le tracé de la ligne ne lui paraît pas acceptable, il n'est nullement obligé de l'approuver.

M. COCHRANE : Cela revient à dire que le parlement doit agir en aveugle et que le gouvernement agira à sa guise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En ce qui concerne le tracé, voilà l'attitude que nous devons prendre ; c'est là une responsabilité qu'il nous faut assumer. Quant au pays, il devra s'en rapporter à notre discrétion, comme, du reste, cela se fait invariablement quand il s'agit de chemins de fer subventionnés par l'Etat. Chaque fois que le parlement subventionne une voie ferrée, les terminus sont fixés, tandis que le tracé de la voie ferrée pour le parcours compris entre ces terminus est subordonné à l'approbation du gouvernement. Je crois être l'interprète de la pensée du gouvernement en affirmant que, relativement au tracé de la ligne entre les deux points en question, le gouvernement doit assumer la responsabilité de la chose.

M. SPROULE : A mon avis, ce bill va bien plus loin que le ministre ne veut en convenir. Il s'agit de la construction d'un chemin de fer national transcontinental ; mais il y a, en outre, un traité entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de ce réseau transcontinental. Dans le but d'aider la compagnie à construire ce réseau, il y a une charte qui nous est soumise et qui a virtuellement été adoptée par la Chambre. Cette charte définit le tracé de la route, qui a été approuvée par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'honorable député veuille bien me permettre de rendre ma pensée plus sensible ; si la compagnie en question veut construire sa voie ferrée sans le concours financier du gouvernement, alors, sous l'empire de la charte, elle a parfaitement le droit d'établir le tracé de sa route en conformité des stipulations du contrat. Mais si elle accepte le concours financier de l'Etat, alors elle est tenue de se conformer aux stipulations de la charte relatives à l'octroi de cette aide.

M. SPROULE : J'en conviens ; mais le ministre niera-t-il qu'en prêtant son assentiment à cette charte, le gouvernement a donné son adhésion au principe même du bill ? Et quel est le principe consacré dans l'article relatif au tracé ? Il y est décrété que, relativement à la construction du chemin de fer de la section des prairies de Winnipeg aux montagnes Rocheuses, le plan du tracé sera soumis à l'approbation de l'exécutif. Que s'ensuit-il ? C'est qu'il y est formulé en principe que le tracé de la ligne devra, autant que possible, être effectué de façon à ce que la ligne-mère du chemin de fer soit construite en général dans un rayon de trente milles des autres troncs principaux de chemins de fer. N'est-ce pas là précisément ce que nous prétendons ?

Le gouvernement est-il en mesure de nous dire s'il mettra cet article à exécution ? Il y a donné son assentiment, en faisant adopter le bill à l'étude. Et cependant, le député de Selkirk (M. McCreary) vient d'affirmer que c'est l'un des privilèges condamnables qu'il faudrait éliminer du bill. Le gouvernement se range-t-il à pareil avis aujourd'hui ? S'il le fait, alors il prend une attitude hostile envers la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. La question la plus vivement débattue jusqu'ici, au cours de cette discussion, a été de savoir s'il fallait accorder une charte à une autre compagnie, et cela en prévision de la probabilité que le chemin de fer subventionné par le gouvernement passerait dans un rayon très rapproché des autres voies ferrées et accaparerait ainsi le trafic de ces lignes, sans desservir les localités où le besoin de nouvelles lignes se ferait sentir. Le gouvernement, par l'entremise de ses partisans, a engagé le comité à adopter le bill à l'étude en y insérant cette disposition, et maintenant il refuse de nous dire s'il la mettra à exécution. Il y a bien, il est vrai, la garantie que la compagnie ne peut poser un seul rail sur sa ligne, avant que le gouvernement ait approuvé le tracé. Nous voulons savoir si le gouvernement tiendra compte du principe consacré dans le bill en discussion, approuvé par le comité et par la Chambre et virtuellement par le parlement ? Nous tenons à ce qu'on nous éclaire sur ce point, car nous aurions alors quelque assurance qu'il ne serait pas commis de grave injustice non seulement envers les lignes déjà construites, mais envers le pays en général et surtout cette partie de l'ouest où le besoin de nouvelles voies de transport se fait vivement sentir.

Je tiens à ajouter un mot au sujet de notre droit de discuter la question. Le ministre de la Justice prétend qu'il faut interpréter la charte par le contrat. A mon avis, c'est tout l'inverse ; il faut interpréter le contrat par la charte. La charte autorise la compagnie à faire certaines choses.

L'article 2 se rattache à une convention intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Puisque cet article a trait à une convention portant la date du 27 juillet, nous avons le droit de délibérer tous les articles de ce traité, sans nous borner à

l'étude d'un article en particulier. L'article 4 du traité stipule :

En outre, pour plus de clarté, la division de l'ouest sera considérée comme étant partagée en deux sections, l'une s'étendant du terminus est de cette division dans la direction de l'ouest jusqu'à la limite est des montagnes Rocheuses.

Cet article est virtuellement identique au bill du Grand Tronc Pacifique. Mais ce bill porte que la ligne devra passer dans un rayon de 30 milles, au moins, de l'une et l'autre des chemins de fer existants aujourd'hui ; tandis que l'article de la convention que je viens de citer n'en dit absolument rien. Puis :

—désignée dans les présentes comme la section des prairies.

Qu'est-ce qui se rapporte à la section des prairies ? Le gouvernement construit le chemin de fer de la division de l'est et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique construit le chemin de fer de la section de l'ouest. Quant à la section de l'est, elle sera construite :

Dès que le gouvernement aura fait les études d'explorations, dressé les plans, et fixé le tracé de ce chemin de fer.

Le gouvernement peut commencer la construction de ce chemin de fer sur la section de l'est que lorsque ces travaux préliminaires auront été effectués ; tandis que, sur la section de l'ouest, les travaux relatifs au tracé et à la construction commenceront immédiatement. En outre, si les travaux de la section de l'ouest doivent commencer immédiatement, ceux de la section de l'est seront retardés de deux ou trois ans, en attendant que ces études aient été terminées. N'avons-nous donc pas le droit de demander au gouvernement de nous éclairer au sujet du tracé de la division de l'ouest, dont la construction doit commencer à brève échéance? Cette ligne sera-t-elle établie dans un rayon assez rapproché des lignes déjà existantes de façon pour leur faire concurrence, bien qu'elles répondent suffisamment aux besoins des populations, ou bien doit-elle développer d'autres sections du pays qui ne sont pas desservies par des voies ferrées? Le gouvernement tiendra-t-il compte de l'article inséré au bill par le ministre des Chemins de fer, avec l'assentiment du gouvernement, portant que la ligne doit passer dans un rayon de 30 milles, au moins, des lignes existantes, ou bien laissera-t-il construire cette ligne dans un rayon de dix milles de ces lignes ? Nous avons droit de demander des renseignements à cet égard, puisque les travaux relatifs au tracé et à la construction de la section de l'ouest commenceront à courte échéance.

Avant que nous approuvions ce contrat, je prétends que le comité a le droit de savoir si c'est l'intention du gouvernement de modifier cette disposition insérée dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique qui oblige la compagnie à construire sa voie à au moins 30 milles de distance des autres chemins de fer, ou bien si la compagnie pourra construire sa voie près de celle des autres chemins, et leur faire concurrence, comme le prétend le député de Selkirk (M. McCreary). Nous n'avons jamais compris que ce chemin devait leur faire concurrence. Nous avons compris que le Grand-Tronc-Pacifique devait se maintenir à une distance d'au moins 30 milles des autres voies ferrées, afin de ne pas nuire à leur trafic et diminuer leur valeur. Nous avons besoin de renseignements sur ce point. Ces renseignements ne sont pas aussi pressants quant à ce qui concerne la section de l'est, car les travaux de cette section ne seront pas commencés tant que les explorations n'auront pas été faites.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-on commencer les travaux sur une partie quelconque du chemin avant que les explorations soient faites?

M. SPROULE : Il est dit que les travaux préliminaires et la construction devront être commencés sans retard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela veut-il dire avant que les travaux d'exploration aient été exécutés?

M. SPROULE : Cela veut dire que l'on devra choisir le tracé du chemin et commencer la construction sans retard. Que veulent dire les mots " sans retard "?

Le MINISTRE DES FINANCES : Que veulent dire les mots " établir le tracé du chemin "?

M. SPROULE : Que veulent dire dans ce bill les mots " sans retard "?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils veulent dire immédiatement après que le tracé du chemin aura été établi. Il faut d'abord commencer par établir ce tracé et les mots " sans retard " veulent dire une fois que le tracé aura été choisi.

M. SPROULE : Les mots " sans retard " veulent dire immédiatement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, immédiatement après que le tracé aura été choisi.

M. SPROULE: Dans un délai raisonnable. La compagnie doit établir le tracé et commencer la construction en même temps et s'il en est ainsi, nous voulons savoir où passera ce chemin de fer. Nous avons droit de savoir si la compagnie se tiendra à trente milles de distance des deux chemins de fer qui desservent actuellement une partie de cette région, où bien si elle construira dans le voisinage de ces voies ferrées.

M. MACLEAN : Que l'on me permette de faire connaître au comité la raison qui nous oblige à obtenir les renseignements les plus complets au sujet du tracé du chemin. Si le gouvernement peut être justifiable de construire ce chemin, ce doit être parce qu'il a l'intention de résoudre ce grand problème des transports qui occupe actuellement l'at-

tention publique. Pour en arriver à ce résultat, on a conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique un arrangement en vertu duquel on lui accorde une subvention importante, dans le but de résoudre ce problème des transports et d'apporter un soulagement quelconque sous ce rapport à la population du Nord-Ouest. Or, voici qu'aujourd'hui le gouvernement admet que le tracé de ce chemin n'est pas déterminé. On propose de construire un chemin de fer, alors que les études préliminaires et les arpentages n'auront pas encore été faits. Maintenant, ne s'ensuit-il pas, ou n'est-il pas raisonnablement possible, que lorsque ces travaux préliminaires auront été exécutés dans la région indiquée, que l'on ne trouve pas un tracé convenable? Cependant, on nous demande de voter une subvention considérable, alors qu'il peut arriver que nous ne réussissions pas à résoudre le problème des transports. Il est donc évident que la première chose à obtenir afin de pouvoir résoudre ce problème à un point de vue national, ce sont des renseignements complets, basés sur une exploration de cette partie du pays.

Le gouvernement peut-il prétendre aux yeux du pays qu'il soumet là une proposition basée sur une étude de la question des transports et de la nature du pays, et lui demander d'approuver cette proposition? Il ne possède pas ces renseignements et sa proposition ne renferme pas les conditions nécessaires pour lui permettre de la soumettre au peuple avec chance de succès. Je dis donc que nous avons droit d'obtenir ces renseignements, et le gouvernement aurait dû retarder jusqu'à ce qu'il les ait obtenus, jusqu'à ce qu'il fut en mesure de dire au pays, nous avons enfin trouvé une solution au problème des transports au Canada.

Actuellement nous avons le chemin de fer Canadien du Pacifique, une ligne qui a été en grande partie construite avec l'argent du peuple et qui appartient aujourd'hui à une compagnie privée ; nous avons le " Canadian Northern, un autre chemin de fer transcontinental qui a été construit dans les mêmes conditions et qui appartient à une corporation privée ; et voici que nous allons avoir un troisième transcontinental, construit et subventionné par le peuple et donné à une compagnie privée.

Voilà la question sur laquelle le peuple sera appelé à se prononcer. Le parlement n'est pas en état d'approuver le projet qui nous est soumis. Nous sommes disposés à voter en faveur d'un projet destiné à régler le problème des transports. Le premier ministre peut-il prétendre que la construction de ce chemin, qui recevra une aussi forte subvention, renferme la solution de ce problème ? Les apparances sont qu'il n'atteindra pas ce résultat, car la solution de ce problème comporte le transport de tout le blé et de tous les autres produits du Nord-Ouest vers l'est, et tout le transport des marchandises de l'est vers l'ouest.

Pour répondre à ce trafic, nous avons besoin du meilleur chemin de fer possible et il faut qu'il soit exploité de concert avec nos voies navigables. Une pareille question demande à être étudiée et ce n'est qu'après avoir fait les recherches nécessaires et obtenu les renseignements voulus que l'on peut soumettre un projet destiné à résoudre la question.

M. McCREARY : Pourquoi l'honorable député ne permet-il pas à la compagnie d'envoyer ses ingénieurs sur les lieux, afin de découvrir la meilleure route possible, au lieu de la limiter à certains endroits qu'elle devra nécessairement traverser ?

M. MACLEAN : Je dis qu'avant de permettre que l'on dépense ainsi l'argent du peuple pour l'exécution d'un projet qui est impraticable, ou qui n'a pas été mûri, nous devons nous procurer les renseignements nécessaires pour résoudre le problème.

Le PREMIER MINISTRE : Comment pouvons-nous obtenir ces renseignements sans voter les crédits nécessaires ?

M. MACLEAN : Il est du devoir du gouvernement d'obtenir ces renseignements. Il est de son devoir de nommer cette commission des transports qu'il a promise. Si l'on veut résoudre ce problème des transports, il faut que le Grand Tronc devienne sans retard un concurrent du chemin de fer Canadien du Pacifique dans l'ouest. Voilà ce que demande le peuple de ce pays, voilà ce que je tiens à obtenir, et je considère que le Grand Tronc est bien l'instrument convenable pour résoudre cette difficulté. Mais il faut que ce chemin commence à Port-Arthur et le gouvernement, au cours de ses négociations avec ces différentes compagnies et syndicats, aurait dû exiger la fusion du Grand Tronc avec le " Canadian Northern ". Cela aurait constitué le premier pas vers le règlement de la question et je ne puis comprendre pourquoi on en agi autrement. Des négociations ont eu lieu dans ce sens, si je ne me trompe pas, mais on n'a pu en arriver à un règlement final. Le gouvernement aurait pu arriver un même résultat en concluant une entente avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il fallait agir sans retard et permettre, au Grand Tronc de pénétrer jusqu'à Winnipeg en partant de Port-Arthur.

M. McCREARY : Cela démontre bien l'ignorance de l'honorable député quant à ce qui concerne——

M. MACLEAN : Je vous remercie.

M. McCREARY : Quant à ce qui concerne cette partie de la voie située entre Port-Arthur et Winnipeg. La voie du chemin de fer Canadien du Pacifique suit une direction sud à partir de la gare de Savanne pour atteindre Port-Arthur, et une fois parvenu à ce dernier endroit, elle doit remon-

ter 68 milles au nord pour atteindre le lac Nipigon et l'extrémité nord du lac Supérieur. Je prétends que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas besoin de se rendre à Port-Arthur, car il peut passer plus au nord, en traversant une région assez bien habitée le long de la rivière Winnipeg, pour de là se diriger vers l'est et atteindre le lac Nipigon, ce qui lui permettrait d'avoir un port sur ce lac et une ligne plus courte que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. MACLEAN : J'ai écouté les remarques de l'honorable député et je vais maintenant revenir à mon sujet. En 1896, 1897 et 1898, lorsque la construction du Canadian Northern—ou comme on l'appelait à cette époque, le chemin de fer de la rivière à la Pluie—fut soumis à la Chambre, j'insistais auprès du gouvernement pour que, s'il accordait une subvention à ce chemin, il s'en servit comme d'un instrument pour permettre au Grand Tronc ne pénétrer dans le Nord-Ouest canadien. Ma proposition souleva l'hilarité de la Chambre. Je comprenais à cette époque que la véritable solution de la question des transports, en autant que le Canada y était concerné, se trouvait dans l'établissement du Grand Tronc dans l'ouest, et c'est là la raison pour laquelle j'ai insisté pour que l'on exige que la route de la rivière à la Pluie passât exclusivement sur le territoire canadien et que le gouvernement se réserva une juridiction suffisante sur ce chemin pour lui permettre de faire pénétrer le Grand Tronc dans les Territoires quand il le jugerait à propos.

Je me mis en communication avec M. Hays à cette époque, et je lui exposai la ligne de conduite qui me paraissait devoir être favorable à la compagnie. Tout en comprenant l'importance, il me répondit que d'autres questions exigeaient toute son attention. J'ai fait valoir cette proposition dans la Chambre et ailleurs et aujourd'hui le gouvernement soumet un projet qui se rapporte au Grand-Tronc-Pacifique, mais qui au lieu d'être le meilleur projet, est le plus mauvais que l'on puisse imaginer quant à ce qui concerne le Grand Tronc. Je dis de nouveau que le Grand Tronc devrait pénétrer dans l'ouest en partant de Port-Arthur, car de ce dernier endroit il pourrait se raccorder avec son réseau d'Ontario par la voie des lacs, quitte à construire plus tard un chemin de fer, si cela devenait nécessaire. Le but principal à cette époque comme aujourd'hui, était de faire pénétrer le Grand Tronc dans l'ouest, afin d'en faire un concurrent immédiat au Canadien du Pacifique, et cela fait, on aurait pu construire la route transcontinentale et exécuter le prolongement du Grand Tronc à travers l'ouest, tel que proposé, mais ce prolongement devrait être basé sur des renseignements que nous ne possédons pas. Le côté défectueux de la proposition du gouvernement, c'est qu'elle constitue une troisième voie ferrée subventionnée par l'Etat, une entreprise qui coûtera très cher au pays, sans résoudre le problème des transports et nous ne tarderons guère à voir surgir bientôt une quatrième proposition du même genre.

On prétend que la construction de ce chemin sera la solution du problème, et, malgré cela, le gouvernement ne peut nous dire où passera ce chemin. La question de la nature du terrain que doit traverser un chemin de fer et les inspections du tracé constituent le point le plus important en fait de voies ferrées. On ne peut parvenir à transporter le grain à bon marché à moins d'avoir une voie ferrée exempte de rampes et de courbes, et pour arriver à ce résultat, il faut savoir où ce chemin devra passer. Le tracé projeté de ce chemin de fer devrat-t-il nous fournir un chemin de fer transcontinental offrant tous ces avantages ? Ces renseignements ne se trouvent pas dans ce bill, les honorables ministres ne nous ont pas fourni d'explications sur ce point, et l'on nous dit aujourd'hui que nous ne les obtiendrons pas et qu'il faut laisser aux ministres le soin de décider de la route à suivre. Nous les croyons sur parole depuis 1896, et ils n'ont pas encore réussi à résoudre ce problème. Ils demandent aux contribuables de ce pays de dépenser une immense somme d'argent, sans pour cela arriver à aucun résultat pratique. Il s'agit tout simplement de construire un autre chemin de fer, et ce sera peut-être une bonne chose à voir ce sentier sauvage, cette ligne indienne comme on l'a appelé. Le chemin de fer de Winnipeg à Québec sera peut-être une bonne affaire pour la cité de Québec, car il lui ouvrira une avenue sur le continent.

Ce sont là des raisons qui peuvent justifier la construction de ce chemin et c'est peut-être là une bonne chose que d'essayer de développer la partie reculée de la province d'Ontario, au moyen d'un chemin de fer, mais les honorables ministres peuvent faire tout cela avec l'argent du peuple et venir dire: Nous avons besoin de nouvelles sommes d'argent pour construire un chemin de fer transcontinental. Vous n'avez pas résolu la difficulté ; vous n'avez pas fourni au peuple les renseignements nécessaires et malgré cela vous prétendez résoudre le problème des transports au moyen de cette proposition.

Mais je dis que l'on ne peut résoudre ce problème avant d'avoir obtenu les renseignements nécessaires. Quand pouvons-nous espérer les obtenir ? Pourquoi cette hâte? Si vous deviez apporter un remède immédiat à l'encombrement qui existe dans l'ouest, votre empressement serait justifiable, mais on n'allègue rien de tel et il existe mille raisons pour nous engager à retarder et à attendre les renseignements dons nous avons besoin. Que le gouvernement mette ses ingénieurs à l'œuvre, qu'il nomme la commission chargée de s'occuper de cette question, que tout ce monde étudie la région que doit traverser ce chemin et découvre quel est le meilleur tracé à adopter pour atteindre le

Nord-Ouest. En attendant, que l'on permette au Grand-Tronc-Pacifique de pénétrer dans cette partie du pays en concluant une entente quelconque avec le Canadian-Northern. Que l'on oblige ce chemin à établir toute sa voie sur le territoire canadien et que l'on fasse du Grand-Tronc-Pacifique un concurrent sérieux au Pacifique Canadien. Voilà ce que la population de l'ouest demande. Elle veut que le Grand Tronc pénètre dans les Territoires. En agissant comme il le fait, en permettant au Grand Tronc de prendre possession de cette partie du pays et en lui fournissant les moyens de construire une voie ferrée dans l'ouest, je crains que cette compagnie pousse l'ingratitude jusqu'à expédier son trafic par la voie de Chicago. Comment pourrait-on l'empêcher d'en agir ainsi ? L'expérience est là pour nous démontrer que l'on ne doit pas donner un seul dollar de l'argent public à une corporation privée, car on ne peut obliger cette corporation à faire preuve de patriotisme. Mais du moment que l'Etat est propriétaire du chemin, il est possible d'assurer le transport des produits canadiens par les voies canadiennes.

Le Grand Tronc ne fera pas preuve de plus de patriotisme dans ce cas-ci, qu'il en a fait preuve dans le passé, bien qu'il ait reçu de fortes subventions de la part du peuple canadien, et qu'il ait reçu des millions et des millions de dollars du trésor public, de la même manière que le Canadien Pacifique ; cependant, ces corporations ont dit et répété au peuple que le patriotisme ne constituait pas une des conditions essentielles de leurs contrats avec le pays. Ces compagnies ont outillé les ports américains, elles continueront de se servir des routes américaines, ainsi que du charbon américain et du travail américain pour transporter les produits de l'ouest canadien à travers leur propre pays, et vous ne pouvez empêcher cela avec un contrat comme celui-ci. Je dis donc que nous n'obtenons pas même un chemin de fer patriotique pour tout l'argent que nous allons dépenser ; nous obtenons un chemin de fer qui expédiera ses produits par voie de Chicago.

M. McCREARY : Ce transport se fera entièrement par chemin de fer.

M. MACLEAN : Non. Nous sommes en droit d'obtenir des renseignements au sujet de ce projet et de la compagnie avec laquelle nous concluons un marché. On a fait courir certains bruits et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) nous a parlé du sénateur Cox. Je pèse chacune de mes paroles et je prends la responsabilité de ce que je dis, mais où voit-on le nom du sénateur Cox dans ce contrat, et s'il y est intéresssé, pourquoi ne nous en donne-t-on pas l'assurance ? Il est certain que cette entreprise donnera lieu à des opérations de bourse considérables, et j'attire l'attention du ministre des Finances sur ce point. Certains journaux au service du gouvernement prétendent que le sénateur Cox sera fortement intéressé dans le placement de ces obligations du Grand Tronc-Pacifique.

Une VOIX : Quel journal parle ainsi ?

M. MACLEAN : C'est ce que disait l'autre soir le " Star " de Toronto. Le public tient à obtenir des renseignements non seulement au sujet du tracé du chemin, mais aussi au sujet des relations que le sénateur Cox peut avoir avec cette compagnie. Nous voulons obtenir une déclaration formelle quant à ce qui concerne le choix du tracé, et nous voulons aussi savoir ce que le sénateur Cox peut avoir à faire avec ce chemin. Son nom figurait dans le bill original, mais il a disparu. Des négociations ont eu lieu à Londres entre le premier ministre et une autre personne.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. MACLEAN : Dans tous les cas, cela a été dit, et l'on en a conclu que ces négociations avaient eu lieu avec un membre important du Sénat et le nom d'un sénateur très en vue figurait dans un des documents, mais on l'a retranché depuis.

Le PREMIER MINISTRE : Je désire déclarer que ces rumeurs auxquelles l'honorable député fait allusion sont absolument dénuées de fondement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Il est toujours bon d'obtenir une affirmation de cette nature, mais comment se fait-il que le nom du sénateur a été retranché du bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'a pas été retranché. Mon honorable ami (M. Maclean) ne connaît pas le premier mot de la question dont il parle. Il a été absent.

M. MACLEAN : Voici un bill dans lequel figure le nom du sénateur Cox, mais on ne retrouve pas ce nom dans le contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous parlez du projet de loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACLEAN: Je parle de toute la transaction, depuis le commencement jusqu'à la fin. Comment se fait-il que le nom du sénateur ait été omis ? Fait-il encore partie de la compagnie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. MACLEAN : En fait-il encore partie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. NORTHRUP : Dans ce cas, pourquoi le cacher ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a rien de caché.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Maclean) confond le contrat avec le bill. Son nom figure dans le bill.

M. COCHRANE : Mais il est dit que le contrat doit être lu à la lumière du bill.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député (M. Cochrane) n'a lu ni le contrat ni le bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est parce qu'ils doivent être lu à la lumière l'un de l'autre, que si mon honorable ami avait lu le premier article du bill du Grand Tronc Pacifique, tel que voté par cette Chambre et par le Sénat, il aurait constaté que l'honorable Geo. A Cox est un des promoteurs. Vous feriez mieux de vous renseigner avant de discuter ce point.

M. MACLEAN : Il est certain que l'on est sous l'impression dans le pays que l'auteur de ce projet est le sénateur Cox. L'opinion publique a été préparée à la réception de cette proposition par le " Globe " de Toronto, qui est la propriété du sénateur Cox et beaucoup plus son organe que l'organe du gouvernement. Voici des mois et mêmes des années que l'on prépare l'opinion publique à la construction d'un chemin de fer transcontinental, ayant pour auteur présumé le sénateur Cox. Son nom est dans toutes les bouches ; des pourparlers ont lieu entre un certain personnage et certains membres du parlement au sujet du problème des transports et ces pourparlers se font hors de la connaissance du ministre des Chemins de fer et Canaux. Les journaux ministériels affirment que le sénateur Cox sera fortement intéressé dans le placement des obligations de ce chemin, et le seul renseignement que nous possédions à ce sujet, nous le tenons de la bouche du premier ministre, qui vient de nous dire que toutes ces rumeurs ne sont pas fondées.

Il est certain, cependant, que ce projet a pour auteur le sénateur Cox, et, malgré cela, son nom ne figure pas au contrat. On ne cherche pas à expliquer ce fait. Après la déclaration que je viens de lire au sujet de l'intervention du sénateur dans le placement de ces obligations du chemin de fer du Grand Tronc, il me semble que le ministre des Finances pourrait fournir quelques renseignements à la Chambre. Va-t-on laisser au chemin de fer du Grand Tronc la direction absolue de la négociation de ces obligations ? Pourquoi le ministre des Finances ne le ferait-il pas lui-même, ce qui aurait pour résultat d'éviter des frais de courtage considérables. Les frais de courtage qui résulteront de la négociation de ces obligations, seront suffisants pour faire de celui qui en sera chargé un ami dévoué du gouvernement. Cela permettra au parti libéral de remporter les élections et c'est ce qui aura lieu avec des amis de ce genre et un chemin de fer comme celui-ci.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Oui. Une proposition de ce genre, qui est destinée à capter le vote des provinces. Elle offre beaucoup d'attrait pour les provinces maritimes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ecoutez ! écoutez ! c'est pour cela que l'opposition la combat.

M. MACLEAN : Cette proposition est très avantageuse pour s'assurer les suffrages des électeurs de la province de Québec, car elle permettra de leur dire qu'ils vont obtenir un vaste chemin de fer. Si l'on n'avait pas le remaniement des comtés sur lequel on compte, on dirait également à la population de la province d'Ontario que ce chemin va avoir pour résultat d'ouvrir la région des terres argileuses. Encore une fois, cette proposition est bien faite pour s'assurer l'appui des provinces, mais elle ne résoud pas le problème des transports, bien que ce soit dans ce but que l'on se propose de dépenser l'argent du peuple. Elle constitue une excellente affaire au point de vue des élections, et elle contribuera à assurer au gouvernement l'appui de ceux qui y sont intéressés, mais elle ne résoud pas le problème du transport, et ne donne pas au peuple ce qu'il voudrait et devrait obtenir. Les honorables ministres peuvent s'ils le veulent prétendre que cette proposition renferme jusqu'à un certain point le principe de la nationalisation des chemins de fer, mais ils ne font rien de tel. Ils dépensent l'argent du peuple ; ils augmentent le nombre des chemins de fer et ils ouvrent le pays d'une manière extravagante. Mais, je répète, M. l'Orateur, que le gouvernement est en frais de demander aux contribuables de ce pays de voter de l'argent pour un chemin de fer transcontinental, sans avoir fait faire aucune exploration, et sans leur avoir fourni les renseignements sur lesquels une proposition de cette nature doit être basée. Nous ne possédons aucun renseignement ; le tracé du chemi n'est pas choisi ; nous n'avons aucun rapport d'expert ; le tout se résume à une simple proposition de dépenser l'argent du peuple. On se lance à l'aveuglette dans l'aventure, en disant que si l'expérience ne réussit pas on en tentera une autre. Ce n'est pas là ce que l'on peut appeler résoudre le problème des transports ; ce n'est pas là ce à quoi le peuple s'attend. Il se peut que le projet tel qu'il est, soit destiné à obtenir notre appui, car il consiste à développer les provinces, mais il ne peut être justifiable comme projet destiné à résoudre le problème des transports.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devons remercier l'honorable député (M. Maclean) d'avoir admis que ce projet est destiné, pour me servir de ses propres expressions, à capter le vote des provinces. Si vous réussissez à vous assurer l'appui d'un assez grand nombre de provinces, vous finissez par avoir tout le pays pour vous. Mon honorable ami (M. Maclean) a commencé par nous dire que ce projet offrait de nombreux avantages pour les provinces maritimes, et il a raison, aussi nous rappellerons-nous cette admission de sa part,

quand on voudra nous dire dans ces provinces que le projet est sans valeur, ou que les membres de la gauche combattront cette excellente proposition, qui est dans l'intérêt des provinces maritimes. L'honorable député prétend également qu'elle est avantageuse pour la province de Québec, et qu'elle y sera très populaire. Il a ajouté que nous pourrions bien nous emparer d'Ontario, grâce au remaniement des comtés, mais ce qu'il redoute le plus, c'est que nous nous emparions d'Ontario en faisant disparaître les injustices du remaniement opéré il y a plusieurs années passées, et nous sommes également convaincus que nous allons remporter l'Ontario. Nous avons aussi l'espoir de recevoir l'appui du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise. A l'ouest des grands lacs, le peuple semble être unanime en faveur de ce projet. Même l'administration tory de la Colombie Anglaise, qui n'est à la tête des affaires que temporairement, et que le vote populaire devra rejeter bientôt dans l'opposition, comme cela est ordinairement arrivé pour les gouvernement conservateurs dans ce pays——

Une VOIX : Que pensez-vous du Manitoba ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le seul premier ministre tory qui existe dans le pays à l'heure actuel est opposé à ce projet. Mais tandis que les membres de la gauche combattent cette proposition, je me permettrai de leur faire remarquer que plusieurs premiers ministres provinciaux lui accordent leur appui. Si mon honorable ami croit qu'il peut établir sa prétention en invoquant l'autorité de ce rare spécimen de gouvernement provincial, qu'il possède du côté conservateur, nous sommes bien obligés de reconnaître l'exception, mais le premier ministre du Manitoba n'est pas le seul homme important dans le pays. Ainsi donc, ce projet constitue une excellente affaire pour les provinces maritimes et la province de Québec. Nous allons remporter Ontario; la Colombie Anglaise est presque unanime en faveur de l'entreprise, et les agents tory des Territoires écrivent des lettres pour l'approuver. De sorte que, virtuellement, toute la population du pays, d'un océan à l'autre, favorise ce projet.

M. HUGHES (Victoria) : Les enfants le demandent en pleurant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les enfants le demandent en pleurant et ils vont l'obtenir. Je dis donc que le député d'York-est, qui déploie beaucoup de zèle dans ces questions, mais à qui il arrive quelquefois de manquer de discrétion, a reconnu tout le mérite de l'entreprise ; il a reconnu qu'elle recevait l'appui de l'opinion publique au Canada. Il a prétendu que nous allions nous emparer des provinces.

M. BENNETT : Pour un certain temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est vrai. Nous ne nous attendons pas à demeurer au pouvoir jusqu'à l'expiration de cette limite de 50 ans mentionnée dans ce contrat. Nous ne sommes pas des monopoleurs. Ce projet est dans l'intérêt public, et le gouvernement actuel ne tient pas à demeurer éternellement au pouvoir. Mais nous consentirons à y demeurer durant les dix ou quinze années à venir, pour céder ensuite la place aux hommes nouveaux qui auront succédé aux membres actuels de l'opposition et qui seront en état de s'occuper des questions importantes. Le député de York-est est un journaliste, et malgré ce que d'autres peuvent dire sur la confiance que l'on doit accorder aux rumeurs mises en circulation par les journaux, il devrait savoir à quoi s'en tenir sur leur exactitude. Mais si mon honorable ami lit son propre journal, il a raison d'affirmer le contraire.

M. MACLEAN : Parlez-nous de votre propre journal ? Me jugez-vous d'après vous ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député me demande de parler de mon propre journal. Il y a vingt ans que je suis sorti du journalisme.

M. MACLEAN : Avez-vous été découvert?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le journalisme, depuis que j'en suis sorti et que mon honorable ami y est entré, ne paraît pas avoir gagné en réputation. Quoi qu'il en soit, personne ne sait mieux que lui que les correspondants de journaux sont souvent portés à s'imaginer une foule de choses et à donner cours aux rumeurs ; il sait aussi qu'il est absolument impossible que la Chambre s'occupe de toutes les rumeurs oiseuses et fausses publiées par les journaux de l'opposition. Personne ne sait mieux cela que mon honorable ami. Il parle de certaines rumeurs qui ont couru au sujet du sénateur Cox. Il a même parlé de certaines choses publiées par un journal, mais j'ai remarqué qu'il n'a pas cité d'article, ni nommé le journal. Je n'attache pas d'importance à cette omission, et je ne prendrai que la substance de ce qu'il a dit. Parlant des relations du sénateur Cox avec cette compagnie, il prétend que le nom de ce dernier a été effacé du bill. Mais il s'est aperçu ensuite que c'était une simple erreur. Le nom n'a pas été supprimé. Autant que je sache, le sénateur Cox possède aujourd'hui dans ce contrat, les mêmes intérêts qu'il avait au commencement. Son nom et celui de plusieurs autres personnes ont été mis dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique, et ils y sont encore. Quant aux relations que le sénateur Cox peut avoir avec cette compagnie, nous n'en savons rien et nous ne tenons pas à le savoir. Ces personnes, comme membres d'un corps, sont exactement sur le même pied que tous les membres d'un corps quelconque, et le gouvernement ne sait pas plus que l'honorable député lui-même si le sénateur Cox doit continuer, ou

non, à faire partie de cette compagnie. Cela ne regarde que lui et la compagnie et nous n'avons rien à y voir.

Mais l'honorable député va plus loin. Il dit que cette entreprise obligera le gouvernement à faire des emprunts considérables et qu'il a été question dans le " Star," de Toronto, un journal favorable au gouvernement, que le sénateur Cox serait intéressé dans le placement de ces emprunts du gouvernement et qu'il en retirerait un profit quelconque. Est-ce bien ce qu'il a dit? Si j'ai bien saisi le sens des paroles de l'honorable député, il me permettra de lui dire qu'il n'y a pas, et qu'il n'y a jamais eu, même un semblant de vérité dans tout cela ; le sénateur Cox n'a jamais eu rien à faire, ni de près ni de loin, avec le placement des emprunts du gouvernement ; si le gouvernement est obligé de se procurer de l'argent pour exécuter cette entreprise, les emprunts seront faits de la manière ordinaire, par le ministre des Finances, sur les grands marchés monétaires du monde, ou par l'entremise des banques canadiennes, après que des soumissions auront été demandées publiquement et qu'un contrat aura été passé avec celui qui offrira les conditions les plus favorables.

M. COCHRANE : La conduite du ministre des Finances ne laisse pas que de me surprendre. Si j'ai bien compris, le chef de l'opposition a demandé des renseignements concernant le tracé que suivra le chemin. Or, quels renseignements le ministre nous a-t-il donnés? Le ministre de la Justice nous a dit que le gouvernement savait que les chemins de fer américains se rapprochent du Manitoba, et que le gouvernement canadien verrait à ce que nos voisins n'atteignent pas le but qu'ils poursuivent ; mais il ne nous a pas dit ce que le gouvernement entendait faire pour empêcher le trafic du Manitoba et du Nord-Ouest de prendre la route des Etats-Unis. Il s'est contenté de dire que le gouvernement avait en mains le pouvoir nécessaire pour empêcher cela, et qu'il se proposait d'exercer ce pouvoir. On nous demande de voter en aveugles, et, plus tard, quand les inspections et les arpentages auront été faits, le gouvernement dira où doit passer le chemin. Ensuite, nous avons vu le ministre des Finances demander la parole pour prononcer une vulgaire harangue électorale. J'ai été surpris de l'entendre prononcer un discours comme celui-là, dans la Chambre des communes, surtout sur une question aussi importante. Cela est indigne d'un homme occupant la position de ministre des Finances du Canada.

Avec toute la déférence possible pour l'honorable premier ministre, je maintiens que l'opposition a droit d'obtenir les renseignements qu'elle demande, avant de voter des sommes aussi considérables. Je me rappelle que lorsque j'avais l'honneur de siéger sur les banquettes ministérielles avec l'opposition actuelle, l'honorable premier ministre et le ministre du Commerce avaient l'habitude de demander très énergiquement de ne pas confier trop de pouvoirs au gouvernement, quand ces pouvoirs pouvaient être exercés en dehors du contrôle de la Chambre. Ils prétendaient—non sans raison peut-être,—que la Chambre devait être consultée sur la localisation des chemins de fer et sur l'emploi des deniers publics. Mais sur cette question comme sur bien d'autres, le gouvernement a renié ses principes d'autrefois. Aujourd'hui, il voudrait que nous votions en aveugles, que nous ayions confiance en lui, que nous nous en rapportions à lui pour empêcher le trafic du Nord-Ouest d'aller aux Etats-Unis. Je vois l'honorable premier ministre sourire.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député dit que j'ai renié mes principes d'autrefois. Il me paraît avoir aussi renié les siens.

M. COCHRANE : Non, je suis toujours la même ligne de conduite, mais le premier ministre foule aux pieds tout ce qu'il proclamait lorsqu'il était dans l'opposition. Je le défie de nommer une seule doctrine qu'il a prêchée dans l'opposition et qu'il a mise en pratique depuis qu'il est au pouvoir. Je défie aussi les électeurs de Northumberland-est de dire que j'ai manqué à une seule de mes promesses. J'ai beaucoup de confiance dans l'honorable ministre de la Justice, mais je n'en ai pas assez dans les hommes qui l'entourent pour leur confier des pouvoirs trop étendus.

A une heure, la séance du comité est suspendue.

La séance du comité est reprise à trois heures.

M. HUGHES (Victoria) : Ce matin, je me suis permis de faire remarquer à l'honorable premier ministre que le Grand Tronc ne me paraissait pas avoir l'intention d'utiliser la ligne au nord du lac Supérieur. A l'appui de cette prétention, je demanderai la permission de citer du " Free Press " de Winnipeg le compte rendu d'une réunion tenue dans la ville de Minneapolis.

Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) visitait les Etats de l'ouest et du nord-ouest et les citoyens de Minneapolis lui offrirent un banquet. Ce banquet était présidé par M. J. J. Hill, président du chemin de fer Great Northern, et le journal dit :

C'était l'opinion générale que l'hôte de ce banquet était disposé à bien accueillir et à discuter toute proposition qu'on pouvait être en état de lui faire. Le président J. J. Hill du Great-Northern, qui a prononcé le discours de bienvenue, s'est fait l'écho de ce sentiment de l'assistance. Pendant le banquet, l'orpheus quartete a fait entendre plusieurs jolis morceaux.

Au cours de ses remarques, M. Hill dit :

Si nous avions quelque chose à leur reprocher, nous ferions bien de cultiver leurs bon-

nes grâces ; mais heureusement que cette nécessité n'existe pas. Le lien le plus fort qui nous unit ce sont nos relations commerciales mutuelles et l'usage commun que nous faisons de la grande route naturelle du Saint-Laurent.

A ce propos, je ferai remarquer que la population de Minneapolis ne croit pas que l'abolition du transit en entrepôt serait un danger pour le Canada, mais bien plutôt un danger pour les Etats de l'ouest.

Si cette route était améliorée, elle pourrait transporter le trafic des Etats du nord et du Canada. Si elle était convenablement outillée, elle transporterait la plus grande partie de nos produits. Une des raisons qui militent le plus en faveur des relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis c'est que les deux peuples se comprennent parfaitement. Pour faire un commerce profitable il faut s'assurer des clients par lesquels on est sûr d'être payés. En commerçant avec nos voisins du Canada, nous sommes certains d'être payés, parce que nous savons que les lois de ce pays sont respectées. C'est cette certitude d'être payés qui distingue nos relations avec le Canada d'avec celles des pays où nous ne pouvons pas faire valoir nos réclamations.....Les exportations de l'Angleterre, per capita, sont 5 fois plus considérables que les nôtres, et même le Canada, avec sa population de six millions, exporte, per capita, deux fois plus que nous. Si nous nous contentons d'échanger nos produits entre nous, le pays n'en est pas plus riche, mais si nous envoyons nos marchandises à l'étranger, la valeur de nos exportations représente nos bénéfices.

Puisque les Etats-Unis exportent au Canada pour plusieurs millions de plus que le Canada n'exporte aux Etats-Unis, la différence représente, d'après M. Hill, les profits que les Américains font avec nous.

Le PREMIER MINISTRE : Il vient de vous dire que nous exportons plus que nos voisins.

M. HUGHES (Victoria) : Per capita. Mais ne nous a-t-il pas dit aussi que les centres manufacturiers des Etats-Unis, dont l'existence est due au régime de protection de l'industrie nationale consomment la plus grande partie de leurs produits et que ce n'est que l'excédent de production qui est exporté au Canada ?

Le PREMIER MINISTRE : Le Canada exporte plus, per capita.

M. HUGHES (Victoria) : Parce que nous n'avons pas assez de consommateurs dans le pays. Notre but devrait être d'exporter moins et de consommer plus chez nous. M. Hill veut un marché sur lequel il peut exporter l'exédent de la production américaine qui représente les bénéfices. Il ajoute :

Si nous ne changeons pas d'attitude nous serons obligé de construire une muraille pour garder notre population dans le pays.

Tout cela fait voir que la population du Minnesota cherche à s'assurer le marché du Nord-Ouest canadien. Dans le discours du ministre de l'Intérieur je trouve ce passage très caractéristique :

La chose essentielle chez un peuple, c'est la vertu, et avec cela il pourra toujours accomplir ses destinées sans trop de difficultés..... Les tentatives pour négocier un traité de réciprocité, faites à Washington, il y a quelques années, ont échoué et je considère que c'est parce que on était pas assez disposé à faire des concessions mutuelles et des compromis. Si l'on réfléchit à la signification du mot "réciprocité" il est facile de constater qu'il ne peut pas s'appliquer avec de pareilles dispositions. Quant à savoir si une nouvelle tentative d'obtenir un traité sera plus heureuse, cela dépendra, en grande partie, du peuple américain. Je puis dire que le Canada ne conclura pas de traité en vertu duquel il ne recevra pas autant qu'il donne. Il me semble que le sentiment favorable à un traité de réciprocité fait des progrès aux Etats-Unis, mais jusqu'à présent une faible partie du pays seulement a fait connaître son opinion et c'est en se basant sur les vœux de la majorité de la population, que le gouvernement doit agir.

Il ajoute ensuite ce que doit faire le peuple américain pour amener les législatures et le Congrès à conclure un traité. Plus de 400 citoyens éminents de Saint-Paul et de Minneapolis assistaient à ce banquet. Le même jour, le 12 janvier, 1903, le " Free Press," de Winnipeg, publiait une carte intitulée " Le chemin que la province a perdu," et je vois que le journal de M. Sifton reprochait au gouvernement Roblin d'avoir refusé une charte à une compagnie de chemin de fer qui demandait de traverser la frontière entre le Manitoba et le Minnesota, à 4 endroits différents.

Vers la même époque une autre demande a été faite pour traverser la frontière du Manitoba entrie le Minnesota et la Dakota à quatre endroits différents et trois de ces chemins de fer devaient se prolonger jusque dans les Territoires du Nord-Ouest.

Il n'y a pas le moindre doute que ce projet du Grand-Tronc-Pacifique a des rapports avec ce projet parti de Saint-Paul et de Minneapolis. Il est assez étrange en effet que si tôt après cette réunion, une demande soit faite à la législature du Manitoba pour autoriser ces chemins de fer à traverser la frontière à quatre endroits différents, pour aller jusqu'à la Saskatchewan, à l'Assiniboïa et à Edmonton. Le sénateur Cox avait dû s'entendre avec ces messieurs et imaginer ce moyen d'ouvrir à la colonisation les prairies du Nord-Ouest.

Je répète que la Chambre et le pays ont droit de savoir quels sont les renseignements à nous communiquer concernant les arrangements conclus entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'un côté et M. J. J. Hill, le Wisconsin Central ou une ligne américaine, de l'autre côté, pour arriver jusqu'au port de Duluth.

M. McCREARY : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Dois-je comprendre d'après ce qu'il vient de dire, qu'à la dernière session, le gouvernement Roblin a accordé une charte à des lignes américaines leur permettant d'atteindre les endroits qu'il vient de mentionner et que ces

lignes ont reçu une subvention de $3,570,000 ? Prétend-il dire aussi que cela a été fait à la demande du ministre de l'Intérieur et que ce dernier a assez d'influence auprès du gouvernement Roblin pour l'amener à venir ainsi en aide au Grand Tronc. C'est virtuellement ce que l'honorable député vient de dire.

M. HUGHES (Victoria) : Comme la plupart d'entre nous, l'honorable député a veillé tard la nuit dernière. J'espère qu'il s'est bien rendu chez lui, mais il ne m'a pas l'air de savoir ce qu'il dit. J'ai expliqué que cet article était intitulé " Le chemin que la province a perdu." Cela fait voir que le gouvernement du Manitoba n'a pas accordé de subvention——

M. McCREARY : Il en a accordé une.

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout.

M. McCREARY : Il en a accordé une à la dernière session et l'honorable député vient de le dire.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement manitobain a refusé d'accorder la charte à la dernière session sachant qu'elle serait nuisible au pays.

M. McCREARY : J'en appelle aux autres députés du Manitoba.

M. HUGHES (Victoria) : Après avoir engagé le crédit du Manitoba pour développer la province et donner aux cultivateurs des moyens faciles d'écouler leurs produits, le gouvernement ne pouvait pas imposer de nouvelles obligations aux contribuables pour l'avantage de Duluth et des autres ports américains.

M. McCREARY : Je conseillerais à l'honorable député de consulter ses amis les honorables députés de Marquette (M. Roche), de Macdonald (M. Boyd) et de Provencher (M. LaRivière), pour savoir si cette charte a été accordée ou non.

M. ROCHE : L'honorable député (M. McCreary) prétend-il que le gouvernement du Manitoba a subventionné ce chemin ?

M. McCREARY : Oui, jusqu'à concurrence de $3,570,000 ; cela a été voté le dernier jour de la session. C'est consigné dans les documents officiels.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement du Manitoba n'a pas voté un sou pour cette ligne, ni aucune autre semblable. Je maintiens que le pays a droit d'avoir des explications relativement à ce chemin de fer. Je ne m'oppose pas à une ligne qui passerait par les Etats-Unis. Ce serait une route très avantageuse pour le Grand Tronc. Quand on est venu nous dire qu'on allait construire une ligne au nord des lacs, tout le monde a compris qu'on nous cachait quelque chose et que cela n'avait d'autre but que de flatter la manie de ceux qui aiment à poser en patriotes. J'aimerais à savoir pourquoi cette ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'ouest sera la propriété exclusive du Grand Tronc, au lieu d'appartenir à l'Etat. Pourquoi ne donne-t-on pas au Grand Tronc la ligne à l'est de Winnipeg, et le gouvernement ne garde-t-il pas pour lui la ligne à l'ouest de cette ville ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai répondu à maintes reprises à cette question au cours du débat ; elle n'est pas nouvelle et nous y avons déjà répondu à plusieurs reprises.

M. HUGHES (Victoria) : Alors, l'honorable premier ministre admet que l'intention du Grand Tronc est de transporter le gros du trafic à la mer par des voies américaines.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas la question qu'a posée l'honorable député. Il a demandé pourquoi c'est le Grand Tronc qui construit la ligne à l'ouest de Winnipeg et non pas le gouvernement. Je lui ai dit que le gouvernement avait souvent répondu à cette question au cours du débat.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai jamais entendu cette réponse.

Le PREMIER MINISTRE : Il est malheureux que l'honorable député n'ait pas l'ouïe plus délicate.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai entendu une excuse ou deux, mais pas une seule raison.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député m'a posé encore une autre question. Bien qu'il n'ait pas insisté, je vois qu'il désire aussi être renseigné sur ce point. Il demande quels sont les arrangements conclus entre le Grand Tronc et M. Hill pour l'exploitation de ce réseau dans le Nord-Ouest. Je n'ai jamais entendu parler de ces arrangements, j'ignore s'ils existent et je ne le crois pas.

M. CHARLTON : L'honorable député de Victoria prétend que le Grand Tronc en faisant l'acquisition du Wisconsin Central pour se rendre à Minnéapolis laisse percer son intention de transporter le trafic du Nord-Ouest par des voies américaines. Je considère que la conclusion que tire l'honorable député de ce fait n'est pas justifiée. Je ferai observer que le transcontinental actuel, le Pacifique Canadien, possède une ligne allant à Minnéapolis qui rejoint la ligne principale du Canadien Pacifique à Moosejaw. Pour des raisons qui lui sont propres, la compagnie désire avoir ce raccordement avec les Etats-Unis. A l'époque où le Canadien Pacifique a fait l'acquisition du chemin de fer du Sault Sainte-Marie à Minneapolis et de la ligne du Sault Sainte-Marie à Duluth, la direction du Grand Tronc, qui a son siège à Londres, a commis la faute de ne pas s'assurer une de ces deux lignes, comme elle aurait pu le faire.

Depuis, le Grand Tronc a toujours été dans une position désavantageuse, au sujet du trafic qui vient de Minnéapolis et d'autres endroits dans le Minnésota et le Nord-

Ouest. Le Grand Tronc possède depuis plusieurs années une ligne entre Port-Huron et Chicago. Cette ligne lui permet de transporter une partie du trafic de l'ouest. Il en amène à Montréal une quantité considérable qui, sans cela, irait naturellement à New-York, Philadelphie et Baltimore.

En faisant l'acquisition du Wisconsin Central, et en s'assurant une ligne allant à Minnéapolis, le Grand Tronc ne fait que se mettre sur le même pied que Pacifique Canadien et se met en état de transporter une partie du trafic du Minnésota et de Minnéapolis dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, trafic dont le Pacifique Canadien a aujourd'hui presque le monopole. Loin de profiter de ce raccordement pour attirer aux Etats-Unis une partie du trafic du nord-ouest canadien, le Pacifique Canadien s'en sert pour faire, par son réseau, une partie du trafic américain.

Il est fort probable que plus tard une grande partie du blé du Nord-Ouest sera acheté pour être moulu et consommé aux Etats-Unis, et le Pacifique Canadien est en état de transporter le trafic qui résultera de cette industrie. Si le Grand Tronc a l'intention de prolonger son réseau dans le Nord-Ouest, il ne fait que prendre les moyens de se mettre dans la même position que le Pacifique Canadien.

M. HUGHES (Victoria) : Comment le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait-il faire du trafic du Nord-Ouest à Minneapolis ?

M. CHARLTON : Par Moosejaw, qui est au centre d'une région qui produit beaucoup de blé. Il pourrait aussi amener du blé de Winnipeg en passant par sa ligne de Pembina. Le Pacifique Canadien possède deux lignes entre le Nord-Ouest et Minnéapolis. Il est absurde de prétendre que le Grand Tronc, en voulant se mettre sur le même pied que le Pacifique Canadien cherche un moyen de détourner notre trafic des ports canadiens pour le diriger vers des ports américains. Il n'y a pas l'ombre d'une probabilité que le Grand Tronc transportera du blé du Nord-Ouest jusqu'à la mer, par chemin de fer, en passant par Minnéapolis et Chicago.

M. BARKER : Comment le transportera-t-il tant que la section est ne sera pas construite ?

M. CHARLTON : Les probabilités sont qu'il aura un raccordement avec un port du lac Supérieur, où il amènera le grain qui sera ensuite expédié à un port de mer par cette route. Mais quant au transport entièrement par chemin de fer, personne ne peut y songer, tant que la ligne proposée par la présente résolution, ne sera pas construite.

M. BARKER : Comment l'honorable député veut-il que le Grand-Tronc se rende à Port-Arthur ?

M. CHARLTON : Je conseillerais au Grand Tronc de ne pas aller à Port-Arthur, mais de construire un embranchement depuis la ligne transcontinentale qui passe au nord du lac Nipigon, jusqu'à la baie de Nipigon, où il aura un meilleur port et sera plus près du pied du lac Supérieur qu'il pourra atteindre par un meilleur chemin que celui à Port-Arthur. Il n'est pas nécessaire d'aller à Port-Arthur, ce n'est pas même désirable.

M. HUGHES : Que diriez-vous d'une ligne allant à Duluth ?

M. CHARLTON : C'est cette ligne qui intéresse surtout l'honorable député. En attendant que la ligne entre Winnipeg et Québec, ainsi qu'un embranchement entre cette ligne et la baie de Nipigon soient construits, il est possible que le Grand Tronc soit obligé de se trouver un autre débouché, peut-être par Port-Arthur, peut-être par Duluth. Mais lorsque le nouveau transcontinental sera terminé, quand la ligne sera construite entre Winnipeg et Québec, et s'étendra jusqu'à l'océan Pacifique, le Grand Tronc aura un embranchement sur la baie de Nipigon et sera indépendant de toutes les autres lignes ; il pourra amener le blé à Québec ou dans un port du lac Supérieur à Nipigon, plus avantageusement et à meilleur marché que toutes les autres lignes engagées dans le transport des produits du Nord-Ouest canadien.

M. HUGHES (Victoria) : De quel droit l'honorable député parle-t-il de cet embranchement de la baie de Nipigon ? A-t-il été autorisé par le sénateur Cox ou par le Grand Tronc ?

M. CHARLTON : Non. Je suppose que le Grand Tronc aura un raccordement avec le lac Supérieur, et je puis me permettre cette supposition, car il en a déjà été question. Je suppose, dis-je, que le Grand Tronc cherchera le port le plus avantageux, qu'il pourra atteindre par la route la plus courte, et cette route, c'est celle qui partirait de la ligne principale, à l'ouest du lac Nipigon et allant jusqu'au port de Nipigon, sur le lac Supérieur.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député ne sait-il pas que la compagnie s'est déjà fait autoriser par sa charte à construire un embranchement à Port-Arthur et non à Nipigon ?

M. CHARLTON : Cela ne change rien à la question; si le Grand Tronc juge à propos de construire un embranchement à Port-Arthur, qui sera plus long que celui de Nipigon et qui n'offre pas autant d'avantages, il n'en aura pas moins un raccordement avec le lac Supérieur. C'est à la compagnie de décider ce qu'elle fera. D'ailleurs, je crois que le bill a été amendé par le Sénat et qu'un article pourvoit à la construction d'une ligne jusqu'à Nipigon, qui est, sans contredit, la route la plus avantageuse.

Quand nous avons commencé à discuter l'article 2, l'honorable député de Jacques-Cartier a prétendu que nous devrions avoir des renseignements précis sur le tracé de ce chemin, que nous n'étions pas excusables de passer un contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, que les électeurs de ce pays ne devraient pas approuver cet acte du gouvernement avant que tous les détails de l'entreprise soient connus, avant que le tracé ait été exploré et arpenté, avant de connaître exactement la nature du pays ou doit passer le chemin, avant de savoir au juste à quels endroits il passera depuis Québec jusqu'à Port-Simpson ou Bute Inlet. Pour ma part, je considère que cette prétention est absurde.

Dans la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique, Calender est désigné comme un des terminus et l'océan Pacifique, comme l'autre. On ne connaissait rien du pays à traverser. Les études faites par le gouvernement Mackenzie désignaient même un tracé le long de la rivière Saskatchewan et par le défilé de la Tête Jaune et cela n'a pas empêché le chemin de fer Canadien du Pacifique d'adopter un tracé tout différent entre Winnipeg et la côte du Pacifique; il a adopté le défilé du Cheval-qui-Rue, par le fleuve de Colombie, le défilé de Rogers, dans la chaîne du fleuve de Colombie jusqu'à Revelstoke, à travers les montagnes jusqu'au canon Thompson. A aucun endroit le chemin ne touche au tracé qui avait été localisé, à l'ouest de Winnipeg, avant d'avoir traversé les prairies et les montagnes et avoir atteint le confluent du fleuve Fraser et de la rivière Thompson, dans la Colombie Anglaise.

Dans le cas du Canadian Northern nous avons aussi accordé des subventions sans savoir exactement où le chemin devait passer, avant que le chemin eut été localisé.

M. HUGHES : Quand ?

M. CHARLTON : Je préfèrerais terminer mon discours.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous dire quelles subventions ont été accordées à ce chemin de fer avant que les levés aient été faits ? Il n'y a rien eu de cela. Les levés étaient déposés au ministère des Chemins de fer et Canaux, longtemps avant que la charte de cette compagnie eût été accordée par la Chambre.

M. McCREARY : La compagnie a obtenu une subvention en terres et en argent pour construire un chemin jusqu'à la baie d'Hudson, et je ne sache pas qu'elle ait jamais fait faire de levés topographiques.

M. HUGHES (Victoria) : Ceci se rapporte au chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. McCREARY : C'est le Canadien Northern.

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout.

M. GALLIHER : Qu'est-ce que le nom fait à la chose ?

M. CHARLTON : Je répète que lorsqu'il s'est agi de la construction des autres lignes transcontinentales, ou n'a jamais exigé d'explorations et de levés exacts avant d'autoriser la construction du chemin. Je dis de plus, que cela est inutile dans le cas actuel, nous connaissons les points principaux du projet. D'abord, nous avons dans le Nord-Ouest une immense région qui se colonise rapidement, des milliers de colons y vont s'établir tous les jours. Nous avons raison de croire qu'avant cinq ans, la production de cette partie du pays aura doublé. Nous savons aussi que cette région a un grand besoin de communications par voies ferrées, de moyens de transport pour expédier ses produits. Nous savons que tout cela ne peut pas se faire immédiatemnent et qu'il faudra du temps pour y arriver.

Nous savons, en outre, qu'un retard, même d'un an, à faire les préparatifs qui ne sont pas absolument indispensables pour mettre ce chemin en état d'être exploité, aurait des conséquences des plus sérieuses. Or, le gouvernement avait à faire face à ces conditions : il était impératif de pourvoir des moyens de transport pour une région d'énorme étendue, de ressources inouïes, et destinée à se peupler très rapidement. Dans ces circonstances, la question que le gouvernement avait à décider était celle-ci : Pouvons-nous conclure des arrangements pour donner à ce pays une voie d'écoulement par chemin de fer, et pouvons-nous conclure cet arrangement tout de suite et cela prudemment ? Il s'agissait en premier lieu de construire un chemin entièrement sur territoire canadien. C'était déjà là une question de nature à restreindre l'établissement du tracé par le gouvernement dans certaines limites. Il lui fallait construire le chemin d'un océan à l'autre sur territoire canadien. Ya-t-il quelque honorable député qui s'y oppose ? Puis notre port de mer le plus naturel, véritablement notre seul port de mer, que nous pouvions prendre pour point de départ sur la côte de l'Atlantique, était Québec.

Puis, la question qui se présentait était celle-ci, si nous partons de Québec, sur quel point de l'intérieur allons-nous nous diriger ? Irons-nous au nord du lac Winnipeg suivant le projet du Trans-Canada ? A quel endroit aboutirons-nous, comme point de concentration du commerce du Nord-Ouest, où tout ce trafic vient se déverser comme en un réceptacle commun ? Nous dirigerons-nous sur Winnipeg ? Je pense que nous avons agi judicieusement en choisissant Winnipeg. Nous avions donc deux points de déterminés. Puis, Winnipeg étant à mi-chemin entre le terminus de l'est et l'océan Pacifique.....

M. HUGHES (Victoria) : Où le terminus de l'est est-il placé ?

M. CHARLTON : A Québec.

M. HUGHES (Victoria) : Où avez-vous dit ?

M. CHARLTON : A Québec. Puis, M. le président, la question suivante était celle-ci: Que pouvons-nous probablement faire au sujet de l'établissement du tracé entre Québec at Winnipeg. Nos honorables amis de la gauche nous disent que les renseignements que nous possédons au sujet de ce pays, sont des plus nébuleux, des plus vagues, des plus douteux. Je le nie. Nous possédons sur ce pays des renseignements d'une nature passablement précise et certaine. De fait nous avons eu une ligne de chemin de for établie au nord du lac Nipigon, à partir des sources de la rivière de Montréal, sensiblement suivant le tracé du chemin actuel. L'extrémité occidentale de la section Québec-Winnipeg a virtuellement fait l'objet d'un relevé en règle. Puis toute cette région a été explorée. Il se peut que chaque mille carré n'ait pas été visitée, mais le pays a été étudié suffisamment en détail pour nous renseigner sur ses caractères généreux, et sur ceux de la ligne que ce chemin doit suivre ; et nous savons que ces caractères sont très favorables. Je prédis que nous pourrons nous assurer d'une ligne de Québec à Winnipeg—la chaîne des monts laurentiens exceptée—dont les rampes n'excèderont pas quatre-dixièmes pour cent, et je crois que dans l'espace de quelques mois, nous aurons des renseignements qui confirmeront cette prédiction.

M. KEMP : L'honorable député voudra-t-il dire quels sont les rapports déposés sur la table qui appuient cette affirmation ?

M. CHARLTON : Mon honorable ami désire savoir quels sont les rapports qui appuient mon affirmation. Ce chemin va traverser la grande région alluviale au sud de la baie James. Il passe à travers un pays plat, peu accidenté, un pays favorable à la construction de chemin de fer ; et je risque l'observation qu'on n'aura pas de difficulté à obtenir des rampes dans toute cette section de moins de un demi pour cent.

M. KEMP : Ce sont là de simples conjectures.

M. CHARLTON : Ce ne sont pas de simples conjectures ; car nous connaissons la nature générale du pays depuis la ligne de faîte jusqu'à la baie James. Il est généralement plat, renferme une forte proportion de terre arable ; et nous savons qu'à la factorerie de l'Orignal, sur la baie James, la température moyenne de l'été est d'un degré plus élevée qu'à Winnipeg. Nous savons également qu'il y a là une vaste région qui sera probablement tout aussi productive que la vallée du lac Saint-Jean. Le gouvernement était en possession de tous ces renseignements ; il savait où il convenait de placer le point de départ de ce chemin et les endroits entre lesquels il voulait l'établir. Il connaissait la nature générale du pays, et l'occasion se présentait à lui de faire un contrat pour la construction de ce chemin tel qu'il ne lui aurait peut-être pas été possible d'en faire un dans un an d'ici. Il avait l'occasion——

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. CHARLTON : Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) rit. Le gouvernement avait l'occasion de conclure des arrangements pour la construction de ce chemin, et je pense qu'il a montré beaucoup de sagesse en en profitant. Ce contrat lui assure une ligne de chemin de fer de Moncton à la baie de la Butte ou à Port-Simpson, moyennant une dépense en argent d'au plus $15,000,000.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. CHARLTON : Oui, tandis que le chemin de fer Canadien du Pacifique a coûté au pays—si nous prenons la terre à sa valeur d'aujourd'hui—$135,000,000 pour la construction de 1,904 milles ; c'est-à-dire en déduisant la ligne de Calender à Port-Moody, les 645 milles que le gouvernement construisit et remit à la compagnie.

Cela étant donné, connaissant la nature du pays, connaissant la nécessité de nouveaux moyens de transport pour les produits de l'ouest, sachant que nous pouvions trouver une route facile,—bien que ne sachant pas à quel point elle sera facile, ni quel est la proportion des bonnes terres—le gouvernement a été sage de faire ce contrat. Nous avions besoin de ce chemin en premier lieu, non pas pour le trafic local se présentant le long de la ligne, mais pour le transport des grains et des multiples produits de l''ouest, et ce contrat nous donne un chemin qui répond à ce besoin.

Quelqu'un doute-t-il que de Winnipeg vers l'ouest on ne puisse trouver un chemin convenable conduisant à la baie de la Butte ou Port-Simpson en suivant la vallée de la rivière de la Paix ?

M. BARKER : Avant que l'honorable député quitte le sujet de la section de l'est, voudra-t-il répondre à une question ? Il nous a dit qu'un relevé en règle avait été fait de la moitié de la section de l'est. Voudra-t-il nous dire pourquoi le rapport de ce relevé n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre ?

M. CHARLTON : Malheureusement, il y a quelques années, il y a eu un incendie à Ottawa.

Quelques VOIX : Oh! oh!

M. CHARLTON : Oui, et les notes de ce relevé topographique et tous les renseignements d'une nature détaillée s'y rapportant furent détruits. Pour cette raison, les seuls renseignements qui nous restent à cet égard sont contenus dans le rapport succinct de sir Sandford Fleming.

M. BARKER : Comme alors l'honorable député connaît-il quelque chose de ce que le rapport contenait ?

M. CHARLTON : Je dis que nous avons le rapport condensé de sir Sandford Fleming. Il y a nombre d'années, on fit le relevé partiel d'une ligne de Montréal à Winnipeg, courant au nord du lac Nipigon, et on trouva qu'un chemin pourrait être construit là avec des rampes n'excédant pas 50 pieds au mille, et il n'y en avait que très peu aussi raides que cela. On trouva également que les rivières ne demanderaient pas de ponts de plus de 300 pieds de longueur. Nous possédons tous ces renseignements, mais les détails nous manquent.

M. BARKER : L'honorable député dit qu'il y aura des rampes de 50 pieds au mille; c'est deux fois ce qu'il demande pour cette nouvelle ligne.

M. CHARLTON : Je ne dis pas qu'il est impossible de réduire une rampe de 50 pieds à 25 en creusant 25 pieds. Il y a vingt-cinq ans, on pensait qu'une rampe de 50 pieds était très facile; mais si sur un chemin traversant un pays favorable, le relevé topographique vous signale des rampes de 50 pieds au mille, je dirais qu'aujourd'hui la même compagnie, en dépensant quelque argent, pourrait réduire ces rampes à quatre-dixièmes pour cent, ou 21 pieds par mille.

M. BARKER : Vous le pourriez en dépensant suffisamment d'argent.

M. CHARLTON : Exactement, c'est une question d'argent; et ce sera de l'argent bien dépensé, parce que de plus grandes quantités de marchandises pourront ainsi être remorquées sur le chemin; son exploitation en sera rendue profitable, et il sera en mesure de soutenir la concurrence des autres routes, tandis que sans cette dépense, il ne répondrait aucunement à cette fin.

Je le répète donc, nous avions du pays une connaissance générale suffisante pour justifier le gouvernement de conclure cet arrangement du moment que les autres circonstances étaient de nature à l'y engager.

Parmi ces autres circonstances, il faut noter l'occasion qui s'est présentée de conclure un arrangement des plus avantageux avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, un arrangement que nous ne pourrions pas conclure, à mon avis, dans douze mois d'ici, si les temps changeaient, un arrangement singulièrement avantageux au pays et au gouvernement, et qui, une fois mis à exécution, règlera le problème des transports. Dans quelques mois d'ici, certains honorables députés regretteront, je pense, d'avoir tant barguigné à ce sujet. Je suppose qu'il est légitime de chercher à tirer un avantage politique de la discussion d'un projet du gouvernement, mais il me semble que l'opposition adopte des tactiques injustes qui ne tourneront à l'avantage ni d'elle-même, ni du pays.

M. COCHRANE : L'opposition n'est pas en peine.

M. CHARLTON : Je le vois bien ; elle s'est mis le doigt dans l'œil jusqu'au coude ; elle s'est opposée à l'adoption d'un projet que le pays va approuver ; elle s'est conduite exactement de la manière dont nous aimons à la voir se conduire.

Je me résumerai en disant qu'à mon avis le gouvernement était justifiable de conclure cet arrangement, de signer ce contrat tellement avantageux qu'il ne pouvait sensément laisser perdre l'occasion. Il a gagné un an en adoptant un projet destiné à assurer des moyens de transport au Nord-Ouest ; et lorsque ce chemin sera complété, la sagesse de sa conduite sera rendue manifeste par le pressant besoin de nouveaux moyens de communication qui se fera sentir dans l'ouest.

M. KEMP : L'honorable député voudra-t-il dire pour combien moins par mille que les chemins existants, il calcule que le Grand-Tronc-Pacifique pourra transporter les grains de l'ouest à l'Atlantique ?

M. CHARLTON : J'ai certaines données sur ce point que j'ai élaborées, et je les ferai connaître plus au long plus tard. Mais je puis dire dès maintenant que je compte que le Grand-Tronc-Pacifique transportera le blé de Winnipeg à Québec pour trois cents de moins par boisseau qu'il n'est transporté aujourd'hui par la voie des lacs et la voie ferrée combinées, c'est-à-dire par voie ferrée jusqu'à Port-Arthur, et de là par eau à Montréal. Je prouverai que c'est le cas en temps opportun. Ce chemin va résoudre le problème des communications et permettra le transport du blé des Territoires du Nord-Ouest aux rivages de l'Atlantique à meilleur marché qu'on ne saurait le faire par aucune autre voie. Les partisans des chemins de fer ont depuis deux ou trois ans soutenu que la voie d'eau ne pouvait concurrencer des chemins de fer ayant des rampes de quatre dixièmes pour 100, soit de 21 pieds par mille. Tout d'abord, cette prétention me parut absurde, mais à la suite d'un examen attentif des faits, je me suis convaincu que cette prétention est juste, et je ferai voir en temps opportun sur quoi je fonde cette conviction.

M. BOYD : Comme l'honorable député a pris une grande part à ce débat, je lui demanderai s'il est prêt à déclarer, sur sa réputation de membre de cette assemblée, qu'un chemin comme celui dont il parle peut être construit moyennant $25,500 par mille à travers le pays qu'il a décrit ?

M. CHARLTON : Quel pays voulez-vous dire ?

M. BOYD : Le pays au nord du lac Supérieur ?

M. CHARLTON : Je n'ai jamais dit que le chemin pouvait être construit pour ce prix.

M. BENNETT : Combien supposez-vous qu'il coûtera ?

M. CHARLTON : Le calcul que j'ai fait du coût de construction du chemin est beaucoup plus élevé ; quant aux suppositions, c'est la gauche qui les fait.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Charlton) dit que l'opposition barguigne sur le sujet, et que nous aurons lieu de regretter plus tard la conduite que nous tenons. Il n'y a pourtant pas de danger que l'opposition se montre aussi inconséquente que l'honorable député. Je lui signalerai les paroles qu'il a prononcées lors de la discussion du bill du Grand-Tronc-Pacifique devant le comité :

> Je ne crois pas qu'il soit à propos d'imposer la construction de 500 à 600 milles de chemin au Grand-Tronc-Pacifique pour le relier à Moncton, ce qui le mettrait en concurrence avec le chemin de fer de l'Etat et enlèverait toute valeur à notre propriété.

Quelques VOIX : Qui a dit cela ?

Quelques VOIX : Nommez-le, nommez-le.

M. INGRAM : Mais c'est l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui fut chargé par le gouvernement de soutenir le projet des ministres.

M. CLARKE : Assurément, vous vous trompez.

M. INGRAM : Non, et je conseillerais au gouvernement chaque fois qu'il aura une proposition très abracadabrante à soumettre à la Chambre d'inviter le député de Norfolk-nord à la défendre.

M. CLARKE : Il me faut interrompre mon honorable ami (M. Ingram). Je suppose qu'il va me falloir accepter sa déclaration, mais quelle que soit mon admiration pour lui, je ne puis croire que l'honorable député de Norfolk-nord a prononcé ces paroles. Il me faut refuser d'y croire tant que cet honorable député n'aura pas admis que ce sont bien là ses paroles.

M. INGRAM : Il ne m'arrive pas très souvent de prendre la parole, et je n'aime pas qu'on m'interrompe.

Quelques VOIX : Donnez-lui une chance de nier.

M. INGRAM : Certainement, qu'il nie s'il le peut. Mais il ne saurait nier, car le 3 juin, le député de Norfolk-nord a prononcé ces paroles mêmes, et je les ai notées.

M. CHARLTON : Si l'honorable député veut m'indiquer la page des " Débats ", nous saurons de source certaine si ces paroles ont été prononcées ou non.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. NORTHRUP : Il n'y a pas de compte rendu officiel des débats devant le comité des chemins de fer.

M. CHARLTON : Je suppose qu'il n'y a qu'un seul animal qui ne modifie jamais ses opinions : c'est le baudet.

M. BENNETT.

M. BENNETT : " Modifie " est poli.

M. CHARLTON : Celui qui étudie une question avec un soin particulier relève parfois des faits nouveaux et s'aperçoit que jusque-là il a été dans l'erreur. J'observe une singulière disposition chez certains de nos amis de la gauche à s'éloigner de la discussion du fond du sujet, et à vouloir convaincre d'inconséquence ceux qui ont aujourd'hui des opinions qu'ils n'avaient pas il y a quelques années. Lorsque ces honorables députés rencontrent un tel cas, ils s'imaginent avoir prouvé leur cause. Maintenant, quant à ce que je puis avoir dit relativement au chemin de fer Intercolonial, et à la construction de la ligne courte, je ne nie pas qu'il serait inutile et impolitique de construire une ligne qui ferait double emploi avec le chemin de fer de l'Etat, et je pense avoir fait des déclarations à cet effet. Mais quand on en vient à considérer le projet d'une grande ligne de chemin de fer transcontinentale ; quand, après avoir examiné toutes les conditions relatives à ce projet, on s'aperçoit que son succès ou son insuccès dépendent du trafic que le chemin de fer aura à transporter.

Quand on considère que pour assurer du trafic en hiver aux ports des provinces maritimes, il faut l'outillage le meilleur et les conditions les plus parfaites; quand on considère qu'il ne sera pas possible d'atteindre le but que l'on a en vue si l'on envoie les marchandises par une voie détournée, à rampes raides; en présence, dis-je, de tous ces faits, on est porté à modifier ses opinions. La question à l'étude n'est pas de savoir si j'étais naguère d'avis qu'il serait impolitique de construire une ligne parallèle à l'Intercolonial et de raccourcir la distance et d'adoucir ces rampes. Mais la question est celle-ci, que nous construisons un chemin de fer transcontinental d'un océan à l'autre, que nous cherchons à écouler nos produits par nos propres ports et de diriger notre commerce, que nous discutons avec soin les méthodes et les moyens qui sont nécessaires pour atteindre cette fin; et si je me persuade que le redressement de l'Intercolonial et l'adoucissement de ses rampes sont nécessaires pour permettre à ce chemin de fer et au Grand-Tronc-Pacifique de soutenir la concurrence du New-York-Central et du Pennsylvania et autres chemins de fer des Etats-Unis, dans le transport du blé du Nord-Ouest à l'Atlantique, alors M. l'Orateur, je reviens sur toute opinion que j'ai pu me faire autrefois, et me fondant sur les données que j'ai en main et sur les recherches que j'ai pu faire, je me prononce en faveur de ce qui est essentiel à l'exécution du projet qui m'est soumis.

M. INGRAM : L'explication que l'honorable député vient de donner peut lui paraître satisfaisante; mais je ne pense pas qu'elle ait satisfait aucun autre membre de cette assemblée.

M. CHARLTON : Je ne pense pas vous avoir satisfait.

M. INGRAM : Dans le temps même où l'honorable député se servit des paroles que j'ai citées, nous examinions la question d'un chemin de fer transcontinental. Je ne voudrais pas que l'honorable député dit rien contre la Compagnie du Grand Tronc ; mais je lui demanderai pourquoi il est disposé à mettre à la charge de l'Etat et du peuple les frais de construction d'une ligne qu'il ne voulait pas mettre à la charge du Grand Tronc ? Si l'honorable député, dans ce comité, ne considérait pas la question de la construction d'un chemin de fer transcontinental, que considérait-il donc ?

M. BENNETT : Tout ce qui était à sa portée.

M. INGRAM : Oui, et si le raisonnement par lequel il a appuyé cette déclaration dans le comité est juste, pourquoi le proclame-t-il faux si peu de temps après ?

M. CHARLTON : Je dois dire que je doute fort de l'exactitude de la déclaration de mon honorable ami.

M. INGRAM : Oh, s'il y a quelque doute à ce sujet, ce n'est pas la seule inconséquence dont il a fait preuve. Je puis citer un autre cas, pour démontrer que l'honorable député n'est pas logique. Il donnait les raisons pour lesquelles le gouvernement ne devrait pas être tenu d'indiquer dans ce bill plus que les simples terminus du Grand-Tronc-Pacifique; et il disait que lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit seuls certains points terminus étaient indiqués dans le bill. Sa prétention c'était qu'il devrait en être même dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député ne sait-il pas que les conditions ont changé ? Ne sait-il pas que lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit, nous n'avions pas de chemin de fer dans le Nord-Ouest, et aucun établissement pour fournir un chemin de fer de trafic? Le peuple canadien était content de voir le Canadien du Pacifique se construire à travers ce pays, et c'est pour cette raison qu'on se borna à indiquer les points terminus.

M. McCREARY : L'honorable député prétend-il donc que nous ne connaissions rien de ce pays le l'ouest avant que le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit.

M. INGRAM : Je n'ai rien prétendu de tel, parce que je sais que nous avons eu beaucoup plus de renseignements au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique et du pays à travers lequel il devait passer que nous n'en avons au sujet du projet en délibération. Ce que je fais observer c'est que maintenant nous n'avons pas seulement des chemins de fer dans le Nord-Ouest, nous y avons une nombreuse population, et il n'y a pas le même besoin d'un chemin de fer aujourd'hui qu'il y en avait alors.

M. McCREARY : Le besoin est plus impérieux que jamais.

M. INGRAM : L'honorable député dit que le besoin est plus impérieux. Mais depuis la frontière internationale jusqu'au lac Manitoba, il y a maintenant quelque dix chemins de fer, affluents et lignes principales. Et pourtant l'honorable député dit que le besoin est plus impérieux que jamais. C'est absurde. Lorsque le bill du Grand-Tronc-Pacifique fut discuté en comité, on nous dit que nous ne devions pas passer inutilement le temps de jour en jour à discuter l'assistance que devrait donner le gouvernement, que cette question ne devrait pas être mêlée avec celle du bill à l'examen ; que nous étions simplement appelés à voter une charte accordant au Grand-Tronc-Pacifique certains droits et que le Grand-Tronc-Pacifique avait parfaitement le droit de construire sa ligne de chemin de fer là où il voudrait, puisqu'il le faisait à ses frais. Le ministre des Finances et d'autres parlant au nom du gouvernement nous dirent que lorsque la question d'une subvention ou d'une aide au Grand-Tronc-Pacifique serait soumise à la Chambre, le gouvernement serait en état de dire où le chemin passerait. Que nous dit-on aujourd'hui ? Lorsque de mon siège ici, je demande au ministre de la Justice, que jusqu'à présent j'ai toujours trouvé très courtois dans ses réponses, il me rabroue en disant qu'il ne veut pas faire perdre le temps de la Chambre à répondre à de piètres questions comme celle-ci. Je le demande aux ministres, n'avons-nous pas droit, le peuple canadien n'a-t-il pas droit d'avoir une idée de l'endroit où le Grand-Tronc-Pacifique va passer entre les points nommés dans la charte ? Depuis le jour où ces honorables messieurs sont arrivés au pouvoir, la question des transports a occupé la plus grande partie du temps de cette Chambre de session en session, Lorsque la Compagnie du Grand Tronc donna avis d'une demande de charte au parlement, elle ne fit pas connaître son intention de construire aucune partie de la ligne à l'est de North-Bay. Cette section leur a été imposée depuis. Je crois qu'il aurait été de l'intérêt du pays d'accorder à la compagnie le droit de construire une ligne de chemin de fer de North-Bay au Nord-Ouest, et de lui avoir accordé une aide raisonnable pour cette fin. Mais lorsque le gouvernement insiste pour qu'elle construise une ligne de chemin de fer, qui, suivant l'honorable député de Norfolk-nord, va nuire à la ligne déjà construite de l'Etat, il va beaucoup trop loin, je pense, pour que le peuple le suive jusque là. Comme je l'ai dit, cette grande question du chemin de fer transcontinental a depuis des années été discutée en cette Chambre, et je désire savoir du premier ministre ce que son gouvernement a fait depuis sept ans pour prévenir l'embarras du trafic dans le Nord-Ouest. Pourquoi n'a-t-il pas envoyé des ingénieurs dans ce pays pour établir un tracé ? S'il l'avait fait, l'opposition n'aurait pas été obligée

de chercher pendant deux semaines à obtenir du gouvernement des renseignements quant au parcours ; le premier ministre aurait été en mesure de dire aux entrepreneurs que le gouvernement était prêt à construire une ligne de tel point à tel autre, et le contrat aurait été adjugé au plus bas soumissionnaire. Il aurait été à même de donner précisément les renseignements que l'opposition désire obtenir aujourd'hui. C'aurait été une manière d'agir qui a du bon sens. Mais que fait le gouvernement aujourd'hui ? Dans une circonstance où il y avait huit ministres à leurs sièges, on leur demanda de dire, à $10,000,000 près, ce que coûterait ce chemin, et aucun d'eux ne répondit.

J'ai demandé au ministre de la Justice aujourd'hui si le gouvernement allait se réserver le droit de refuser de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique à moins que le tracé, une fois établi, ne lui soit agréable. Si le gouvernement refuse de fournir l'aide, que va-t-il advenir de ce contrat ? Il devra s'écouler beaucoup de temps avant que les relevés topographiques soient soumis au gouvernement Puis, lorsque les partisans du ministère vont se présenter au peuple et lui diront dans les diverses provinces que le gouvernement va construire cette ligne de chemin de fer de tel endroit à tel autre, qu'en sauront-ils ? Pas un seul d'entre eux, pas même leur chef, ne sait où ce chemin va être construit ; et s'ils vont en appeler à l'électorat, comme on le dit, pas un seul ne pourra dire où le tracé sera établi ; et toute affirmation qu'ils feront à cet effet sera réduite à néant par la question : Sur quoi vous fondez-vous pour le dire ? Vous n'avez rien qui vous y autorise. L'honorable ministre des Finances aujourd'hui, en réplique à l'honorable député d'York-est (M. Maclean), déclara que le gouvernement, lorsqu'il se présenterait à l'élection, serait en mesure de remporter la victoire dans toutes les provinces ; mais il ne lui sera guère possible de convaincre les électeurs, s'il ne peut dire où passera le chemin de fer en question. L'honorable député de Norfolk-nord a dit que nous pourrions obtenir les rampes très douces dont il a parlé moyennant finance. Or, un des meilleurs experts du Canada en la matière, et qui connaît le Nouveau-Brunswick mieux, peut-être, qu'aucun homme du pays, m'a dit que, de six ingénieurs de chemin de fer, il mettait le gouvernement au défi d'en trouver un seul qui voulût s'engager à d'en trouver un seul qui voulût s'engager à obtenir les pentes dont l'honorable député de Norfolk-nord a parlé. D'après ce que j'ai pu apprendre, je dis qu'il est simplement impraticable d'obtenir d'une extrémité à l'autre les pentes que mentionne cet honorable député. Puis, nous avons certains honorables députés de la droite qui disent que quelques milles de distance plus ou moins, ne sont pas un élément à considérer dans ces longs trajets, et qu'à moins d'obtenir des rampes plus douces, vous ne gagnez rien. Le très honorable premier ministre a dit que le trajet serait raccourci de 120 milles par la construction de cette ligne à travers le Nouveau-Brunswick. Dans les circonstances ordinaires, ce serait là un très notable avantage ; mais la déclaration faite par cet expert dont j'ai parlé nous montre qu'il serait impossible d'obtenir des pentes de nature à nous permettre de tirer un avantage sensible de ce raccourcissement de la distance. Je conseillerais au très honorable premier ministre, au lieu d'adopter ce plan, de s'appliquer à adoucir les pentes sur le chemin de fer Intercolonial, de sauver ainsi les $70,000,000 de fonds publics engagés dans ce chemin, et d'étendre la ligne comme l'a proposé le chef de l'opposition jusqu'à la baie Georgienne. S'il le fait, il n'aura pas lieu de le regretter, j'en suis sûr et le peuple canadien en retirera beaucoup plus d'avantages que du projet en délibération. Si ce n'avait été des influences politiques qu'il a subies, je doute fort que le très honorable premier ministre eût jamais soumis cette mesure à la Chambre. Je ne puis croire que le chef du gouvernement, avec sa longue expérience, prétende sérieusement que la construction de cette ligne, ainsi qu'on l'a proposée, est pour le plus grand avantage du peuple.

Je dois nécessairement en conclure qu'il a été forcé de donner son adhésion à ce projet par la forte pression de ses partisans politique qui songent à assurer leur réélection plutôt qu'à construire une ligne transcontiental convenable. Mon attention a été attirée sur une déclaration qui a paru dans le " Globe " du 4 juin 1903, et j'appellerai l'attention de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sur ce journal qu'il a lui-même l'habitude de citer fréquemment :

> M. John Charlton a protesté contre l'idée d'imposer au chemin de fer du Grand Tronc les conditions qui feraient de la construction du chemin une entreprise non-profitable. Il s'est prononcé en faveur de la proposition de M. McCreary, et il pense que si l'on pouvait établir la navigation d'hiver à Québec, le chemin devrait être construit entre Québec et Winnipeg.

Mais il était opposé au prolongement de Québec à Moncton.

M. McCREARY : Une question a été soulevée il y a un instant au sujet d'une déclaration faite par l'honorable député de Victoria (M. Hughes). Si j'ai bien compris, il a dit que l'on avait demandé une certaine charte au gouvernement manitobain peu de temps après la visite du ministre de l'Intérieur à Saint-Paul, pour certaines lignes de voies ferrées venant de la frontière, et que la charte a été refusée par le gouvernement Roblin. J'ai dit qu'elle avait été demandée de nouveau à la dernière session et qu'elle avait été accordée. L'honorable député a nié cela. J'ai ici les statuts du

Manitoba de l'année dernière, chapître 59, page 56, et j'y trouve une charte intitulée "Acte concernant la Compagnie du Chemin de fer intérieur du Manitoba". Les lignes de chemin de fer y sont ainsi définies:

Commençant à la ville de Winnipeg et se prolongeant vers le sud jusqu'à un point situé sur la frontière internationale à ou près d'Emerson; aussi, une ligne de chemin de fer allant jusqu'à Brandon, à Souris et à la limite occidentale de la province, aussi un embranchement entre Brandon et Minto, et Boissevain; aussi, une ligne de chemin de fer entre Emerson et le village de Carman et de là au Portage-la-Prairie, et de là à Winnipegosis; aussi, une ligne à partir d'Emerson, Crystal City et Lauder et de là à la limite occidentale—je n'ai pas besoin de lire toute la description. Il y a cinq endroits où cette voie ferrée touche à la frontière. Les promoteurs sont Charles S. Mellen, Henry P. Upham, Charles G. Hamilton, John S. Ewart et James Fisher. Le chemin de fer Grand Tronc n'a rien eu à faire avec cette charte, et si le ministre de l'Intérieur a tant d'influence sur le premier ministre du Manitoba, le mieux pour nous est de le garder au pouvoir et d'augmenter son traitement. Non seulement le gouvernement manitobain a accordé une charte à ces messieurs mais il est bien entendu que s'ils construisent ces lignes, dont le parcours est d'environ 1,100 milles, ils obtiendront de l'aide de la province.

M. HUGHES (Victoria) : Oh, non.

M. McCREARY : Jusqu'à concurrence de $10,000 par mille. Toute la question a été discutée dans la législature, et il a été généralement entendu que si cette compagnie commence la construction de ces lignes, elle obtiendra la même garantie sur ses obligations que celle qui a été accordée au chemin de fer Northern.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que cela est dans les journaux de la Chambre ?

M. McCREARY : Je veux parler tout simplement d'une déclaration faite par l'honorable député de Victoria (M. Hughes) l'autre soir. Je ne voulais pas la relever, parce qu'il a fait tant de déclarations ridicules qu'il était presque impossible de les relever toutes. Il a dit que, grâce à la réduction de 2 sous par cent livres sur le blé l'année dernière, les cultivateurs ont épargné $400,000 et que cette année ils épargneront $1,600,000 sur le transport du grain à Port-Arthur. Mais, si l'on considère que 8,000,000 de boisseaux de blé seulement ont pu, en quelque manière que ce soit, dépendre pour le transport du chemin de fer Canadian Northern, et qu'une grande partie de ce blé est allé à Duluth, où il n'y avait pas la moindre réduction, il est facile de voir que la somme la plus élevée que les cultivateurs aient pu épargner a été de $40,000 au lieu de $400,000, et que cette année, elle sera de $80,000 au lieu de $1,600,000. Mais ce n'est là qu'un échantillon des déclarations exagérées faites par les honorables membres de la gauche.

M. HUGHES (Victoria) : La charte dont j'ai parlé a été demandée durant la session précédente et elle a été alors refusée. La charte demandée cette année et qui a été accordée, a été donnée au Northern Pacific Railway, dont M. Mellen est le président et M. Armstrong, le solliciteur. Cette charte a été ostensiblement accordée au chemin de fer Northern Pacific. L'honorable député dit qu'il a eu une garantie de $3,500,000. Il a les journaux de la Chambre devant lui, et je le défie de démontrer qu'une garantie a été donnée. Je dis qu'il n'a pas un sou de garantie et qu'il n'en aura jamais.

M. McCREARY : Oui, il en aura.

M. HUGHES (Victoria) : Bien que la tête de l'honorable député l'entraîne souvent hors des gonds, je sais qu'il a le cœur bien placé et je suis certain qu'il s'excusera pour les affirmations inexactes qu'il a avancées. Les faits sont exactement tels que je les ai rapportés. La compagnie qui a demandé une charte l'année précédente n'est pas la compagnie qui a demandé une charte cette année. La compagnie qui a été accueillie par un refus l'année précédente est la même société qui est au fond du projet actuel—un lot de politiciens libéraux. En ce qui concerne l'épargne effectuée par les cultivateurs grâce à la réduction des prix de transport, cette épargne n'a pas été effectuée sur le blé seulement mais sur tous les produits qui ont été expédiés et sur les marchandises qui ont été reçues, et l'estimation que j'ai donnée est celle qui a été donnée par les gérants du trafic des diverses voies ferrées. Et je puis ajouter que lorsque la forte réduction faite cette année par le chemin de fer Pacifique Canadien, grâce à la politique du gouvernement Roblin qui a forcé le Northern à réduire ses prix, entrera en vigueur, on constatera que l'épargne effectuée dépassera $1,500,000.

L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) a déclaré qu'il était probable que le Grand Tronc passerait par Chicago. Il a admis franchement et courageusement, comme cela lui arrive parfois, lorsqu'il est disposé, que le Grand Tronc possède un embranchement sur Minneapolis. L'honorable député m'a blâmé parce que j'y trouve à redire. Mais, M. l'Orateur, dès le début, j'ai approuvé le Grand Tronc en ce qui concerne son projet de passer par Chicago et je l'approuve aujourd'hui. Tout ce que je demande, c'est qu'il vienne ici ouvertement et qu'il nous dise ce qu'il a l'intention de faire; qu'il n'essaie pas de tromper le peuple canadien en représentant cette ligne de la rive nord comme partie d'un grand réseau transcontinental, lorsqu'il n'a pas la moindre intention de l'exploiter ni de s'en occuper.

L'honorable député a dit que le parti libéral-conservateur avait entrepris la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sans avoir des renseignements suffisants. Il sait qu'à la bibliothèque et au ministère des Chemins de fer et Canaux il y a des rapports qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre—et je suis certain qu'il a passé bien des jours à les étudier—avant que l'on eût touché au chemin de fer Canadien du Pacifique à l'ouest de Winnipeg,—des rapports d'arpenteurs qui avaient traversé tous les défilés depuis la frontière américaine jusqu'au col de la rivière de la Paix. L'honorable député sait cela, ou s'il l'ignore il devrait le savoir, car ces rapports sont dans les archives du ministère des Chemins de fer et Canaux depuis trente ans. L'honorable député parle d'une étude topographique. Nulle étude topographique n'a jamais été faite entre la rivière Montréal et la limite du Manitoba en passant au nord du lac Nipigon. Dans quel but veut-on ici tromper la Chambre et le peuple au moyen de déclarations à l'effet qu'il y a des renseignements à ce sujet lorsqu'il n'y en a pas ? Si l'honorable député voulait admettre franchement que le programme est d'avoir un chemin de fer transcontinental passant par Chicago et se prolongeant jusqu'au Pacifique, il n'y aurait rien à dire. Ce serait une ligne magnifique et cela serait avantageux pour le Canada. Mais, il se rend déjà jusqu'à Duluth. L'honorable député a virtuellement admis cela. Et autrant vaut l'admettre. Examinons franchement les faits tels qu'ils sont. Il transportera le grain des centres agricoles du Canada et des Etats-Unis jusqu'à Duluth et il en transbordera sur des navires, comme chacun le sait, à destination de Midland—c'est-à-dire la majeure partie—d'autres parties du trafic iront à d'autres ports canadiens. Et lorsque le canal de la baie Georgienne sera terminé, comme j'espère qu'il le sera——

M. MURRAY : Très bien ! très bien !

M. HUGHES (Victoria) : Oui. J'ai toujours préconisé cette entreprise, bien que je me trouve plus ou moins intéressé à voir développer une autre partie de notre système de canaux. Mais je ne suis pas disposé à mettre les intérêts locaux au-dessus des intérêts généraux et je crois qu'en discutant ces grandes questions tout député doit se placer au-dessus des intérêts de clocher. Lorsque le canal de la baie Georgienne sera ouvert le commerce ira de ce côté. Il n'est pas nécessaire qu'on lui donne une profondeur de 21 pieds, car la capacité de transport d'un canal ne dépend pas autant de sa profondeur que de la largeur de ses écluses. Nous pouvons avoir de longues barges au faible tirant d'eau qui pourraient porter 250,000 boisseaux, tout aussi facilement que nous pouvons avoir des barges plus courtes d'un tirant d'eau plus profond. Ainsi qu'il a été démontré par M. J. J. Hill lors du banquet de Minneapolis, au cours des remarques dont j'ai donné lecture cette après-midi, si ce canal était terminé jusqu'à Montréal, non seulement le commerce du Nord-Ouest canadien, mais encore celui du sud-ouest des Etats-Unis trouverait un débouché aux ports canadiens. Prolonger la ligne jusqu'à Duluth ! Mais elle y va et l'honorable député le sait. Il dit qu'il est décrété qu'il y aura une ligne jusqu'à Nipigon. Je ne puis trouver cette stipulation. Je demanderai à l'honorable ministre de la Justice qui semble renseigné sur ce point——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On m'informe que le Sénat a adopté un amendement pour établir un autre port canadien sur le lac Supérieur. Si j'ai bien compris, il s'agit de Nipigon.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose que le député local, M. Conmee, qui a une charte comportant certaines concessions de pêche et de bois à pâte, est en train d'arranger ses flûtes et de préparer son petit projet—après avoir obtenu ces concessions de la province d'Ontario—pour glaner aussi quelque chose dans le trésor fédéral.

M. CLARKE : Il est venu à la pêche ici

M. HUGHES (Victoria) : Oui, et il a fait une bonne pêche. Que ces messieurs nous disent franchement et courageusement qu'ils auront cette ligne de Duluth. S'ils le font, nous examinerons cette question dans ses mérites.

M. MACLEAN : L'article que le comité discute maintenant est comme suit :

2. Ledit contrat portant la date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois et dont copie forme l'annexe du présent acte est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et la dite Grand Trunk Pacific Railway Company ; et Sa Majesté et ladite Compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat.

C'est très joli de mettre ces choses dans un Acte du parlement, mais nous avons eu de l'expérience dans le passé au sujet de ces choses. Je désire spécialement attirer l'attention du comité et du pays sur une convention ou entente conclue avec le Grand Tronc il y a des années, afin de démontrer au pays jusqu'à quel point l'on peut compter sur ces conventions pour protéger l'intérêt public. J'emprunte les faits au " Weekly Sun ", un journal qui jouit d'une haute réputation en ce pays et qui est bien connu en cette Chambre, mais ces faits se trouvent également consignés dans les archives publiques d'où le " Sun " les a tirés. Dans la charte primitive du Grand Tronc, passée en 1852, se trouve l'article suivant :

Le prix de transport pour chaque voyageur de troisième classe sur tout convoi dudit chemin de fer ne dépassera pas un denier courant pour chaque mille parcouru, et au moins un train par jour ayant des voitures de troisième classe circulera sur toute la longueur de la ligne.

Et le " Weekly Sun " ajoute :

Sur la foi de l'engagement pris par la compagnie et spécifié dans la charte, le parlement lui a fait un prêt d'argent, et elle nous doit aujourd'hui pour les avances qui lui ont été faites alors plus de $50,000,000. Ce fait constitue une forte raison pour que le parlement insiste aujourd'hui sur la complète exécution des obligations de la compagnie.

Voici une stipulation à l'effet que, moyennant certaines avances d'argent faites à la compagnie, celle-ci devait fournir un service de transport des voyageurs à 2 sous par mille sur tout son réseau. Il y a cinquante ans de cela. Et cette clause n'a jamais été mise en vigueur.

Qu'il me soit permis de citer un autre exemple. La charte de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, adoptée en 1881, contenait la clause suivante :

La limite de la réduction des prix de transport par le parlement du Canada, fixée par le paragraphe 11 de l'article 17 de l'Acte Refondu des Chemins de Fer, 1879", concernant les prix de transport, est maintenant modifiée de façon à ce que ces prix tels que réduits ne produisent pas moins de 10 pour 100 par année de profit sur le capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer.

Il y a de la part de la compagnie, un engagement solennel à l'effet que lorsque les profits auront atteint un certain chiffre, les prix du chemin de fer Pacifique Canadien seront réglementés. Rien n'a jamais été fait pour constater à combien s'est élevé le coût réel de la construction de cette voie ferrée. Rien n'a été fait pour amener la compagnie sous la juridiction de l'acte général des chemins de fer et pour effectuer la réduction de ses prix. Pourquoi voterions-nous aujourd'hui un seul dollar en faveur du Grand Tronc lorsque cette compagnie n'a pas rempli ses engagements et n'a pas accordé au peuple du Canada un service de transport des voyageurs à raison de 2 sous par mille ? Cela ne saurait être justifié. En ce qui concerne le chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau; le gouvernement a posé en principe que si l'Etat vient en aide à une compagnie de chemin de fer, il faut que l'on demande à la compagnie de donner une compensation en retour de l'argent qui lui est accordé. Lorsque l'arrangement relatif à la ligne du pas du Nid-de-Corbeau a été fait, la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canada a fait au public une certaine concession. Je demande aujourd'hui au nom du peuple canadien, avant que l'on donne un seul sou au Grand Tronc ou à toute autre compagnie alliée au Grand Tronc, que celui-ci remplisse les obligations contenues dans l'acte du parlement que j'ai cité et qui a été adopté il y a plus de cinquante ans. C'est sur des questions comme celle-ci que le peuple jugera cette proposition lorsqu'il s'agira de la juger. Je profite de cette occasion pour attirer l'attention du gouvernement sur cette question et pour lui rappeler que c'est lui-même qui a posé en principe que, lorsque l'on accorde de l'aide à une compagnie l'on doit en retour exiger de cette compagnie des concessions dans l'intérêt du peuple. Tout au moins devrions-nous insister pour que la compagnie mette à exécution les obligations qu'elle a contractées envers le public. Au gouvernement actuel de montrer sa bonne foi et de prouver qu'il a l'intention de remplir ses engagements, de prouver qu'il a l'intention d'insister pour que le Grand Tronc fasse honneur à l'obligation qu'il a contractée il y a plus de cinquante ans.

M. GALLIHER : Il y a prescription.

M. MACLEAN : Je ne le crois pas. Je ne crois pas que vous puissiez invoquer la prescription à l'encontre d'un acte du parlement adopté en bonne et due forme. Mais si le gouvernement n'insiste pas là-dessus, quelle garantie avons-nous que la présente convention vaille le papier sur laquelle elle est écrite ? Est-ce qu'elle sera également prescrite ? J'attire là-dessus l'attention du premier ministre et aussi sur la convention du chemin de fer Canadien du Pacifique, laquelle contient l'engagement formel que les prix doivent être réglementés. Je dis que le parlement est tenu de voir à ce que ces engagemnts préalables soient accomplis avant que nous donnions un seul sou de plus à l'une ou à l'autre de ces compagnies. L'une d'elle est en instance aujourd'hui, l'autre le sera demain, et elles ne devraient pas obtenir un seul sou avant que ces engagements d'antan aient été accomplis.

M. GALLIHER : L'honorable député a parlé des prix du chemin de fer Pacifique Canadien. Voudra-t-il nous dire où et quand le chemin de fer Pacifique Canadien a dépassé la limite qui a été fixée relativement au chemin du pas du Nid-de-Corbeau ?

M. MACLEAN : On a prévu dans le traité la réduction des prix sur le chemin de fer Pacifique Canadien dès que ses recettes atteindraient une certaine proportion du coût de sa construction. C'est là une chose à constater, et qui aurait dû être constatée il y a longtemps, et l'attention du gouvernement a été appelée là-dessus.

M. GALLIHER : J'ai appelé là-dessus l'attention du gouvernement durant la première session que j'ai passée en cette Chambre, et l'un des ministres m'a alors informé que la compagnie n'exigeait pas des prix aussi élevés que ceux qu'elle aurait pu exiger tout en restant dans les limites fixées par l'acte.

M. MACLEAN : Mais je suis à démontrer que l'on n'a jamais constaté ce que le chemin a coûté.

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce que l'on est à faire maintenant.

M. MACLEAN : Maintenant, nous recevons quelques renseignements. Alors, qu'a-t-on fait en ce qui concerne le chemin de

fer du Grand Tronc et le non-accomplissement de ses obligations ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A titre de renseignements, mon honorable ami voudra-t-il nous dire si la clause relative au service à 2 sous par mille existe encore dans la charte du Grand Tronc ?

M. MACLEAN : Elle était dans la charte en vertu de laquelle $50,000,000 des deniers publics ont été donnés au Grand Tronc.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je voudrais savoir si cet article est encore dans la charte du Grand Tronc, et s'il n'y est plus, quand a-t-il été abrogé ?

M. MACLEAN : Je ne dis pas qu'il a été abrogé. S'il l'a été, c'est après que le Grand Tronc eut touché les deniers publics.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Précisons. Mon honorable ami dit-il qu'il n'a pas été abrogé ?

M. MACLEAN : Non, je ne dis pas cela. Je ne le garantirais pas. Je dirai seulement qu'une convention a été conclue entre le gouvernement d'alors et la Compagnie du Grand Tronc lorsque celle-ci a obtenu sa charte. Elle a obtenu une charte avec la promesse d'une aide pécuniaire considérable. Elle a eu l'aide pécuniaire et, comme condition, le peuple du Canada a reçu la promesse d'un service à deux sous par mille. Quand a-t-elle fait honneur à cet engagement ? Elle s'était engagée à donner au public un service à 2 sous par mille. Ce contrat fait mention de certains engagements à l'effet que le public obtiendra certaines choses, et comment les obtiendra-t-il ? Fera-t-on honneur à ces engagements ? Je dis que la première chose que le gouvernemnt devrait faire au sujet de cette nouvelle convention serait de dire à la compagnie : Nous ne pouvons signer ce contrat, avant que vous démontriez votre bonne foi en faisant honneur à l'obligation que vous avez prise de donner au peuple un service à 2 sous par mille.

M. NORTHRUP : Je veux poser une question à l'honorable député de Norfolk-nord. Je vois par le "Globe" du 4 juin, cité par un autre honorable député que l'honorable député de Norfolk-nord a dit que la navigation à Québec serait tenue ouverte durant tout l'hiver. Or, je suis certain que l'honorable député n'a pas fait devant le comité des chemins de fer une déclaration de nature à influencer ses collègues à moins d'avoir des preuves suffisantes pour justifier cette déclaration de sa part. Je suis donc parfaitement convaincu que lorsqu'il a fait cette déclaration il avait des preuves de nature à le convaincre que le port de Québec serait ouvert durant tout l'hiver. Je n'ai nullement l'intention d'insinuer que le ministre de la Justice serait très heureux s'il en était ainsi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il en est ainsi.

M. NORTHRUP : Je suis très heureux d'entendre le ministre de la Justice corroborer la déclaration faite par l'honorable député de Norfolk-nord. Alors, s'il en est ainsi, si le port de Québec est ouvert durant tout l'hiver—je suppose que personne ne niera qu'il est ouvert tout l'été—alors pourquoi Québec ne serait-il pas notre port national? Et pourquoi prolonger le chemin de fer au delà de Québec, lorsque nous avons là un port ouvert durant toute l'année? Donc, puisque cela a été dit par l'honorable député de Norfolk-nord et corroboré en cette Chambre par le ministre de la Justice, j'en appelle maintenant au ministre de la Justice en sa qualité de représentant de la ville de Québec, pour qu'il rende justice à ses commettants, et puisqu'il croit sincèrement —car il nous faut supposer qu'il n'aurait pas fait cette déclaration s'il en était autrement —que Québec est un port ouvert durant toute l'année, je lui demande de rendre justice à son propre port et de voir à ce que, au lieu de tenter inutilement de transporter du grain bien au delà de Québec, à Moncton, le Grand-Tronc-Pacifique expédie ce grain de Québec durant toute l'année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est toujours bon de préciser. L'honorable député dit que l'on a prétendu que le port de Québec est ouvert durant toute l'année. Mes souvenirs du port de Québec, qui remontent maintenant à environ cinquante ans, sont à l'effet qu'il a été fermé durant l'hiver, environ une douzaine de fois; en dehors de cela, le port de Québec est ouvert durant tout l'hiver. Mais je n'ai jamais eu connaissance que l'on ait expédié du grain de Québec durant l'hiver. Quant à mes commettants, je suis responsable envers eux de mes déclarations, et l'honorable député en temps et lieu, verra ce que mes commettants pensent sur mon compte.

M. CHARLTON : Mon honorable ami de Hastings (M. Northrup) voudra-t-il avoir la bonté de m'envoyer le passage qu'il a cité ?

M. NORTHRUP : L'honorable député de Norfolk-nord ayant demandé de voir cette citation, peut-être que, dans sa réponse, il voudra bien nous donner de plus amples renseignements, car cela pourrait être instructif et nous permettrait d'arriver à une conclusion au sujet de certaines autres questions. Je constate que l'honorable député de Norfolk-nord a récemment prononcé dans son collège électoral un discours concernant le projet actuel, et dans ce discours, qui a été rapporté dans le "Globe" du 25 août, il a réussi à influencer son auditoire au point qu'une résolution a été proposée par un M. Wells, C.R., approuvant le projet et félicitant l'honorable député sur l'éloquence avec laquelle il s'était exprimé. Or, peut-être que l'honorable député, en expliquant ce qu'il a dit au sujet du port de Québec, voudra bien nous dire si c'est ce M. Wells, qui le 25 août dernier, était un humble avocat et qui a été depuis nommé juge dans la pro-

vince d'Ontario—peut-être voudra-t-il nous dire si sa nomination à la magistrature a été la récompense des services qu'il a rendus le 25 août, ou s'il a été nommé parce que l'on n'aurait pu trouver un autre homme pour proposer cette motion sans lui offrir cet encouragement.

M. CHARLTON : Je répondrai d'abord à la première question. Je dois dire au sujet de la résolution proposée par les associations conjointes de Norfolk-sud et Norfolk-nord, approuvant le programme du gouvernement relatif aux chemins de fer, et exprimant une opinion flatteuse pour moi à propos de mes propres services, que j'ai été très flatté de cette expression d'opinion. Quant à la déclaration citée par mon honorable ami—

Un DEPUTE : Qui est M. Wells ?

M. CHARLTON : M. Wells est un citoyen du Canada, un électeur du comté de Norfolk, et il a le droit de faire une motion, s'il désire le faire, et c'est un privilège dont il s'est prévalu en cette occasion. En ce qui concerne la citation faite par mon honorable ami, il semble que l'on attache une grande importance à tout ce que je dis, surtout si l'on croit y découvrir quelque chose qui puisse le moins du monde sembler illogique. Le compte rendu du " Globe " est nécessairement un résumé de ce qui a été dit :

Il est en faveur de la recommandation de M. Cochrane et il croit que le port de Québec peut être tenu ouvert à la navigation durant l'hiver

Or, je me rappelle parfaitement la déclaration qui a été faite en cette occasion, et en traitant la question de la navigation d'hiver à Québec, j'ai exprimé l'opinion que cela était possible, et je réitère aujourd'hui l'expression de cette opinion aujourd'hui. J'ai rappelé en cette occasion que la mer Baltique, qui était jadis fermée à la navigation durant plusieurs mois de l'année à cause des glaces, est maintenant ouverte au moyen de brise-glace, et que l'on peut en tout temps se rendre à Kroonstadt au moyen de ces énormes brise-glace qui peuvent facilement se frayer un passage à travers des glaces de dix pieds d'épaisseur; et que je ne voyais pas de raison, puisque l'on peut tenir la mer Baltique ouverte à la navigation, pour que Québec, où le port est naturellement ouvert durant la majeure partie du temps, ne pourrait pas être navigable durant la saison d'hiver.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami siégeant à mes côtés a fait une prophétie; j'espère qu'elle se réalisera. Il nous dit qu'il n'y a aucun doute qu'avant longtemps les chemins de fer pourront transporter le grain à meilleur marché qu'on ne pourrait le transporter par eau. Il va nous le prouver.

M. KEMP : A 3 sous par boisseau de moins.

L'honorable M. TARTE : Oui, s'il peut faire cela, il deviendra un grand homme—Il est déjà grand, à ce que je vois, mais il deviendra encore plus grand. Lorsqu'il étudie une question avec soin, je crains qu'il n'y mette pas autant de précision qu'autrefois.

M. CHARLTON : Je suppose que mon honorable ami ne désire pas m'attribuer des propos que je n'ai pas tenus.

L'honorable M. TARTE : Non, certainement.

M. CHARLTON : J'ai parlé de la route par terre et par eau.

L'honorable M. TARTE : Certainement. C'est sur ce point que nous différons. Mon honorable ami oppose à la route fluviale d'entier-parcours la route d'entier-parcours par voie ferrée. Est-ce bien cela ?

M. CHARLTON : Non, j'oppose au transport par chemin de fer et par eau à partir de l'ouest, la route d'entier parcours par voie ferrée.

L'honorable M. TARTE : Très bien, mon honorable ami dit qu'il oppose à la route par chemin de fer et par eau la route d'entier parcours par voie ferrée. Je diffère d'opinion avec lui sur ce point. Mon honorable ami connaît ce continent aussi bien que tout homme au monde; il sait très bien par exemple qu'entre Chichago et New-York, par chemin de fer, la distance est de 912 milles ; entre Chicago et Buffalo, il y a 412 milles par chemin de fer et 900 milles par eau.

Malgré cela, on ne saurait nier que la route par eau gagne constamment sur la route par voie ferrée, à tel point que les prix sur les voies navigables sont tellement plus réduits que ceux des voies ferrées que durant l'année dernière, sur le lac Supérieur seulement, la statistique officielle a établi que l'on a effectué une économie de $63,000,000 ; c'est-à-dire qu'en prenant les prix qui ont été payés sur les voies navigables et ceux qui ont été payés sur la route d'entier parcours par voie ferrée, $63,000,000 ont été épargnés.

M. MACLEAN : Par année ?

L'honorable M. TARTE : L'année dernière seulement, et sur le lac Supérieur seulement. J'ai cité l'autre jour un extrait d'un discours prononcé par M. Noble, président de l'Association des ingénieurs des Etats-Unis, qui donnait ces chiffres en juin dernier. Mon honorable ami sait qu'il y aura 1,500 milles entre Winnipeg et Québec. Comment peut-il s'attendre à pouvoir, par exemple, rivaliser pour le transport du grain, entre Chicago et New-York, une distance de 900 milles, avec la ligne entre Chicago et Philadelphie, 820 milles, avec Chicago et Baltimore, 812 milles—comment mon honorable ami peut-il espérer rivaliser avec ces lignes ? Cela est tout à fait hors de question. Mon honorable ami me permettra de

lui dire qu'il sert inconsciemment la cause des ports américains, ni plus ni moins. Je l'accuse de favoriser inconsciemment les ports américains au détriment des ports canadiens, et la raison en est évidente. L'accusation est prouvée par les faits mêmes.

Le transport du grain par les voies navigables des Etats-Unis entre Duluth ou Chicago et le port de Buffalo, coûte 1¼ cent par boisseau. Les chemins de fer américains exigent 3 cents de Buffalo à New-York. Comment mon honorable ami peut-il espérer que le transcontinental pourra lutter contre des taux semblables ? Il n'ignore pas que nos voisins des Etats-Unis se proposent actuellement d'élargir et d'approfondir le canal Erié. Dans le moment, les expéditeurs paient 2½ cents par boisseau de grain qui passe par ce canal. On croit pouvoir abaisser ce taux d'un demi-cent et alors le transport entre Chicago et New-York ne coûterait plus que 2 cents ou 2½ cents. Les Américains ont aussi l'intention de creuser le lit des rivières Détroit et Sainte-Marie jusqu'à 20 pieds de profondeur au lieu de 19, ce qui augmenterait d'un dixième le port de leurs vaisseaux et abaisserait d'autant les tarifs. Le seul moyen de soutenir la lutte contre eux pour le transport tant de nos marchandises que de leurs produits c'est de développer la capacité de nos voies fluviales. Il n'y en a pas d'autre, et ce serait faire le jeu des Américains et favoriser les ports des Etats-Unis que de compter exclusivement sur les voies ferrées. Mon honorable ami (M. Charlton) ne devrait pas tenir cette ligne de conduite. Il est très renseigné, l'un des députés les plus éclairés de cette Chambre, et il sait que les chiffres que je cite sont exacts. Il les a déjà mentionnés, lui-même. J'ai élevé la voix pour protester avec toute l'énergie dont je suis capable contre la ligne de conduite qu'il nous conseille d'adopter. Que les amis du gouvernement et ceux d'entre nous qui entretenons des opinions libres——

Quelques VOIX : Non.

L'honorable M. TARTE : Oui, que entretenons des opinions libres, soient prêts—je le suis—à dire ici et à répéter partout que le projet de mon honorable ami a du bon au point de vue des intérêts de la colonisation. Je ne cache pas mon sentiment à cet égard. Qu'ils défendent la politique ministérielle en se plaçant sur ce terrain, mais que mes collègues ne foulent pas aux pieds les intérêts du pays. Ne sacrifions pas les seuls moyens capables de donner l'essor à notre commerce. Je veux bien prêter l'oreille aux arguments sérieux tirés des besoins de la colonisation. J'ai déclaré dans cette enceinte et j'ai répété au dehors que l'établissement de la nouvelle ligne portera d'heureux fruits. Tout chemin de fer offre quelques avantages ; cependant, ceux qui s'y entendent dans les questions de transport admettent qu'une voie ferrée de 1,500 milles de longueur ne peut pas entrer en concurrence avec un système de transport mixte par terre et par eau.

Mais, il y a plus encore. Winnipeg n'est pas le foyer du commerce des grains. N'oublions pas que la zone des terres d'emblavage est plus à l'ouest. Il faudrait y apporter le grain de centaines de milles de distance. Winnipeg n'est pas de nos jours et ne sera pas un centre commercial. Mon honorable ami prétendra-t-il qu'en été, un homme d'affaires chargera un wagon de grain, à Brandon par exemple, pour l'expédier à Québec ? Quel homme d'affaires dira qu'il peut le faire ? Personne ; nos voisins les Américains, qui sont mieux outillés que nous ne le serons d'ici à plusieurs années, ne l'ont jamais fait. Leurs progrès ont été plus rapides, leur population se chiffre à 80,000,000 d'habitants.

Le réseau des chemins de fer des Etats-Unis traverse des villes et des établissements populeux ; malgré cela, il ne sert pas au transport d'entier parcours. Mon honorable ami (M. Charlton) est un statisticien et je lui demanderai quelle est la quantité des céréales destinées à l'exportation que voiturent les chemins de fer des Etats-Unis.

Une très faible quantité, ma foi. Mon honorable ami sait aussi bien que moi qu'en été et en automne, les Américains exportent tout le grain qu'il leur est possible d'exporter et qu'ils entassent le reste dans les élévateurs. Voilà pourquoi les entrepôts de Duluth peuvent recevoir vingt-deux millions de boisseaux, ceux de Saint-Paul, trente-quatre millions, ceux de Chicago, trente millions et ceux de Buffalo plusieurs millions. L'honorable député a parlé du New-York Central ; mais il n'est pas sans savoir que cette voie ferrée amène la plus grande partie du grain de Buffalo à New-York, distance de 440 milles seulement. J'ai conseillé l'an dernier, je conseille maintenant —croyant que c'est la conduite la plus sage, d'améliorer nos voies navigables et nos chemins de fer dans l'ouest et ailleurs. Creusons les ports du pays, à l'exemple des Américains et amenons le grain et les autres marchandises à la baie Georgienne, à Port-Colborne, à Montréal, à Trois-Rivières, à Québec, à Lévis ; alors, en hiver, nos chemins de fer feront ce que font les voies ferrées américaines, ils voitureront le grain des élévateurs jusqu'aux ports des provinces maritimes. C'est la seule chose à faire. Il est impossible de transporter le grain par les chemins de fer exclusivement et vous ne le ferez jamais. J'écoute toujours avec plaisir mon honorable ami (M. Charlton) parce qu'il est très renseigné ; mais, pourquoi fait-il un si mauvais usage de ses connaissances ? Il sait qu'il a tort. Il sait que les tarifs de transport des lignes américaines sont de 60 pour 100 plus élevés que les taux de la navigation et qu'il en est ainsi depuis dix ou quinze ans. J'admets que les amis du gouvernement disent qu'ils profitent du besoin de nouveaux moyens de transport pour favoriser la colonisation. Je

crois qu'il y a d'autres manières de donner l'essor à la colonisation, tout en avouant que la politique ministérielle a du bon en tant qu'elle peut activer l'établissement du pays. Mais elle n'offre aucun avantage au point de vue du transport. Ne nous occupons pas exclusivement du grain, mais pensons au transport des marchandises de toutes sortes. Les artères navigables du Canada et des Etats-Unis livrent passage à tous les produits agricoles ou industriels. Je citais l'autre jour l'exemple de M. Booth dont le chemin de fer dessert de l'ouest à l'est le trafic des Etats-Unis aussi bien que celui du Canada. Améliorons nos ports, augmentons nos voies ferrées qui se rendent à la baie Georgienne et nous pourrons rivaliser avec les Américains, ce que nous ne saurions faire autrement. Le représentant de Norfolk-nord sait que le plan qu'il préconise n'est pas de nature à donner l'élan au commerce intérieur entre les extrémités du pays. Il lui faudrait d'abord établir que les données du commerce de transport aux Etats-Unis sont erronées et nous écouterons volontiers sa démonstration. Je m'inscris en faux contre l'assertion d'un député de la gauche qui a déclaré que depuis quelques années nous n'avons rien fait pour diminuer l'encombrement du trafic dans l'ouest. Nous sommes entrés dans la bonne voie. Nous avons entrepris d'améliorer la route du Saint-Laurent depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Montréal et à nos ports des grands lacs. Lorsque je dirigeais le ministère des Travaux publics, j'ai été l'apôtre du transport, mais on a souvent fait la sourde oreille ou l'on m'a répondu que je demandais trop d'argent au gouvernement. Je suis convaincu que notre marche a été trop lente. Il y a vingt-cinq ans que nous aurions dû outiller nos voies navigables et nos ports, et c'est faute de l'avoir fait que nous n'avons pas pu détourner le commerce qui se dirigeait vers les centres américains.

Si les progrès du Nord-Ouest n'ont pas été aussi rapides qu'ils auraint dû l'être c'est, entre autres raisons, parce que nous ne nous sommes pas suffisamment appliqués à favoriser la navigation ; autrement, elle aurait fourni aux cultivateurs de l'ouest des moyens de transport moins coûteux. Pour ma part, je suis bien aise que le Grand Tronc se fraie un chemin vers l'ouest. Nous avons entendu plusieurs harangues patriotiques touchant l'intention du gouvernement de construire une ligne entièrement sur le territoire canadien. Mais, cela ne prouve pas qu'elle desservira le trafic. Les actes sont plus éloquents que les paroles ; celles-ci n'ont pas toujours une portée bien grande. Que fera le Grand Tronc. Les yeux fixés sur la carte, sommes-nous certains qu'un jour le Grand Tronc ne concluera pas avec le Northern-Pacific ou le Great-Northern un arrangement pour transporter ses marchandises par Duluth ou Chicago ? Sur ce point important quelle garantie offre le contrat ? Le Grand Tronc est un chemin de fer en partie canadien et en partie américain, ce qui n'est pas un crime. Il a transporté des marchandises à Portland, à 330 milles plus loin que Montréal pour le même prix qu'il exigeait pour les amener à Montréal. C'est une vérité qu'un homme d'affaires ne saurait révoquer en doute. La compagnie a dû adopter cette ligne de conduite parce qu'elle avait consacré $25,000,000 à ligne de Portland. J'avoue que l'espace manque à Montréal, mais ne perdons pas de vue que le Grand Tronc se rend maintenant à Winnipeg et à Saint-Paul, villes qui ne sont séparées de Duluth que par 150 milles de distance. A moins de prendre des mesures pour le retenir, ce trafic nous échappera et un beau matin nous constaterons que notre situation est pire qu'auparavant. Ce n'est pas au point de vue de la politique, mais sous le rapport des affaires qu'il faut examiner ces faits. Je ne veux pas faire le leçon à la Chambre ; mais je déclare que cette question ne relève pas tant de la politique que du commerce. L'avenir nous jugera d'après ce que nous ferons dans la présente occurrence. Il faut tenir compte de notre situation géographique. Que fera le gouvernement pour empêcher qu'un marché soit conclu qui ferait dévier le trafic de l'ouest vers ces centres américains. Je pose cette question parce que je crois qu'il est temps d'assurer l'avenir. Si nous n'améliorons pas nos voies navigables, où se dirigera le commerce ? Depuis quatre ou cinq ans, j'entends nos bons amis de l'ouest dire et répéter qu'ils n'ont cure de la route du Saint-Laurent, qu'ils veulent expédier leur grain à aussi bon marché qu'ils le pourront. Ils nous parlent de Duluth et d'autres endroits des Etats-Unis. Une grave responsabilité nous incombe. On nous dit que nous n'avons pas pris de telles mesures de précaution lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été constituée en corporation, mais la situation d'alors n'était pas celle d'aujourd'hui. Le chemin de fer devait être canadien ; il ne devait pas traverser une partie des Etats-Unis. Il me semble que ces problèmes s'imposent à l'attention du leader du gouvernement et de ses amis.

M. MEIGS : Je ne prononcerai pas un long discours. Je veux seulement dire que je ne partage pas l'avis du représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte).

Je me suis occupé du commerce du transport. J'ai été propriétaire de vaiseaux qui naviguent entre Montréal et New-York, en passant par les canaux, et de goélettes sur le lac Champlain, et je dois déclarer que c'est la concurrence des chemins de fer qui a tué mon commerce. On a construit le chemin de fer du Delaware et de la rivière Hudson sur la rive du lac Champlain, entre New-York et Montréal, et ça été le coup de grâce du transport par eau.

L'honorable M. TARTE : Combien d'années y a-t-il de cela ?

M. MEIGS : Il y a trente ans environ. Avant la construction de la voie ferrée, les affaires étaient bonnes, mais le chemin de fer m'a contraint à me retirer de ce commerce, et j'ai eu assez de bon sens pour vendre mes bateaux et abandonner les affaires. Je ne pouvais pas soutenir la lutte contre le chemin de fer et on sait généralement qu'aux Etats-Unis le transport par terre ruine le transport par eau. Déjà, six ou sept canaux américains ne sont plus utilisés.

L'honorable M. TARTE : Quelle est la profondeur de ces canaux ?

M. MEIGS : Je puis mentionner à l'honorable député l'un des canaux qui ont été fermés et il sera libre d'en mesurer la profondeur. Les chemins de fer ont ruiné la navigation par le grand canal de Philadelphie à Pittsburg, ayant 300 milles de parcours. Une voie ferrée a été construite le long de ce canal ; on y a mis des locomotives de 100 tonnes et posé des rails de 100 livres et le canal a été fermé. Il l'est depuis dix ans sur une distance de 200 milles. Il y a aux Etats-Unis plusieurs autres canaux dans le même cas et je crains que le creusement des canaux est une source de dépenses inutiles. L'approfondissement des cours d'eau naturels peut présenter quelques avantages, mais je crois que c'est du gaspillage que de creuser des canaux, quand je considère qu'ils sont inutiles pendant la moitié de l'année, que les capitaux placés dans cette entreprise sont improductifs pendant ce laps de temps et que les recettes pendant l'été doivent couvrir les frais d'exploitation. Le perfectionnement des voies ferrées a tranché le problème du transport. Je crois que les chemins de fer pourront amener le grain de Winnipeg à Québec à meilleur marché que les vaisseaux, parce qu'ils peuvent le voiturer toute l'année durant. Je n'entretiens aucun doute à ce sujet, et c'est pour cela que j'appuie le projet. Je m'oppose à ce qu'on continue à creuser des canaux. Ils nous ont probablement coûté $80,000,000 et ne rapportent pas un sou, et la population du pays est fatiguée de payer sans cesse sans espoir de remboursement. La présente ligne sera lucrative, je n'en doute pas. Elle donnera accès à des millions d'acres de terres nouvelles. Je ne crois pas que ceux-là parlent en connaissance de cause qui nous disent qu'il est impossible d'établir dans cette contrée un chemin de fer n'ayant que 21 pieds d'inclinaison au mille. Si vous êtes disposé à dépenser ce qu'il faut, cela est possible n'importe où. Il n'est pas nécessaire de passer pardessus les montagnes, on peut percer des tunnels. Je suis d'avis que les directeurs du Grand Tronc ne se seraient pas laucés dans cette entreprise s'ils n'avaient été convaincus qu'il est possible de construire une voie ferrée et de l'exploiter profitablement. Il est ridicule de prétendre comme on l'a fait, qu'ils tentent une entreprise qu'ils ne pourront pas mener à bonne fin. Ce ne sont pas des farceurs et, à mon avis, cette assertion ne renferme pas une parcelle de vérité. Les Etats-Unis n'agrandissent pas leurs canaux.

Le représentant de la division Sainte-Marie dit qu'il est question d'agrandir le canal Erié. Il y a dix ans que ce projet est sur le tapis; mais les Américains sont des gens sensés qui ne jetteront pas leur argent par les fenêtres. Un dixième seulement du grain transporté de Buffalo à New-York passe par le canal Erié, et j'apprends que les propriétaires du chemin de fer ont offert de transporter gratuitement ce grain, si on veut leur verser l'intérêt des capitaux qu'il faudra consacrer à l'agrandissement du canal. Selon moi, les canaux sont des reliques du passé. Ils pouvaient être bons autrefois, mais ils ne suffisent plus de nos jours. Le gouvernement du jour a fait cesser les temps sombres de 1896 et amené l'ère de prospérité de 1903; et je désire déclarer qu'il n'y a rien comme les libéraux et que notre chef est le plus grand politique du Canada. Le gouvernement actuel a accru le revenu national de $38,000,000 à $66,000,000 et il a les fonds nécessaires à la construction du Grand-Tronc-Pacifique ou de toute autre voie ferrée qu'il voudra établir. Un tarif de revenu, voilà ce qu'il faut au pays—non pas un tarif selon le cœur des manufacturiers, mais un tarif au goût de la population canadienne tout entière. Toute la population, non pas les manufacturiers seulement, profite d'un tarif de revenu. Que nous ont dit les députés de la gauche ? Ils nous ont promis que les manufacturiers emploieraient assez l'ouvriers pour absorber tous les produits du Nord-Ouest et créer un marché national où s'écouleraient tout notre beurre et notre fromage. Mais, ce ne sont que des balivernes. L'opposition cherche maintenant à reprendre le pouvoir. Nos adversaires ont embrassé le métier de bateleur, il y a près de vingt-cinq ans et le mot de "Protection" revenait souvent dans leur boniment, et ils ont trompé le pays dix-huit années durant. Mais en 1896, le truc a été éventé, le présent gouvernement a pris les rênes du pouvoir et aujourd'hui l'abondance règne. Ils peuvent retarder la marche des affaires parlementaires mais, lors de la prochaine élection, quand les électeurs seront appelés à se prononcer, leurs rangs seront plus clairsemés que jamais.

M. CHARLTON : Je n'aurais pas pris la parole, si le député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) n'avait pas fait allusion à moi et jeté du louche sur la sincérité de mes convictions. Il a affirmé qu'une ligne transcontinentale ne pouvait pas rivaliser avec la route mi-partie par terre et mi-partie par eau entre le Nord-Ouest et la mer. Je soutiens qu'elle le peut et mon honorable ami déclare qu'en cela je trompe le public. Je désire réfuter cette accusation et j'affirme tout d'abord que la nouvelle ligne transcontinentale, une fois

terminée, pourra transporter le grain du Nord-Ouest au littoral à meilleur marché qu'il ne pourrait être voituré par terre et par eau—par chemin de fer jusqu'à Port-Arthur, par eau à Parry-Sound ou à Buffalo et, de là, par terre à New-York ou à Montréal. Les taux moyens entre Chicago et New-York en 1902 pour le transport par terre ont été de 9.94 pour le maïs et de 10.62 pour le blé. Pour le transport par les lacs et les canaux les taux ont été de 4:83 pour le maïs et 5.57 pour le blé et, pour le transport mixte par terre et par les lacs, le transport coûta 5.51 pour le maïs, et 5.89 pour le blé. Chicago est le point correspondant à Duluth ou à Port-Arthur, et nous pouvons supposer que ces taux s'appliquent à ces trois points, ou que 5:89, à peu près six cents par boisseau transporté par eau et par terre de Port-Arthur à New-York équivalent au prix du transport de Port-Arthur à Montréal.

Il faut ajouter les frais de transport depuis les prairies jusqu'à Port-Arthur. Les taux ont été abaissés récemment entre Brandon et Port-Arthur. Ils sont maintenant de 14 cents par cent livres ou de 8.40 par boisseau. Si on ajoute 8·40 à six, on obtient 14·40 ou environ 14½ cents par boisseau pour le transport de Brandon à New-York ou à Montréal—par chemin de fer jusqu'à Port-Arthur, par bateau jusqu'à Buffalo ou Parry-Sound et par terre de Buffalo ou de Parry-Sound à New-York ou à Montréal. Peut-on transporter le grain de Brandon à Québec pour 14½ cents par boisseau ou moins ? Si on peut le transporter à raison de quatorze cents et demi, alors les taux du transport par terre et par eau entre Brandon et le bord de la mer sont virtuellement les mêmes que les taux du transport par chemin de fer exclusivement entre les mêmes endroits.

L'honorable M. TARTE : Si je suis bien renseigné, les taux, cette année, sur le Canadian Northern, entre Brandon et Port-Arthur sont de 5 à 6 cents.

M. McCREARY : Entre Winnipeg et Port-Arthur, par le Canadian Northern. à venir jusqu'à hier, les taux étaient de 12 cents par 100 livres. A partir d'aujourd'hui, ils seront de 10 cents. Le décret ministériel a été adopté le 16 juillet. Les taux étaient de 14 cents, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'honorable M. TARTE : Depuis Duluth jusqu'à Québec, les taux cette année, ne sont que de 3 cents par boisseau et même moins. Mais, même s'ils étaient de 7 cents, comme le prix du transport sera abaissé entre les différentes localités de l'ouest et le port de sortie, ils seront certainement diminués à 3 et 4 cents par boisseau. Vous aurez alors à lutter contre des taux de 6 cents, par chemin de fer et par eau, jusqu'à Québec.

M. CHARLTON : Il faut ajouter à cela le transport jusqu'à Port-Arthur.

L'honorable M. TARTE : A l'heure qu'il est les bateaux de la Compagnie Wolvin transportent du blé à Québec pour 3 cents par boisseau ; ils en ont même transporté pour 2½ cents, mais le taux régulier, cet été est de 3 cents. Les taux de Port-Arthur à Fort-William sont les mêmes. Or, les prix actuels du Canadian Northern sont de 7 cents.

M. ROCHE (Marquette) : Six cents.

L'honorable M. TARTE : Cela fait 9 cents depuis le lieu de production jusqu'à Québec. Les taux depuis Port-Arthur, Duluth et autres ports de l'ouest diminueront certainement. Mais même avec les taux actuels, les chemins de fer sont incapables de soutenir la concurrence contre le transport mixte.

M. CHARLTON : Cela reste à voir. Je demande de continuer mes remarques sans être interrompu. Les taux entre Brandon et Port-Arthur, hier encore, étaient de 16 cents par 100 livres. Depuis hier, ils sont réduits à 14 cents, soit 8·40 par boisseau. Si les taux entre Port-Arthur et Québec sont ce que dit l'honorable député, cela fait 11·40 ou 11½ cents en tout.

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On n'a jamais transporté un boisseau de blé par eau depuis Port-Arthur jusqu'à Québec.

M. CHARLTON : Je raisonne comme si les chiffres cités par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) étaient exacts. Je sais quels sont les taux actuels entre Brandon et Port-Arthur, et je sais qu'ils ont été abaissés, mais je n'ai pas le droit de supposer qu'ils seront réduits davantage. J'admets, pour les fins de la dicussion que le transport de Port-Arthur à Québec coûte 3 cents, mais je ne puis pas admettre que c'est le taux normal. En réalité je ne le crois pas, mais disons que ce taux est de 3 cents. Or, j'affirme que le taux actuel, de Brandon à Port-Arthur est de 8.40 cents. Quels seraient les prix pour le transport entièrement par chemin de fer ?

M. INGRAM : Quelles sont les distances?

M. CHARLTON : Je veux en finir avec ce côté de la question. Aujourd'hui, j'ai été interrompu à toutes les deux ou trois phrases. Je me suis procuré de M. J. G. Scott, du Great Northern, des renseignements précis sur le coût du transport. Il me dit que sur une partie de ce chemin les pentes sont de 6-10 de pied par 100 pieds ou de 31 68-100 de pieds au mille. Avec une locomotive Mogol pesant 75 tonnes sans le tender, on transporte sur cette division des charges de 2,000 ou 2,020 tonnes, ce qui équivaut à un convoi de 45 wagons, portant 1,000 boisseaux de blé chacun, ou 45,000 boisseaux par convoi. Le coût de cette traction est de 89 cents par train-mille—c'est-à-dire pour chaque mille que parcourt le convoi.

Mettons un dollar, au lieu de 89 cents et supposons qu'entre Brandon et Québec nous avons un chemin de fer construit dans les mêmes conditions. La distance entre Winnipeg et Québec est calculée à 1,475 milles; c'est peut-être plus que la distance exacte, mais acceptons ce chiffre. La traction sur ce chemin, basée sur les prix que je viens de donner, coûterait 3.58 cents par boisseau. Ajoutons à cela 50 pour 100 de profit, et nous avons 5.37 cents par boisseau, entre Brandon et Québec, avec un bénéfice de 50 pour 100. J'oppose ces chiffres à ceux de mon honorable ami qui prétend que le transport mixte coûterait 11.40 cents. L'honorable député dit que le transport entièrement par terre n'y est pas ; c'est plutôt la navigation qui n'y est pas du tout. A présent que nous sommes en état de faire des calculs, nous arrivons à des résultats surprenants.

Voyons maintenant dans quelles conditions pourrait se faire ce trafic sur un chemin de fer dont les pentes n'excèderaient pas 4-10 pour 100. Sur un chemin comme celui-là, une locomotive Mogol de 75 tonnes peut transporter 60 wagons contenant 1,000 boisseaux de blé chacun, soit 60,000 boisseaux ou 1,800 tonnes. Ce ne sont pas des charges très lourdes pour ces locomotives sur un chemin avec des pentes comme celles-là, des ponts très solides, des rails pesants et tous les perfectionnements modernes. Elles pourraient traîner aussi facilement 75 wagons, mais de pareils convois seraient difficiles à manœuvrer. J'habite le long d'un chemin sur lequel une locomotive pourrait traîner 100 wagons sur une voie de 19 pieds au mille. Avec des pentes de 4-10 de pied entre Brandon et Québec, le coût de la traction ne serait que de 2.68 de cent par boisseau. Ajoutons à cela 1.34 cent—c'est-à-dire 50 pour 100 pour les profits, et on constate que le grain peut être transporté de Brandon à Québec, pour 4.02 cents, sur un chemin comme celui dont je parle, tout en laissant une marge de 50 pour 100 pour les profiets.

Les orateurs de la droite prétendent que ce chemin de fer ne résout pas le problème des transports, et qu'il n'aura aucune utilité, et qu'à ce point de vue le gouvernement n'est pas justifiable d'entreprendre la construction. Je prétends au contraire que la preuve la plus concluante de la sagesse du projet ministériel réside dans les conséquences qu'il aura sur la question des transports. Je n'entrerai pas dans d'autres détails, mais je tenais à donner ces explications en réponse aux remarques de l'honorable député.

L'honorable M. TARTE : Avec toute la déférence possible pour M. Scott, je me permettrai de dire que les chiffres qu'on vient de nous donner sont purement fantaisistes. Pour conduire cette discussion, nous avons pour nous guider, l'expérience des plus grands chemins de fer du monde. Il y a aux Etats-Unis, 200,000 milles de voies ferrées, administrées par des hommes capables; ces chemins traversent des territoires très peuplés—par une population de 80,000,000 d'habitants,—et cependant, pas un seul de ces chemins de fer n'accorde des taux comme ceux dont parle l'honorable député. Les chiffres qu'il cite n'existent que sur le papier, et ne peuvent subir l'épreuve de l'expérience. Rien n'est plus facile que de jongler avec les chiffres; mais il faut s'en tenir à la réalité. Quels sont les faits véritables sur lesquels l'honorable député, tout bien renseigné qu'il est, s'appuie pour démontrer que ce qu'il vient de dire est réalisable ? Comment prouve-t-il que ses calculs veulent dire quelque chose ? S'il est capable de me nommer un chemin de fer américain dont les taux ne sont pas au moins double de ceux qu'il vient de donner, je ne dirai plus un mot. Ces calculs sont fantaisistes; ils ont été faits par un homme de bonne volonté et très enthousiaste. Nous l'avons entendu M. Scott, devant le comité des chemins de fer et j'ai ici ses calculs qu'il a eu l'obligeance de me communiquer. Je les ai discutés avec des hommes du métier, des hommes d'expérience, et on m'a démontré qu'ils sont absolument faux. Ils ne sont conformes ni à la statistique, ni à l'expérience.

M. CHARLTON : L'honorable député m'a demandé des faits et je lui en ai donné. Je m'appuie sur l'autorité de M. Scott pour dire que sur une partie de ce chemin une seule locomotive a traîné de 2,000 à 2,020 tonnes, ce qui équivaut à 45,000 boisseaux de blé, et que le coût de la traction n'était que de 89 cents par mille de traction. Mais j'ai ajouté 11 cents, pour être plus certain de couvrir les frais et je dis que le prix du transport est un dollar par mille de traction.

Voilà une donnée sur laquelle on peut baser des calculs précis. Si les données sont exactes, le résultat se prouve de lui-même. Mon honorable ami se demande sur quel chemin de fer des Etats-Unis on accorde de pareils taux. L'an dernier, en discutant la question des transports j'ai démontré par le témoignage d'un employé supérieur du New-York Central, que ce chemin pouvait, au besoin, transporter du grain de Buffalo à New-York pour 50 cents par tonne, soit 1·6 cent par boisseau et réaliser un profit suffisant pour en faire un trafic rémunérateur.

Depuis quelques années on a accompli des progrès merveilleux dans le transport par chemin de fer. Avec une voie d'un niveau uniforme, des rails pesants, des ponts massifs, des nouvelles éclisses qui font disparaître toute solution de continuité, de puissantes locomotives dont la force de traction est cinq fois plus grandes que celle des locomotives d'autrefois, des wagons d'une plus forte capacité, es convois plus longs n'exigeant que le même nombre d'employés, il est facile de voir que l'avenir appartient au transport par chemin de fer. Ce nouveau chemin de fer transcontinental répondra aux

besoins du pays et amènera le trafic dans les ports canadiens.

L'honorable M. TARTE : Quels sont les taux sur le New-York Central ? En hiver, ils sont de 5 cents par boisseau, entre Buffalo et New-York, une distance de 440 milles. Mon honorable ami sait cela comme moi, et en été, ils sont de 3½ cents par boisseau. Je ne vois pas comment il peut citer l'exemple du New-York Central à l'appui de ses prétentions. Il nous donne aussi l'opinion d'un homme qui prétend pouvoir faire telle et telle chose. Je ne crois pas que M. Scott ait transporté de grandes quantités de grain.

M. CHARLTON : Il n'en a jamais transporté.

L'honorable M. TARTE : Alors, ses calculs ne sont pas basés sur l'expérience et nous ne pouvons pas les accepter.

M. CHARLTON : Quels dividendes paie le New-York Central ?

L'honorable M. TARTE : Je discuterai cette question dans un instant.

M. CHARLTON : Sur un capital majoré dont $500 d'actions ne représente que $100 réellement versés, ce chemin rapporte de 5 à 6 pour 100.

L'honorable M. TARTE : Il ne transporte pas que du grain.

M. KEMP : Le coût du transport du grain depuis le Nord-Ouest jusqu'à la mer, est probablement la question la plus importante de toute cette affaire d'un nouveau transcontinental. L'honorable député de Norfolk-nord, disait, il y a un instant, que ses déclarations sur cette question ont été citées bien souvent, plus souvent que celles d'aucun autre député.

La raison en est que l'honorable député a parlé bien plus nettement que les honorables membres du gouvernement. Il y avait dans chacune de ses assertions au sujet du coût des transports, quelque chose de tangible, quelque chose que nous pouvions critiquer, tandis que les membres du gouvernement n'ont parlé que d'une manière très vague. Je ne veux pas faire dire à l'honorable député ce qu'il n'a pas dit, mais si je ne me trompe pas il nous a dit, il y a quelques instants, que le transport du blé depuis la tête des lacs jusqu'à Buffalo coûtait 6 cents par boisseau.

M. CHARLTON : Mon honorable ami est évidemment un peu dur d'entendement. J'ai dit que depuis la tête des lacs jusqu'à New-York ou Montréal le transport d'un boisseau de blé coûtait 6 cents.

M. KEMP : Depuis la tête des lacs, dites-vous ?

M. CHARLTON : Oui, depuis la tête des lacs jusqu'à Montréal.

M. KEMP : Alors je demande pardon à l'honorable député. Il a donc voulu dire que le transport d'un boisseau de blé depuis la tête des lacs jusqu'au port de mer coûtait 6 cents.

M. CHARLTON : C'est bien cela.

M. KEMP : L'honorable député voulait comparer le coût du transport entre la tête des lacs par les routes actuelles, avec le coût qu'il prétend être possible d'obtenir par ce nouveau chemin, et il avait dans ce cas-ci à compter avec 6 cents le boisseau.

M. CHARLTON : J'ai en outre parlé des taux de transport depuis Brandon jusqu'aux lacs.

M. KEMP : L'honorable député de Sainte Marie (l'honorable M. Tarte) accusé l'honorable député de Norfolk-nord de ne pas toujours donner des chiffres exacts. Que ce soit vrai ou non, je veux dire à l'honorable député de Saint-Marie qu'il n'est pas nécessaire d'aller au loin chercher des témoins pour contredire ce que l'honorable député a dit cet après-midi au sujet des taux de transport, car nous avons ses propres paroles pour faire cette besogne. Il vient de déclarer que le transport d'un boisseau de blé depuis les lacs jusqu'à le mer coûtait 6 cents. mais au mois de mai dernier, dans son discours sur la question des transports il disait ceci :

> Le trafic cherchera toujours les eaux des grands lacs.

Et plus loin:

> De sorte qu'il serait possible de transporter du blé depuis Port-Arthur jusqu'à New-York pour trois cents le boisseau.

Pas six cents comme il le dit maintenant.

M. CHARLTON : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui fournir une explication ? Je parlais alors de choses possibles et non pas de choses réelles. J'ai dit dans ce discours que l'on avait transporté du blé du lac Supérieur à Buffalo pour un cent et demi le boisseau, et qu'on pouvait en transporter depuis Buffalo jusqu'à New-York pour un cent et six-millièmes. Mais je n'ai pas dit que l'on en transporte, et je ne crois pas que l'on en transporte, mais quand bien même les Américains réussiraient à transporter le blé pour trois cents entre les points que j'ai nommés nous pourrions encore lutter contre ce taux si nous avions entre Brandon et Port-Arthur le taux dont j'ai parlé.

M. KEMP : L'honorable député nous a dit qu'il parlait de choses possibles mais qu'il ne savait pas si ces choses possibles se réaliseraient jamais. Je suppose que nous devons alors accepter de la même façon ce qu'il nous a dit cet après-midi au sujet du taux qu'il dit possible entre Brandon et que le Grand-Tronc-Pacifique. Je suppose que nous devons regarder ces prétentions comme des choses possibles matis qui ne se réaliseront pas.

M. CHARLTON : Mon honorable ami devrait être assez juste pour savoir gré des renseignements que je donne à la Chambre lorsque je lui dit que le transport des marchandises peut se faire pour un certain prix depuis Brandon jusqu'à Québec. S'il ajoute aux frais de transport réels, raisonnable il aura alors le chiffre exact. Qu'il contredise cela s'il le peut. Mais dire que j'ai au mois de mai dernier lorsque mes renseignement étaient peut-être encore incomplets, donné des chiffres qui peuvent ne pas s'accorder avec ceux que je donne aujourd'hui, n'a rien à faire avec la question actuelle, à moins qu'il ne suppose que je sois assez stupide pour ne jamais changer d'opinion.

M. KEMP : Je vais lire la suite des paroles de l'honorable député :

> De sorte qu'il serait possible de transporter le blé depuis Port-Arthur jusqu'à New-York pour trois cents le boisseau ou au plus 4 cents. Cela, dans mon opinion, fait qu'il nous est impossible présentement de faire concurrence à cette route. Il est inutile de songer à transporter, entièrement par chemin de fer, depuis Port-Arthur jusqu'à Québec ou Halifax du blé au même prix que peuvent en transporter les routes américaines dont je viens de parler.

De sorte que si l'honorable député nous blâme de le citer trop fréquemment, il voudra bien se souvenir que c'est parce qu'il se contredit. Or, M. le président, je dis qu'il est absurde de la part de l'honorable député de prétendre que l'on peut transporter du blé depuis Brandon jusqu'à Québec pour 4 cents le boisseau. Je ne vois pas du tout comment l'honorable député fait pour arriver à ce chiffre. Lo statistique des chemins établit ce que coûte le transport d'un boisseau de blé dans de certaines conditions. Si les rampes et les courbes sont favorables la traction sera plus facile et coûtera moins cher que si elles sont défavorables. Or le prix le plus bas auquel le grain ou toute autre espèce de marchandises peut être transporté, d'après cette statistique, est de 4 à 5 millèmes de cent par tonne par mille, et si les circonstances sont très favorables il est possible de faire le transport pour à peu près 3 ou 3 millièmes et demi par tonne par mille. Mais la réalité est que les taux actuels depuis la tête des lacs jusqu'à la mer sont d'environ la moitié de ces chiffres, et je défie l'honorable député de me contredire. Le transport du grain depuis Winnipeg jusqu'à Québec par chemin de fer coûtera deux fois ce qu'il coûte aujourd'hui, et vous ne pouvez en conséquence espérer transporter du blé par le chemin projeté. Je crois que ce que le gouvernement a de mieux à faire dans la circonstance est d'obtenir le témoignage d'experts. Pourquoi n'obtiendrait-t-il pas une lettre de quelques personnes qui font autorité dans ces questions pour appuyer les assertions de l'honorable député de Norfolk-nord ? Pourquoi le gouvernement ne procure-t-il pas quelques témoignages à ce sujet ?

M. CLARKE : Il ne peut en avoir. Qu'il obtienne donc une lettre de sir William Van Horne.

M. KEMP : Oui, ou bien de M. Hays. Que M. Hays déclare sous sa signature qu'il transportera du grain sur ce chemin de fer pour 4 cents le boisseau. Le Grand Tronc ne transporte pas de grain pour ce prix sur aucune partie de son réseau, pas même pour le double de ce prix.

Cette discussion qui a commencé au sujet du tracé du chemin, s'est depuis étendue à tout le bill. Une ou deux fois j'ai essayé vainement de faire quelques questions. Le principe posé dans la charte du Grand Tronc est que ce chemin devra être éloigné d'au moins 30 milles des chemins de fer déjà en exploitation, excepté lorsqu'on approchera des terminus, et nous avons demandé au gouvernement s'il allait maintenir ce principe ou non. Devant le comité des chemins de fer au commencement de la session l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été franc, et a déclaré que le gouvernement était prêt à maintenir ce principe, non seulement à l'égard de ce chemin de fer mais à l'égard d'autres chemins, et que le parlement n'accorderait plus de chartes de chemin de fer dans le Nord-Ouest, à moins que lesdits chemins ne passent à 30 milles de distance des autres chemins. En premier lieu il croyait que la distance devrait être de 40 milles, mais plus tard elle a été réduite à 30. Or l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) a, ce matin, à l'occasion du débat entre l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et le premier ministre sur ce point, pris part à la discussion et donna l'exemple suivant. Il nous a donné comme exemple de concurrence le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique dont les lignes sont parallèles entre Ottawa et Montréal. Or, a-t-il dit, vous aurez la concurrence si vous faites le tracé du nouveau chemin parallèlement au Canadian Northern. C'est un point à établir que la concurrence dans ces circonstances. Je ne crois pas qu'il y ait concurrence entre deux chemins de fer parallèles, parce qu'ils s'entendent sur les tarifs. Mais ce n'est pas ce que nous voulons. Nous voulons savoir si le gouvernement a l'intention de forcer la Compagnie du Canadian Northern, à vendre son chemin à la Compagnie du Grand Tronc. Si ce n'est pas sa politique, le gouvernement dira-t-il que ce chemin de fer sera éloigné des autres chemins d'au moins 30 milles et que le principe posé dans la charte sera respecté ?

Au sujet du tracé de la division de l'Est j'admets que c'est une question un peu difficile. Mais il y a un point sur lequel j'aimerais à avoir quelques renseignements. Pourquoi le contrat entre le gouvernement et le Grand Tronc est-il muet au sujet de l'élévation des rampes sur cette partie du chemin ? On ne cesse de nous répéter que l'on va transporter par ce chemin de fer des produits du Nord-Ouest jusqu'à la mer, et qu'on les transportera à bon marché. Pour cela il

faudra que ce chemin soit bien construit ; ses rampes devront être faciles et ses courbes à grands rayons. Cependant il n'y a rien dans le contrat à ce sujet. Si le gouvernement construit un chemin avec des rampes de six-dixièmes par cent ou plus, la Compagnie du Grand Tronc se considérerait-elle obligée d'exploiter ce chemin ? Je crois qu'à moins d'une clause spéciale dans le contrat concernant le type du chemin, la Compagnie du Grand Tronc pourra répudier son engagement. Ce chemin ne pourra certainement pas transporter du grain depuis la tête des lacs jusqu'à la mer à aussi bon marché que la route par eau, mais comment pourrions-nous espérer qu'il transporte du grain ou tout autre sorte de produit si on ne le construit pas de première classe, et si ses rampes ne sont pas très douces. Le contrat à ce sujet paraît être fait d'une manière très lâche, et j'espère que l'on donnera à la Chambre plus de renseignements à ce sujet. Je ne veux pas m'étendre trop longtemps sur ces questions maintenant, car j'y veux revenir, mais je dis que si l'on peut transporter sur ce chemin du grain à aussi bon marché ou à meilleur marché que par eau, pourquoi le gouvernement ne dit-il pas que le grain sera transporté sur ce chemin à un taux moindre que les taux aujourd'hui en vigueur ?

Le gouvernement du Manitoba dans son marché avec le Canadian Northern et dans l'acte de fusion du Northern Pacific avec le réseau de Manitoba a dit : Vous devrez réduire le tarif du transport du blé de deux cents à telle date, et de deux autres cents à telle autre date. Les cultivateurs du Nord-Ouest ont compris ce que ce marché voulait dire, et ils savent que le grain expédié par ce chemin leur rapporte cette somme de plus par boisseau. Pourquoi le gouvernement ne stipulerait-il pas que ce nouveau chemin devra transporter le blé à un quart de cent, un demi-cent, un cent, deux cents meilleur marché que par les routes actuelles. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit que le transport par ce chemin coûterait trois cents de moins que par les routes actuelles. Si le gouvernement insérait dans le bill un article de ce genre que le peuple pourrait comprendre, quand même ce ne serait qu'un quart de cent par boisseau, la chose serait claire.

M. WRIGHT : Il y a un point sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Tous, nous désirons augmenter notre commerce avec la même partie, et le congrès des chambres de commerce de l'empire tenu récemment à Montréal a donné beaucoup de renseignements à ce sujet, que nous devrons étudier avec soin. On s'est plaint, avec raison, je crois, que le grain expédié en Angleterre n'était pas de première qualité. Cette allégation a été faite ouvertement devant le congrès par des hommes honorables et personne ne l'a repoussée. On a demandé : Existe-t-il quelques moyens qui nous permettrait d'aller acheter directement le blé des cultivateurs dans le Nord-Ouest, et transporter ce même blé en Angleterre sans qu'il soit mêlé avec d'autre Un moyen de résoudre ce problème est de construire un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à Québec. Alors les acheteurs anglais pourraient aller acheter directement le blé des cultivateurs, et payer le No 1 dur le prix que ce marchand anglais a exprimé au congrès en disant qu'on en donnerait cent fois plus cher—ce sont les mots mêmes dont il s'est servi—pourvu qu'il soit possible d'avoir en Angleterre le blé même qui aura été acheté dans l'ouest. Si les commerçants anglais pouvaient acheter du blé dans l'ouest, le mettre à bord des wagons, le transporter directement à Québec, placer le même blé qu'ils ont acheté dans l'ouest sur un navire, et le transporter en Angleterre, alors ils sauront que le blé n'a pas été changé ni mêlé. Cette question a été discutée privément entre quelques personnes, et lorsqu'on leur a dit que ce plan pouvait être exécuté au sujet du blé, elles ont demandé s'il ne pourrait pas être exécuté également au sujet de l'avoine. Les commerçants anglais veulent avoir la première qualité d'avoine ; ils veulent avoir notre meilleure et plus pesante avoine blanche afin de faire leur gruau.

On répondit à celui qui demandait cela que la chose pouvait se faire, et il demanda ensuite si elle était possible au sujet des pois. Il nous raconta que l'on voulait avoir en Angleterre des pois récoltés sur nos terres argileuses, parce qu'ils cuisent mieux que les autres. Ces commerçants sont des hommes pratiques et ils nous ont dit : S'il y a moyen de faire disparaître ces difficultés, nous sommes disposés à payer un prix plus élevé que le prix régulier pour ces produits. Dans les conditions actuelles d'expédition du grain en Angleterre, le blé de l'ouest doit nécessairement être mêlé à d'autres, à cause des nombreux transbordements qu'il subit ; un marchand achète du blé dans l'ouest et le met dans un élévateur avec d'autres blés de qualité différente, et bien qu'on lui vende du blé n° 1 dur, ce ne sera plus du blé n° 1 dur quand il atteindra Liverpool. Le président de la chambre de commerce de Montréal a répondu que le blé n'était pas analysé à Montréal mais à Winnipeg et à Port-Arthur, et que les expéditeurs de Montréal n'étaient pas responsables de la qualité. Le blé est d'abord placé dans un élévateur à Winnipeg ou à l'endroit où il est acheté. Il est ensuite mis à bord des wagons de chemin de fer où il se trouve mêlé avec d'autre blé. A Port-Arthur on le remet dans l'élévateur où il est mêlé de nouveau. Il est ensuite transporté à Parry-Sound, de nouveau placé dans un élévateur, mêlé encore une fois, et mis à bord des wagons où un nouveau mélange se fait, et de là transporté à Montréal où on le mêle une dernière fois en le mettant avec d'autre blé à bord des navires. On ne livre donc pas à Liverpool le même blé qui a été acheté dans

l'ouest. La chose sera possible lorsque nous aurons un chemin de fer direct depuis Winnipeg jusqu'à Québec ; alors on pourra mettre à bord des wagons le blé même que le commerçant aura acheté ; ce blé sera mis à bord des navires à Québec dans des compartiments séparés et de cette façon l'acheteur en Angleterre recevra le même blé qu'il a acheté dans l'ouest. C'est ce que les commerçants anglais désirent et ils disent que si cela peut se faire ainsi ils sont prêts à payer notre blé cent fois plus cher qu'il le paient aujourd'hui.

M. MACLEAN : Est-ce que cela ne peut pas être fait aujourd'hui avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. WRIGHT : Je répète les paroles mêmes de ce marchand et ceux qui étaient présents à cette séance du congrès s'en rappellent. Ce sont absolument les mots dont il s'est servi "cent fois plus cher". On voit par là que l'on tient en Angleterre à avoir la meilleure qualité de blé, et surtout que l'on veut être certain d'avoir l'article qu'on a acheté. Nos amis de la gauche semblent croire qu'il n'y aura que du blé à transporter par ce chemin. Ils doivent pourtant savoir que l'élevage des bestiaux prend de grands développements dans l'ouest et qu'on ne peut transporter les bestiaux comme on transporte du blé. Cela ne se met pas dans un élévateur ensuite dans des bateaux, et encore dans les élévateurs comme on fait pour le grain. Les bestiaux se transportera par chemin de fer. Ce chemin transportera aussi du fromage dont la fabrication ne pourra qu'augmenter dans l'ouest ; il transportera aussi du beurre et tous les produits de la ferme qu'il faut transporter rapidement pour qu'ils ne se détériorent pas. Le pays retirera de grands avantages de ce chemin et tous ceux qui veulent la prospérité du Canada devront l'appuyer de toutes manières possibles.

M. SPROULE : Je regrette que l'honorable député de Norfolk-nord ne soit pas ici, car j'ai un mot à dire au sujet des calculs qu'il a établis. Ces calculs sont si erronés que je ne puis les laisser passer sans protester. Il y a un instant, il nous a dit que le transport du blé depuis Brandon jusqu'à Québec pourrait se faire par le nouveau chemin pour 4 cents le boisseau. Puis, il a dit que depuis Brandon jusqu'à Port-Arthur le transport du blé coûtait aujourd'hui 8·41 cents ou près 8½ cents le boisseau. Ce transport se fait aujourd'hui par voie de fer, et s'il faisait la même réduction sur cette partie du parcours qui est entièrement par voie de fer, il serait plus franc, mais il ne la fait pas, et bien que le transport d'un boisseau de blé sur ces 560 milles de chemin de fer coûte aujourd'hui 8½ cents, il dit qu'on pourra faire le même transport sur 1,900 milles pour 4 cents le boisseau.

Cette prétention n'est-elle pas absurde, car s'il est possible de réduire autant que cela le coût du transport entre Brandon et Québec, en peut le réduire en proportion entre Brandon et Port-Arthur. Le transport d'un boisseau de blé depuis Port-Arthur jusqu'à Québec par eau, ne coûte que 3 cents, et si vous faites entre Port-Arthur et Brandon une réduction proportionnée à celle que l'honorable député se propose de faire entre Port-Arthur et Québec par voie de fer, le transport par eau vous coûtera beaucoup moins cher que le transport par voie de fer. La comparaison de l'honorable député ne vaut donc rien.

S'il est possible, ainsi que le prétend l'honorable député, de réduire le coût du transport par le chemin de fer proposé en augmentant sa puissance de traction au moyen de rampes plus douces et de courbes plus allongées, il est possible d'avoir le même résultat sur les chemins de fer entre Port-Arthur et Brandon ou entre Depot-Harbour et Montréal ou Québec.

Ces chemins de fer sont aussi susceptibles d'être améliorés que le nouveau chemin de fer que l'on veut construire. De Port-Arthur à Depot-Harbour, on transporte aujourd'hui le grain pour 1 cent le boisseau, et même moins. L'honorable député (M. Charlton) a beau faire des calculs, il ne pourra empêcher que le transport par eau et par voie de fer sera toujours moins cher que le transport exclusivement par voie de fer.

M. TAYLOR : L'honorable député de Renfrew (M. Wright) nous a expliqué longuement que ce chemin de fer était nécessaire parce qu'il permettrait de prendre le blé n° 1 dur, à Winnipeg, et de déposer le même blé aux ports de mer. Pourquoi ne le pourrait-on pas aujourd'hui ?

M. WRIGHT : J'ai montré que le blé subissait de nombreux transbordements, et mon honorable ami (M. Taylor) le sait, parce qu'il est un ancien commerçant de grain comme moi-même. Il sait perfaitement qu'à Portage-la-Prairie, il faut mettre le blé dans les élévateurs où on le classifie. De l'élévateur, on le met dans les wagons pour le transporter à Fort-William où il faut de nouveau le remettre dans l'élévateur où il est mêlé à d'autre blé. De l'élévateur on le descend ensuite dans les steamers où il est de nouveau mêlé avec d'autres blés qui portent peut-être le n° 1, mais n'en ont pas la qualité, il s'en faut.

Un DEPUTE : Vous vous trompez complètement.

M. WRIGHT : J'ai fait le commerce de grain et je sais ce que je dis ; ceux qui ont parlé au congrès des chambres de commerce à Montréal, se sont plaints que tout le blé qu'on leur vendait comme du blé n° 1 dur, n'en était pas.

M. BOYD : Que fait l'inspecteur du gouvernement alors ?

M. TAYLOR : L'honorable député n'a pas répondu à la question que j'ai posée : com-

ment le nouveau chemin remédiera-t-il à la situation ? Vous dites que vous amènerez les wagons auprès de l'élévateur, et que vous les chargerez de blé n° 1 dur, que vous expédierez par le nouveau chemin de fer jusqu'à un port de mer. Mais c'est ce qui se fait tous les jours.

M. WRIGHT : L'honorable député sait parfaitement que lorsque les commerçants achètent le blé directement des cultivateurs ils fixent la qualité à leur goût.

M. TAYLOR : Quel arrangement l'honorable député substituera-t-il à l'arrangement qui existe aujourd'hui, lorsqu'il aura son nouveau transcontinental ? Recueillera-t-il le grain des cultivateurs le long du chemin pour le mettre immédiatement dans les wagons ?

M. WRIGHT : Ce marchand anglais qui a parlé devant la chambre de commerce à Montréal a dit que des cultivateurs lui avaient envoyé des échantillons magnifiques de blé n° 1 dur, et qu'il voudrait acheter ce blé directement des cultivateurs afin d'être certain d'avoir le même article.

M. TAYLOR : Mais vous le pouvez aujourd'hui en vous servant du chemin de fer Canadien du Pacifique. Vous pouvez acheter le blé directement des cultivateurs aux entrepôts plats et le transporter par le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est ce que les cutivateurs dans mon comté, qui voulaient avoir du blé n° 1 dur pour la semence, ont fait, et si ces commerçants anglais veulent faire comme eux, ils le peuvent, mais c'est impraticable dans le commerce, quand même vous auriez le nouveau chemin.

M. MONK : Vu qu'il est près de six heures, j'appellerai l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que nous avons siégé très tard hier soir, et il est venu à l'idée de plusieurs députés que nous pourrions peut-être faire avancer l'ouvrage aussi vite si nous ajournions à six heures. Pour ma part, je crois que le débat ne durerait pas plus longtemps, et c'est l'opinion que j'ai entendu exprimer par plusieurs. Je puis dire à mon très honorable ami que l'opposition ne désire pas retarder les travaux du comité. Nous voulons faire notre devoir et discuter le projet, mais nous ne voulons apporter aucun retard injustifiable.

Le PREMIER MINISTRE : J'aimerais beaucoup à me rendre aux désirs de mes honorables amis de la gauche, d'autant plus que nous, de la droite, bénéficierons du congé. Je dois faire remarquer cependant, que nous avons passé toute la journée à discuter ce bill et que nous n'en avons pas adopté encore un seul article. La discussion a été sans doute utile bien qu'à certains endroits, académique.

M. HUGHES (Victoria) : Cet article est très important.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas à me plaindre de la nature de la discussion, mais mon honorable ami (M. Monk) pourrait peut-être donner à la Chambre l'assurance que ce bill sera adopté dans un délai raisonnable. Je me rendrai avec plaisir à sa demande, mais à la condition que l'opposition n'apporte pas de retards inutiles à l'adoption du bill.

M. MONK : Je ne puis prendre cet engagement, d'autant plus que je ne fais que remplacer temporairement le chef de l'opposition. Je crois cependant que les députés de la gauche sont disposés à traiter le bill comme des hommes d'affaires, pourvu que le gouvernement nous donne de la même manière les renseignements dont nous avons besoin. Nous n'avons aucunement le désir de retarder l'adoption du bill. Je ne puis m'engager à plus que cela, et je crois que c'est aussi le sentiment de nos amis.

Le PREMIER MINISTRE : Au sujet des renseignements dont parle mon honorable ami, je dois dire que le gouvernement ne peut en fournir d'autres que ceux qui sont déjà devant la Chambre. Nous pourrions discuter pendant des jours et des semaines, que le gouvernement ne pourrait donner d'autres renseignements, parce qu'il est impossible de dire quel sera le tracé du chemin, tant que les relevés topographiques n'auront pas été faits, et tant que nous n'aurons pas les rapports de ces relevés et fait un choix de la route. Le gouvernement n'a donc pas d'autres renseignements à fournir pour le moment.

M. HUGHES (Victoria) : L'article présentement soumis au comité est le plus important du bill, et c'est si vrai que ce sera à peu près le seul que nous discuterons dans tout le bill. Lorsque cet article sera adopté, tout le reste du bill passera comme une lettre à la poste. Je dois dire que la Chambre a besoin de plus d'informations, et je dois dire aussi que la gauche est en mesure d'en fournir beaucoup.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'oppose pas à une discussion raisonnable. C'est parfaitement juste. Si les honorables députés de la gauche me disent qu'ils n'ont pas épuisé la discussion de cet article, je n'ai plus rien à dire. Mais avant que le gouvernement consente à ajourner à six heures, je crois qu'il est raisonnable que les honorables députés de la gauche s'engagent à faire tout en leur pouvoir pour expédier le plus vite possible.

M. CLARKE : Nous avons fait pas mal de travail aujourd'hui. Nous avons adopté la résolution sur laquelle ce bill est basé, nous avons fait passer le bill en deuxième délibération, et maintenant nous sommes en comité. Je crois plutôt que nous allons trop vite. L'honorable premier ministre a-t-il déposé sur le bureau de la Chambre tous les renseignements que le gouvernement a en sa possession.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement a recueilli beaucoup d'informations au sujet de la nature de la route entre Québec et Winnipeg. Lorsque j'ai présenté le bill à la Chambre j'ai dit : des monceaux de renseignements, et je n'ai rien à modifier dans ces paroles. Mais il est difficile de se procurer ces informations, et cela va prendre un peu de temps. J'ai essayé cependant de les condenser, et j'espère pouvoir en déposer un résumé sur le bureau de la Chambre.

M. MONK : Puis-je demander si parmi ces monceaux de renseignements il y en a qui sont d'une nature précise concernant le tarif de transport de l'ouest à l'est, particulièrement sur le grain.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que les ingénieurs ou les arpenteurs aient été chargés de faire des études au sujet des tarifs de transport.

M. MACLEAN : Mais peut-être que le premier ministre pourra obtenir de M. Hays, le gérant du Grand Tronc, un document appuyant la déclaration faite cet après-midi par l'honorable député de Norfolk-nord, que si le Grand Tronc obtient ce chemin et toutes les concessions qu'il demande, il pourra transporter le grain du Canada par chemin de fer pour moins que le prix par eau.

M. HUGHES (Victoria) : Personne ne prend l'honorable député de Norfolk-nord au sérieux.

M. MACLEAN : Cela serait un renseignement précis, et je crois que nous y avons droit.

Le PREMIER MINISTRE : Je crains que mon honorable ami ne soit comme Saint-Thomas ; nous ne réussirons jamais à le convaincre.

M. LENNOX : Je n'ai pas compris que l'honorable député qui dirige l'opposition dans le moment était disposé à engager les membres de ce côté-ci de la Chambre au sujet de la conduite qu'ils devront tenir tant que durera la discussion de ce bill. Pour ma part, je suis très peu disposé à faire des compromis, explicites ou implicites, qui pourraient nous gêner dans le libre exercice de notre jugement à mesure que la discussion avancera. Je comprends que les membres de cette Chambre désirent se reposer après les travaux ardus de ces jours derniers, et ce ne serait pas une perte de temps si nous prenions un repos ce soir ; mais je déclare de la façon la plus catégorique que je ne consentirai pas, pour obtenir cet ajournement, à abandonner quelques-uns de nos privilèges ou faire quelque promesse à cet effet. Si cet ajournement ne doit pas être pour l'avantage des deux côtés de la Chambre, je ne crois pas que ce côté-ci on le désire.

M. CLARKE.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai rien dit qui puisse impliquer l'intention, de la part du gouvernement, d'entraver la discussion ou d'empêcher les députés d'user des pouvoirs légitimes dont on les a revêtus ; mais il y a une manière de faire les affaires. Il me semble que l'honorable député a à cœur d'en faciliter l'expédition, et s'il en est ainsi, il répond à mon désir.

M. LENNOX : Je pense bien que tous les membres de la gauche tiennent tout autant que ceux de la droite à favoriser l'expédition de la besogne et qu'on n'a pas raison de croire qu'ils n'y tiennent pas. Nous voulons tous retourner chez nous le plus tôt possible ; mais il importe encore plus que cette question soit discutée d'une façon convenable. Je ne veux rien dire qui ne soit tout à fait poli, à l'adresse du premier ministre ; mais je ne veux pas qu'il semble être entendu que toute décision de sa part doit nous lier.

M. CLARKE : Vu que l'honorable ministre du Travail est à son siège, puis-je demander au premier ministre s'il y aura séance lundi prochain, jour de fête légale ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. C'est le désir du gouvernement qu'il y ait séance le jour de la fête du Travail. Si mon honorable ami avait été appelé à siéger ici il y a quelques années, lorsque sir John Macdonald était premier ministre, il se rappellerait qu'il nous est arrivé de siéger une couple de fois le jour de la fête de la Confédération.

M. CLARKE : Nous n'avions alors ni ministre du Travail, ni fête du Travail.

Il est rendu compte des délibérations.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 3 septembre, 1903.

BILLS D'INTERET PRIVE.—PROLONGATION DU DELAI.

M. A. MORRISON (New-Westminster) : Je propose :

Que conformément à la recommandation contenue dans le 28me rapport du comité des Ordres permanents, à l'effet que le règlement n° 49, de cette Chambre, qui limite le délai pour recevoir des pétitions concernant des bills d'intérêt privé, soit suspendu quant à la pétition de John Henry et autres, demandant une charte sous le nom de Compagnie du Pont de Westminster, présentée ce jour, soit lue et reçue.

M. SPROULE (Grey-est) : Avant que cette motion soit adoptée, je proteste encore une fois contre l'abus qu'on a fait, durant la présente session, de ces pétitions et de ces bills présentés en violation des règlements. Depuis quelques mois, on ne

semble pas du tout s'en occuper. Si ces règlements ont quelque valeur on devrait les observer autant que possible. Sans doute qu'il peut se présenter des circonstances où il soit nécessaire de faire une exception, mais nous en avons tant eu durant cette sesssion, sans que le gouvernement ait fait le moindre effort pour faire observer les règlements, que je crois de mon devoir de signaler le fait et demander que la règle soit observée ou abolie.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne partage pas du tout l'opinion de mon honorable ami. Je crois que cette année il y a eu moins d'exceptions que les années précédentes et je crois aussi que la Chambre admettra que depuis quelques années, la Chambre a fait des efforts sérieux pour empêcher de présenter des bills d'intérêt privé après l'expiration des délais réglementaires. Mais, naturellement il faut tenir compte des circonstances et dans certains cas il est utile de suspendre le règlement.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre ne prétendra certainement pas que la règle a été observée cette année.

Le PREMIER MINISTRE : On s'en est écartée moins souvent que par le passé.

La motion est adoptée.

INTERPELLATIONS.

RAPIDES SAINT-ANDRE.

M. PUTTEE :

1. Le délai fixé dans le contrat pour l'achèvement des améliorations aux rapides de Saint-André, est-il expiré ?
2. Dans l'affirmative, ce délai a-t-il été prolongé, et à quelles conditions ?
3. Quelles mesures seront prises pour assurer le parachèvement desdits travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.
2. Le gouvernement s'occupe en ce moment, très activement, de cette question.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIERE OUELLE —INTERCOLONIAL.

M. MONK :

1. Quel a été le coût total, jusqu'à date, de l'embranchement construit par le gouvernement depuis le chemin de fer Intercolonial à la station de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai de Saint-Denis ?
2. A qui a été donné le contrat pour la construction du dit embranchement, et à quel prix ?
3. A-t-on payé quelque chose à l'entrepreneur, pour travaux supplémentaires, et dans ce cas, pour quels montants ?
4. Des soumissions pour cette construction ont-elles été demandées par voie des journaux ? Dans l'affirmative, quel était le plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Jusqu'à la présente date, il a été payé $77,940.70.

2. Les entrepreneurs sont MM. Purcell et Fallon.

3. Il n'y a pas eu de payments pour travaux supplémentaires.

4. Des soumissions ont été demandées dans les journaux. MM. Purcell et Fallon étaient les plus bas soumissionnaires.

MEDAILLE DE LA CAMPAGNE SUD-AFRICAINE.

M. CLARKE (par M. Osler) :

A-t-on envoyé aux autorités impériales la pétition des officiers non-commissionnés et des soldats des divers contingents canadiens qui ont servi deux fois dans le Sud-africain, laquelle pétition, qui a été reçue par le gouvernement en avril dernier, demandait que les règlements émis par les autorités impériales, pour la distribution de la médaille Sud-africaine du roi fussent modifiées de manière à en faire bénéficier les soldats qui ont servi dans les contingents canadiens ? Et, dans l'affirmative, à quelle date ?

2. Le gouvernement canadien a-t-il adressé aux auorités, impériales, en même temps que la pétition, quelque recommandation demandant que la pétition fût prise en favorable considération ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir Frederick Borden) : Afin que cette question soit bien comprise, avec la permission de la Chambre, je vais faire lecture de la correspondance échangée à ce sujet, vu qu'elle n'est pas très volumineuse. Elle a été soulevée, la première fois, le 13 août 1902, par un message du gouvernement canadien aux autorités impériales, conçu en ces termes :

13 août 902.

Le soussigné, après avoir soigneusement étudié le mémoire ci-inclus du commandant en chef de la milice canadienne, daté du 12 courant, concernant la distribution d'une médaille et d'une gratification aux membres des 3e, 4e, 5e et 6e régiments des Carabiniers canadiens à cheval, a l'honneur de faire rapport à l'Exécutif qu'il approuve le dit mémoire et recommande qu'il soit transmis au gouvernement anglais pour qu'il y soit fait droit.

Respectueusement soumis,

MINISTRE DE LA MILICE.

Voici le mémoire :

12 Août 1902.

A l'honorable ministre de la Milice.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'il existe beaucoup de mécontentement parmi les officiers, sous-officiers et soldats des 3e, 4e, 5e et 6e régiments des Carabiners canadiens à cheval, parce qu'ils ont été licenciés si tôt. Les soldats disait qu'ils s'attendaient à faire au moins un an de service et beaucoup d'entre eux ont renoncé à des places avantageuses pour entrer au service de Sa Majesté dans l'Afrique sud.

Les conditions auxquelles ils ont été engagés disent : pendant douze mois ou jusqu'à la fin de la présente guerre dans l'Afrique-sud. La question qui leur était posée lors du recrutement était celle-ci : Etes-vous prêt à jurer de servir dans les Carabiniers canadiens à cheval pendant une période de douze mois ou jusqu'à la fin de la présente guerre dans l'Afrique-sud?

Bien que l'intention ait pû être de n'engager les hommes que pour jusqu'à la fin de la guerre, il est évident que le paragraphe précité a été

interprété par le plus grand nombre comme signifiant un engagement de 12 mois, ou, si la guerre durait plus longtemps, jusqu'à la fin de la guerre.

Les officiers, sous-officiers et soldats de ces régiments sont aussi grandement désappointés de n'être pas arrivés en Afrique-sud avant la fin des hostilités, le 31 mai, et de n'avoir pas droit, par conséquent, à la médaille du Sud-Africain.

Je considère qu'il est très malheureux que les officiers, sous-officiers et soldats qui ont mis tant d'empressement à s'enrôler quand on a demandé de nouveaux remforts, quand plusieurs d'entre eux faisaient de grands sacrifices, en abandonnant leurs occupations, soient désappointés et même mécontents, et pour faire disparaître les causes de ce désappointement et de ce mécontentement, je recommande fortement que Son Excellence le Gouverneur général soit prié de porter l'affaire à la connaissance du gouvernement de Sa Majesté, en vue d'obtenir : (1.) La médaille du Sud-africain, sans agrafe. L'obsence de l'agrafe permettra de distinguer facilement ceux qui sont arrivés après la fin des hostilités de ceux qui ont combattu contre l'ennemi. (2.) La gratification à laquelle les officiers et les soldats aurait eu droit, s'ils étaient arrivés avant le 31 mai.

La médaille et la gratification seraient considérés comme une faveur qui serait très appréciée par tous et je suis convaincu qu'ils seraient disposés à s'engager de nouveau si le pays avait besoin d'eux.

Les carabiniers à cheval canadiens sont arrivés dans le Sud-africain, aux dates suivantes :

	Capetown.	Durban.
3e régiment..	31 mai	
4e régiment, 2 escadrons.. ..	31 mai	
4e régiment, état-major, et 2 escadrons..	8 juin	11 juin
5e régiment..	18 juin	22 juin
6e régiment..	8 juin	11 juin

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Le MAJOR GENERAL.

Lettre de M. Chamberlain à Lord Minto.

Downing Street, 11 nov 1902.

Milord,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, n° 278, en date du 22 août, transmettant une copie d'un mémoire approuvé par votre conseil privé, concernant la distribution de la médaille du Sud-africain et d'une gratification aux membres des 3e, 4e, 5e et 6e régiments, de Carabiniers canadiens à cheval.

Je dois vous faire savoir, pour l'information de vos ministres, que j'ai soumis la question au secrétaire d'Etat de la guerre, mais que ce dernier, après l'avoir sérieusement étudié avec le concours de ses conseillers militaires, a décidé qu'il est impossible de reculer la date à laquelle est limitée le droit à la médaille et la gratification.

Je dois ajouter que cette règle a été appliquée à toutes les troupes impériales qui ont débarqué dans le Sud-africain après le 31 mai, et aux 5e, 6e, 7e et 8e bataillons d'Australie.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé) CHAMBERLAIN.

Downing Street, 6 mai 1903.

Milord,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de vos ministres, relativement à votre dépêche n° 114, en date du 24 mars, les documents indiqués dans l'annexe ci-joint.

J'ai l'honneurs, etc.,
(Signé) CHAMBERLAIN.

A l'administrateur du
gouvernement du Canada.

Bureau de la guerre, Londres, S. W.
2 mai 1903.

Monsieur,—Relativement à votre mémoire du 24 du mois dernier, n° 13,371, 1903, contenant une dépêche reçue de Son Excellence le Gouverneur général du Canada, dans laquelle se trouve une communication du colonel W. B. Evans, ci-devant commandant des Carabiniers canadiens à cheval, dans laquelle cet officier demande une interprétation plus libérale de l'ordre à l'armée, n° 232, afin que les membres de l'unité précitée puisse faire compter l'entière durée de leurs services, pour avoir droit à la médaille du sud africain accordée par le Roi, j'ai reçu instruction du secrétaire d'Etat pour la guerre de nous faire savoir, pour l'information du secrétaire d'Etat pour les colonies, que M. Brodrick regrette que la décision transmise dans la lettre du bureau de la guerre du 11 février dernier, n° 68, S. A., 40, ne puisse pas être infirmée en faveur des corps ci-dessus mentionnés.

Je suis, etc.,
(Signé) G. FLEETWOOD WILSON.

Downing Street, 14 février 1903.

Milord,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de vos membres, relativement à mon télégramme du 9 février, le document contenu dans l'annexe ci-joint.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé) ONSLOW.

A l'administrateur du
gouvernement du Canada.

---

11 février,—Bureau de la guerre au bureau des colonies.—Le temps de service passé à bord du navire doit-il être compté dans la durée du service donnant droit à la médaille du Sud-africain accordée par le Roi ?

Bureau de la guerre, Londres, S. W.,
11, février 1903.

Monsieur,— Relativement à votre lettre du 7 courant, n° 4,876, 1903, j'ai reçu instruction du secrétaire d'Etat de la guerre de vous informer que le service à bord du navire ne doit pas être compté pour donner droit à la médaille du Sud-africain accordée par le Roi, excepté dans le cas de ceux qui sont compris dans les dispositions du 4e paragraphe de l'ordre de l'armée, n° 232 de 1902 et dont le temps consacré au voyage pour revenir du Sud-africain, doit être compté pour donner droit à la médaille.

Je suis, etc.,
(Signé) R. H. BRADE,
Pour le sous-secrétaire d'Etat.

Bureau colonial à Lord Minto.
Londres, 12 février 1903.

Au Gouverneur général, Ottawa.

En réponse à votre télégramme du 5 février, le service à bord d'un navire ne doit pas compter pour donner droit à la médaille, excepté pour ceux qui sont dans le cas mentionné dans le 4e paragraphe de l'ordre de l'armée n° 232,

de l'an dernier, et dont la durée du voyage pour revenir du sud-african est comptée.

(Signé) SECRETAIRE D'ETAT
DES COLONIES.

Le Commandant en chef de la Milice canadienne.
A l'honorable ministre de la Milice.

Ottawa, 18 mars1903.

Ce document vous est adressé afin que vous décidiez s'il ne serait pas à propos de soumettre de nouveau cette question aux autorités impériales.

(Signé) DUNDONALD,
Major général
Commandant de la Milice canadienne.

---

20 mars 1903.

Monsieur,—Relativement à la dépêche n° 48, du 14 février adressée au bureau colonial et contenant la lettre du bureau de la guerre en date du 11 février, dans laquelle il est dit que le temps de service à bord du navire ne doit pas être compté pour donner droit à la médaille du Sud-africain, accordée par le roi, excepté dans le cas de ceux qui sont compris dans les dispositions du 4e paragraphe de l'ordre de l'armée 232, de 1902, et dont la durée du voyage pour revenir du Sud-africain doit être comptée, j'ai reçu instruction de vous transmettre, avec la présente une requête du commandant du 2e régiment des Carabiniers canadiens à cheval, adressée au commandant en chef, dans laquelle le colonel Evans demande une interprétation plus libérale de l'ordre accordant la médaille, en tant que son régiment est concernée et de demander que son Excellence le Gouverneur général soit prié de transmettre cette requête au commandant en chef pour qu'il y soit fait droit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) L. F. PINAULT, Colonel,
Sous-ministre de la Milice.

Au secrétaire militaire de Son Excellence
le Gouverneur général du Canada
Ottawa.

Voici cette requête du colonel Evans :

Avant de transmettre la liste des membres du 2e régiment des Carabiniers canadiens à cheval qui ont droit à la médaille du Roi, pour avoir fait du service dans la guerre du Sud-africain, je soumets respectueusement à la décision du commandant en chef, les raisons qui, dans mon opinion donnent droit à ceux qui ont servi dans mon régiment à une interprétation plus libérale, pour ce qui les concerne, de l'expression "service actif" employée dans le paragraphe 3 (6) de l'ordre de l'armée 232 daté du 1er octobre 1902, afin de leur permettre de faire compter la pleine durée de leur service, conformément aux disposition de ce paragraphe de l'ordre de l'armée.

1. Avant leur enrôlement, ces hommes n'étaient pas au service de la Couronne à titre de militaires et n'étaient pas obligés, à un titre quelconque d'aller servir en Afrique.

2. Ils se sont engagés spécialement pour faire du serviee actif et je soumets respectueusement, que la durée de ce service devrait être calculée depuis la date de leur enrôlement. J'insiste tout particulièrement sur ce point.

3. Quand ce régiment a été recruté, la préférence et des encouragements spéciaux ont été donnés à ceux qui avaient déjà fait partie d'un contingent antérieur ou du régiment de Strathcona et en raison de cette préférence ceux dont les noms sont sur la liste, soumise, comme ayant droit à la médaille, quittèrent leurs occupations une deuxième fois et s'enrôlèrent spécialement pour le service actif.

4. Sans vouloir rappeler, en détails, les services rendus par ce régiment pendant les derniers mois de la guerre, je me permettrai de citer le télégramme du général Sam. Hamilton publié dans l'ordre de milice n° 164, de 1902, qui se lit comme suit :

"J'ai reçu ordre de retourner à mon poste comme chef d'Etat-major, aux quartiers généraux et,par conséquent, je dois vous dire adieu, ainsi qu'à vos vaillants soldats. Veuillez leur transmettre mes souhaits les plus sincères et les féliciter en mon nom, de la part active et brillante qu'ils ont prise dans les derniers évènements de cette guerre Sud-africaine, car je suis convaincu que vous avez puissament contribué à amener la fin des hostilités."

5. Je manquerais à mon devoir envers mes anciens compagnons d'armes si j'omettais de faire remarquer que c'est surtout grâce à la présence, dans les rangs de mon régiment, de ceux dont les noms sont maintenant soumis comme ayant mérité la médaille, que ce régiment a pu s'acquitter de ses pénibles devoirs de manière à mériter les éloges de ses officiers supérieurs.

(Signé) T. D. B. EVANS, colonel,
Ex-commandant du 2me régiment des
Carabiniers canadiens à cheval.

Winnipeg, 8 mars 1903.

Cette requête a été présentée et nous avons reçu la réponse défavorable que j'ai déjà donnée. Maintenant, je vais répondre brièvement et catégoriquement aux questions qui m'ont été posées.

Le 3 février 1903, la liste de ceux qui avaient droit à la médaille du roi, pour service dans la guerre du Sud-africain, dans le 2ème régiment des Carabiniers canadiens à cheval, a été remise au Gouverneur général pour être transmise aux autorités impériales.

Le 11 février 1903, le Bureau de la guerre décida que le temps de la traversée pour se rendre en Afrique-sud ne serait pas compté comme service actif pour donner droit à la médaille du roi.

Le 8 mars, le colonel Evans, ancien commandant du 2ème régiment de Carabiniers canadiens à cheval, appela de la décision du Bureau de la guerre. Cet appel fut transmis aux autorités impériales, pour être soumis au commandant en chef.

Le 2 mai, fut envoyée la réponse refusant de revenir sur cette décision.

La requête a été reçue mais n'a pas été transmise, parce que la question dont elle traitait avait déjà été décidée par le Bureau de la guerre dans un sens défavorable au pétitionnaire.

RIVIERE RICHELIEU.—CRUE DES EAUX.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il reçu une pétition des propriétaires fonciers dans le voisinage de Saint-Jean, province de Québec, au sujet de la submersion de leurs terres par suite de la crue des eaux de la rivière Richelieu ?

2. Quelles mesures ont été adoptées par le gouvernement pour protéger les dites propriétés contre ces inondations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, le gouvernement a reçu une pétition et la question est à l'étude.

SERVICE ENTRE SAINT-DENIS ET LA MALBAIE.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il conclu quelque contrat en rapport avec le service de vapeurs entre le quai de Saint-Denis et la Malbaie ? Et, dans l'affirmative, avec qui ?

2. Des deniers ont-ils été payés par le gouvernement à compte du dit service ? Et, dans l'affirmative, quel montant et à qui ?

3. Le transport des malles est-il inclus dans les conditions attachées à la subvention, ou ce transport de malles est-il payé séparément ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : 1. Aucun contrat n'a été signé, mais un arrangement a été conclu avec la Compagnie de transport Nord-Américaine, pour ce service.

2. Non.

3. Tous les contrats accordant une subvention contiennent une clause concernant le transport de toutes les matières postales offertes par les autorités. Il n'est rien payé pour ce transport.

PONT DE QUEBEC.

M. MORIN :

Quelle somme a été payée à la Compagnie du pont de Québec, jusqu'à ce jour, à même le crédit ou aide voté par le parlement à cet effet ?

Le MINISTRE DES FINANCES: La somme qui a été payée, jusqu'à ce jour, au pont de Québec, s'élève à $374,353.33.

PONT DE QUEBEC—NOUVELLE SUBVENTION.

M. MONK :

1. La Compagnie du pont de Québec, ou quel que personne en son nom, a-t-elle demandé au gouvernement une aide supplémentaire sous forme de subvention ou de garantie des obligations de la dite compagnie, ou sous toute autre forme ?

2. Le gouvernement a-t-il promis son aide à la dite compagnie ? Et, dans l'affirmative dans quelle mesure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement s'occupe actuellement de la question dont parle l'honorable député (M. Monck).

QUESTION DE PRIVILEGE—M. OSLER.

M. OSLER (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désire soulever une question de privilège. Au cours de ses remarques dans cette Chambre, le 31 du mois dernier, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a porté contre moi la plus lâche des accusations——

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. OSLER : Je retire le mot "lâche." L'honorable député a porté contre moi la plus injuste des accusations. Si cette accusation avait été restreinte aux limites de cette enceinte, sans aller plus loin, connaissant M. Scott comme je le connais, je ne me serais pas donné la peine d'y répondre. Les journaux ministériels de Toronto, le "Star" et le "Globe," en ont profité pour publier des titres voyants et m'accuser d'avoir fait partie d'une bande d'exploiteurs qui ont subtilisé $15,000,000, sous l'ancien gouvernement, dans des affaires de chemins de fer dans l'ouest.

Il y a quelques années, l'honorable député de Saskatchewan, (M. Davis) m'avait reproché à peu près la même chose. J'ai alors repoussé cette accusation en donnant à la Chambre des explications très complètes et cette réfutation n'a jamais été contredite.

Il n'y a pas l'ombre d'une preuve pour appuyer ces accusations que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest vient répéter aujourd'hun, après la réfutation qui en a été faite. Je n'ai eu avec ces deux chemins de fer que des relations purement d'affaire, et cela se passait longtemps avant que je fusse membre du parlement, et avant que je prisse une part quelconque à la politique.

Le chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan avait obtenu une charte et une subvention depuis plusieurs années, et on ne trouvait personne pour le construire. Après le soulèvement du Nord-Ouest, feu sir John Macdonald, pour des raisons politiques que nous connaissons tous, désirait beaucoup que ce chemin fut construit. Le gouvernement insista auprès de M. Onderdonk et auprès de M. Ross, mais ces derniers refusèrent d'en entreprendre la construction pour la subvention en terres et en argent qui avait été votée. C'est alors que sir John me demanda si je pourrais intéresser des capitalistes anglais à cette entreprise et prélever les capitaux nécessaires pour construire le chemin. Je n'avais rien à faire avec la charte, ni directement ni indirectement ; elle était la propriété de certains citoyens du Nouveau-Brunswick, de feu l'honorable M. McInnes et quelques-uns de ses amis.

A la suite de négociations en Angleterre je réussis à me procurer l'argent par la vente des terrains et des obligations. Dans cette opération, il était bien expliqué que pendant les premières cinq ou six années, les recettes du chemin ne suffiraient pas à payer les intérêts. Les banquiers qui prêtaient l'argent exigèrent du Canadien du Pacifique qu'il exploiterait ce chemin sans frais, pendant six ans, et une somme suffisante pour payer l'intérêt composé sur les obligations, pendant six ans, fut déposée dans une banque de Londres. Depuis que cette somme est épuisée, les porteurs d'obli-

gations n'ont rien reçu, si ce n'est un faible intérêt provenant de la subvention de l'Etat. Pour faire voir jusqu'à quel point sont fausses les accusations de l'honorable député (M. Scott), je dois dire que ce chemin n'est hypothéqué que pour $15,000 par mille, ce qui est moins élevé, je crois que pour tout autre chemin de fer dans les prairies, auquel nous avons accordé cette année, le droit d'émettre des obligations. Tout l'argent ainsi prélevé a été employé sur le chemin. Mon établissement n'a retiré de cette opération qu'une commission insignifiante—moins que la commission ordinaire, pas la moitié de ce qu'une maison de banque aurait exigé dans des circonstances ordinaires.

Nous n'avons pas réussi à trouver assez d'argent pour exiger plus que cela. Les banquiers ont dit à la compagnie: Nous sommes prêts à avancer telle somme sur les garanties que vous offrez, si vous pouvez trouver un entrepreneur pour construire le chemin à ce prix-là. Un contrat fut passé avec M. James Ross qui n'avait aucun intérêt dans la compagnie. Il construisit le chemin, et il a été payé, au fur et à mesure que les travaux étaient exécutés, et ses intérêts dans le chemin ont cessé, du moment que les travaux ont été terminés, comme dans le cas de tout entrepreneur ordinaire.

C'est après cela que M. Ross s'est occupé du chemin de fer de Calgaryy à Edmonton. Vers cette époque, il y avait une charte autorisant la construction d'un chemin de fer de Calgary à Edmonton et comportant une subvention de 12,400 acres de terre par mille. Cette charte fut colportée d'un bout à l'autre du continent ; elle fut mise sur le marché en Angleterre, mais personne ne réussit à obtenir de l'argent pour construire le chemin. Plus tard, d'autres personnes obtinrent une autre charte avec une subvention de 6,400 acres par mille et $80,000 par année pendant vingt ans, en paiement de ce que ce chemin ferait pour le service du gouvernement.

Le gouvernement avait retenu un tiers de la subvention en terres, comme garantie, au cas que le chemin de fer n'aurait pas gagné $80,000 par année pour le service du gouvernement, pendant ces vingt ans. Ces terrres sont encore entre les mains du gouvernement et je n'hésite pas à dire qu'elles sont plus que suffisantes pour couvrir tout ce que ce chemin doit au gouvernement. L'argent pour ce chemin fut obtenu exactement de la même manière que pour le chemin de fer Qu'Appelle. Long Lake et Saskatchewan. La vente des terrains et des obligations a rapporté $5,500,000 en argent. J'ai moi-même acheté pour près de $200,000 de ces obligations, au pair. Je les détiens encore et depuis que je les ai achetées elles sont descendues jusqu'à 25 cents du dollar. A l'heure qu'il est, elles sont mieux cotées parce que la condition du chemin s'est améliorée. Les obligations du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan sont cotées aujourd'hui sur le marché, à environ 60 cents du dollar, de sorte que cette transaction ne m'a guère enrichi.

Je considère que ce fut plutôt une mauvaise affaire pour moi. Je viens de dire que l'argent pour la construction du chemin de fer de Calgary à Edmonton avait été obtenu absolument de la même manière, par la vente des obligations. Les honorables députés du Nord-Ouest, au lieu de critiquer la manière dont on s'est procuré l'argent nécessaire à la construction de ces deux chemins, devraient la citer en exemple, vu qu'elle offre un contraste frappant avec la manière dont les autres embranchements ou chemins peu considérables du Nord-Ouest ont été construits. Je dis cela parce que ces deux chemins ont été construits avec de l'argent honnêtement versé pour cette fin——

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable député terminera en proposant l'ajournement de la Chambre, parce que la question de privilège est maintenant épuisée et que nous sommes en pleine discussion.

M. OSLER : Je terminerai en proposant une motion d'ajournement. Chaque dollar dépensé pour la construction de ce chemin a été payé au comptant. Il n'y avait pas d'arrérages, ni de gages dus, ni aucune dette. Comparons cela aux autres chemins qui ont été construits dans le Nord-Ouest à cette époque. Tous les autres embranchements ou chemins peu importants sont tombés en déconfiture avant d'être terminés, en laissant des dettes chez les commerçants, les entrepreneurs et les ouvriers. Le Manitoba et le North Western, le North West Central, l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson, en un mot, tous les embranchements ont fait faillite avant d'être repris par des compagnies puissantes. Quelques-uns de ces chemins, qui sont maintenant sous la direction de MM. McKenzie et Mann, ont reçu exactement la même subvention qui avait été donnée aux deux dont je me suis occupé, c'est-à-dire une subvention en terres de 6,400 acres par mille et une subvention annuelle en argent, pendant 20 ans.

Je défie qui que ce soit dans cette Chambre ou dans le pays d'indiquer la moindre chose se rapportant à la construction de ces deux chemins qui n'ait pas été honnêtement et honorablement faite. Loin de rougir du rôle que j'ai joué dans cette affaire, je considère que j'ai le droit d'être fier et que mon établissement a raison d'être fier de pouvoir dire que nous avons réussi à mener ces entreprises difficiles à bonne fin, surtout si l'on se rappelle que la dernière a été placée sur le marché de Londres au moment de la faillite Baring, en pleine crise monétaire.

Je ne vois pas en quoi j'ai pu me rendre désagréable à ces représentants du Nord-Ouest. Je ne comprends pas pourquoi ils se permettent de pareilles accusations, surtout quand il est difficile de supposer qu'ils n'en connaissaient pas la fausseté absolue, puisqu'elles ont déjà été niées et refutées. Je défie l'honorable député qui a porté l'ac-

cusation et tout autre membre de cette Chambre de citer un seul acte de ma part, se rapportant à ces deux chemins, dont je ne puisse pas m'en enorgueillir.

Lorsque je me suis occupé de ces deux chemins, je ne m'occupais pas du tout de politique. Je n'avais rien eu à faire avec les chartes de ces chemins de fer. Je me suis occupé de prélever les capitaux nécessaires, comme simple question d'affaires, et sous ce rapport, je crois avoir réussi. Tous ceux qui ont été intéressés dans ces entreprises me rendront le témoignage que je n'ai eu en vue que leurs seuls intérêts, et que l'argent qui a été dépensé sur les chemins, l'a été sous leur direction et non sous la direction de ceux qui avaient négocié des obligations. Le capital du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan, était de $200,000 ; et celui du chemin de fer de Calgary à Edmonton de $1,000,000. Ces deux sommes réunies ne font guère plus de la moitié de celle qu'on m'accuse d'avoir volé au pays. Tout l'argent que j'ai pu me procurer, a été employé à la construction de ces deux chemins. J'espère que les journaux donneront à ces explications la même publicité qu'ils ont donnée aux accusations qui ont été portées contre moi par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Ces accusations étaient précédées de titres voyants, en grosses lettres, de nature à créer une fausse impression chez ceux qui n'auraient pas lu le discours en entier.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, si l'honorable député qui vient de reprendre son siège me permet de lui faire une remarque, je lui dirai qu'il est malheureux qu'il n'ait pas lu les paroles mêmes dont je me suis servi, au lieu de s'en rapporter aux comptes rendus plus ou moins fidèles des journaux. J'ai pris la peine de dire que je n'imputais aucun blâme à l'honorable député de Toronto-ouest, mais que j'établissais simplement une comparaison entre la législation du gouvernement actuel, concernant les chemins de fer et certaine législation passée par le parlement sous les gouvernements précédents. Malheureusement, je n'ai pas eu l'avantage, ce matin, d'entendre en entier la déclaration ou les explications de mon honorable ami, et j'ignore s'il conteste les chiffres que j'ai donnés à la Chambre l'autre jour. Ces chiffres ne sont pas très volumineux, et il me suffira de quelques minutes pour les répéter.

Le chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan avait un capital de $201,000, et avait émis des obligations pour $3,809,140. La dette du chemin était donc de $4,010,140. D'après les documents laissés dans les bureaux du ministère des Chemins de fer et Canaux, par l'ancien gouvernement, le chemin a coûté $2,539,600. Je répète que je n'ai fait aucune imputation contre l'honorable député. Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, il s'est donné beaucoup de mal pour expliquer qu'il n'y a rien eu de louche dans la construction de ces chemins de fer, mais je n'ai jamais reproché cela à ceux qui les ont construits ni à l'honorable député de Toronto-ouest. Mais je crois qu'il va un peu loin quand il prétend que ni les ouvriers, ni les entrepreneurs n'ont perdu un sou dans cette entreprise. Je répète qu'il a été prélevé $4,010,140, et que le chemin n'a coûté que $2,539,600, ce qui laisse une différence de $1,470,000 dans la poche de ceux qui étaient à la tête de l'entreprise, après que les entrepreneurs et les ouvriers eussent été payés. Il n'y a pas là de quoi se vanter de ce que les ouvriers et les entrepreneurs n'ont rien perdu.

De plus, une subvention en terres de $1,619,200 d'acres a été accordé au chemin de fer Prince-Albert. L'autre jour, j'ai évalué ces terres à $2 de l'acre et je crois que l'an dernier, la compagnie les a vendues ce prix-là à la Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan. J'ai porté la valeur de ces terres à $2,238,400, et je constate ici une légère erreur de $1,000,000.

La valeur de ces terres est de $3,238,400, mais naturellement, une bagatelle d'un million dans le chiffre des profits illégitimes réalisés par les lanceurs du projet, ne fait pas grand'chose à l'affaire. J'ai aussi calculé à $1,600,000 la subvention en argent de $80,000 par année, pendant 20 ans, et j'en ai conclu que les lanceurs ont réalisé $5,308,940 en plus de ce qu'à coûté le chemin. Voilà, comme je l'ai dit, l'histoire du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan. Celle du chemin de fer de Calgary à Edmonton est absolument semblable. Comme je n'étais pas présent au commencement du discours de l'honorable député, je lui demanderai s'il nie l'exactitude de ces chiffres ?

M. OSLER : Je les nie entièrement. Je comprends que l'honorable député, partant du point de vue où il se place, fasse les calculs qu'il vient de nous donner. Il suppose d'abord, que l'argent n'a pas été employé à la construction du chemin et que la subvention de $80,000 par année, est encore retirée par les auteurs du projet, bien qu'elle ait été transportée aux porteurs des obligations. Toutes les terres n'appartiennent pas à la compagnie, le gouvernement s'en est réservé un tiers. Les terres de la compagnie et les obligations ont été vendues et ont rapporté $2,500,000. Comme je l'ai dit, les porteurs d'obligations ont exigé un dépôt qui leur garantirait 6 pour 100 d'intérêt, sur leurs obligations, pendant six ans. On s'est procuré l'argent en vendant les obligations et les terrains, et cela a rapporté $3,500,000.

M. T. O. DAVIS : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

Plusieurs VOIX : A l'ordre !

M. DAVIS : Je voudrais simplement savoir à qui les terres ont été vendues.

M. OSLER : Je déclare encore une fois que tout l'argent provenant de la vente des terres et des obligations a été employée à la construction du chemin—$2,500,000 ont servi à la construction et $1,000,000 ou $1,250,000 ont été déposés dans une banque de Londres, pour payer l'intérêt. Il est possible que ceux qui ont acheté ces terres ne les aient payées que le prix nominal de $1 par acre ; mais ils ont dû les garder pendant 13 ans, pour ne les revendre que cette année. Les actionnaires de la Compagnie des terres du lac Long sont disséminés par toute l'Angleterre, et si le prix de ces terres avait augmenté jusqu'à $10 de l'acre, cela n'aurait en rien changé le coût originaire du chemin.

Ce que je tiens surtout à bien faire comprendre, c'est que tout l'argent provenant des subventions a été employé à la construction de ces deux chemins. L'argent a été déposé dans deux banques, dont l'une était celle de Morton, Rose et Cie. Cette garantie avait été exigée par les porteurs des obligations et ce dépôt a servi à leur payer 6 pour 100 d'intérêt pendant six ans. Ils n'ont rien retiré depuis du chemin de fer Qu'Appelle et Long Lake, si ce n'est 2 pour 100 de la subvention en argent du gouvernement qui avait été transférée à Morton.

Quand le dépôt du chemin de fer de Calgary à Edmonton fut épuisé, les porteurs d'obligations ont reçu 2 pour 100 une année, les autres années 1 pour 100, et l'an dernier, grâce à la prospérité générale, 4 pour 100.

Tous les contrats ont été faits avec l'approbation et la sanction du gouvernement et on en trouvera des copies dans les archives du ministère des Chemins de fer. On peut aussi vérifier l'exactitude de ce que je viens de dire, en écrivant aux banquiers Morton, Grenville et Chapman, successeurs de Morton, Rose et Cie. Les chiffres que je viens de donner sont absolument exacts. J'affirme que ceux qui ont lancé l'entreprise n'ont pas touché même la commission ordinaire dans les opérations de ce genre. Jamais il ne s'est fait, dans ce pays, une opération plus honnête et plus honorable.

M. SCOTT : L'honorable député nie-t-il l'exactitude des chiffres que j'ai donnés?

M. OSLER : L'honorable député dit que les auteurs du projet ont mis dans leur poche la différence d'un million et demi. Je nie cela absolument.

M. SCOTT : Je lui demande si mes chiffres sont exacts. Les nie-t-il ?

M. OSLER : Oui.

M. SCOTT : Ils sont tirés des documents officiels. Ils sont consignés dans les documents laissés dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, par le gouvernement conservateur, avant 1896.

M. OSLER : Vu qu'il s'agit d'une question personnelle, j'espère que l'honorable député entend discuter loyalement. Il parle d'un capital de $200,000 et suppose que cet argent a été versé en entier. Je puis l'assurer du contraire. A cette époque, il était très rare que le capital fût versé en entier, et même aujourd'hui, cela ne se voit pas souvent. Dans le contrat fait avec le Grand-Tronc-Pacifique, il n'y a rien qui dit que le capital sera payé en numéraire. J'ai donné des chiffres exacts et si l'honorable député juge à propos de les défigurer, je ne puis l'en empêcher.

M. SCOTT : L'honorable député tourne continuellement autour des chiffres. Mais je voudrais savoir s'il nie l'exactitude de ceux que j'ai lus l'autre soir et que j'ai pris dans les documents officiels du gouvernement.

Mon honorable ami a aussi été mêlé à une affaire connue sous le nom de " Scandale des emplacements de villes, dans le Nord-Ouest ". Je lui ai déjà demandé dans cette Chambre, s'il niait certains passages du rapport des commissaires chargés de faire une enquête sur cette affaire. Il nia de la manière la plus positive et la énergique, tout ce que contenait le rapport de ces commissaires et cependant, ce rapport consiste en témoignages donnés sous serment, par des citoyens des territoires, dont plusieurs étaient des amis politiques de l'honorable député. Quelques-unes des explications qu'il vient de donner rendent certainement sa position moins compromettante, ainsi que je l'ai explique l'autre jour. Mais même en tenant compte de toutes les explications qu'il a pu donner, il n'en reste pas moins acquis que, dans cette opération, des profits énormes ont été réalisés par ces compagnies dont il admet faire partie.

M. OSLER: Je n'étais pas un des lanceurs de ces entreprises. Je nie cela entièrement.

M. SCOTT : L'honorable député n'était-il pas intéressé dans la construction de ces deux chemins de fer ? Les explications qu'il a déjà données le démontrent clairement. Permettez-moi, pour un instant——

M. SPROULE : J'en appelle au règlement. L'honorable député a affirmé une chose que le représentant de Toronto-ouest nie catégoriquement, et maintenant, il cherche à réitérer son accusation. N'est-il pas tenu d'accepter la dénégation du député de Toronto-ouest ?

M. l'ORATEUR : Quand une déclaration est faite par un député sur une question qui le concerne personnellement, tous les membres de la Chambre sont obligés d'accepter sa parole. Par conséquent, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest est obligé d'accepter la parole de l'honorable député de Toronto-ouest quand il dit qu'il n'était pas au nombre de ceux qui ont lancé l'entreprise.

M. SCOTT : Je suis tenu d'accepter la parole de l'honorable député sur une question personnelle ; mais je voulais remarquer que par ses explications, il se met dans la posi-

tion d'un homme qui était associé avec d'autres pour la construction de ces deux chemins de fer. La Compagnie Calgary et Edmonton a émis des actions ordinaires jusqu'à concurrence de un million de dollars, et des obligations jusqu'à concurrence de $5,474,573. Ce qui fait une dette totale de $6,474,573.

L'honorable député prétend qu'il n'a jamais rien fait pour s'attirer le mauvais vouloir des représentants de la population des Territoires du Nord-Ouest. Certainement que non. La population des Territoires du Nord-Ouest ou, à tout événement, les représentants des Territoires du Nord-Ouest, n'entretiennent aucun mauvais vouloir à son égard ; mais lorsqu'il réclame pour lui, ou pour ses amis, le mérite d'avoir fait de grandes choses pour les Territoires du Nord-Ouest, il dépasse les bornes permises. Grâce aux agissements de l'honorable député et de ses amis, la dette du chemin de fer de Calgary à Edmonton est de $6,474,573, et cependant les documents qui se trouvent dans les archives du ministère des Chemins de fer démontrent que le chemin n'a coûté que $3,573,562 ; la dette est donc de $2,730,951 de plus que ce que le chemin a coûté, et les cultivateurs de l'ouest sont obligés de payer des taux de transport assez élevés pour permettre à la compagnie de payer 6 pour 100 sur cette dette.

La subvention en terres était d'environ 1,888,000 acres. L'honorable député d'Alberta dit que la compagnie n'a pas vendu de terrains moins de $3 l'acre et cette année, elle le vend $4, $5 et même plus, sans compter que dans cette étendue, il y a plusieurs emplacements de villes où les lots se vendent beaucoup plus cher. Mais, en ne prenant que $3 comme le prix moyen, on arrive au chiffre de $5,664,000 pour 1,888,000 acres.

L'honorable député a dit, je crois, que le terrain avait été vendu à l'époque de la construction du chemin. Les terres données pour la construction du chemin de fer de Prince-Albert n'ont été vendues que l'an dernier à la Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, à $2 l'acre. La compagnie a aussi obtenu une subvention annuelle de $80,000, pendant 20 ans, ce qui fait $1,600,000. Nous avons donc en tout, pour le chemin de fer de Calgary à Edmonton, $9,994,951. Faisons la récapitulation :

Calgary et Edmonton.

Actions	$1,000,000
Obligations	*5,474,513
Total	$6,774,513
Coût de construction	3,743,562
Dans la poche de quelqu'un	2,730,951
Subvention en terres, 1,800,000 acres à $3 de l'acre	5,664,000
Subvention annuelle de $80,000, pendant 20 ans	1,600,000
Profit total	$9,994,951

* A 6 pour cent.

M. SCOTT.

Si on ajoute à cela les profits réalisés avec le chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan, qui s'élèvent à $6,308,940, on arrive au chiffre total de $16,303,891.

L'honorable député dit, dans ses explications, que ceux qui étaient intéressés dans ces chemins de fer—il ne veut pas qu'on les intéresse à la construction de ces deux voies—ont obtenu des chartes du gouvernement conservateur n'ont pas réalisé tous les bénéfices qui ressortent du calcul que je viens de faire, mais en divisant la somme en deux, il resterait encore une somme de $8,000,000, soit plus de la moitié que ce que le Grand Tronc-Pacifique coûtera au pays, d'ici à 50 ans.

Quant aux avantages que les territoires ont retirés de la construction de ces chemins, je considère que pour la vallée de la Saskatchewan il aurait été beaucoup plus avantageux de continuer le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la vallée de la Saskatchewan qu'il aurait traversée de l'est à l'ouest ; et l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) est en état de démontrer que cette compagnie exige 29 cents par 100 livres, pour transporter le blé, de Régina à Prince-Albert. C'est le taux établi depuis que ce chemin de fer est construit.

29 cents par 100 livres. Quand le Grand-Tronc-Pacifique sera construit à cet endroit, les cultivateurs des environs de Prince-Albert pourront avoir des taux qui seront certainement 60 pour cent plus bas que celui-là. Ces chemins de fer n'ont pas atteint le but pour lequel ils avaient été construits. Ils n'ont pas contribué au développement de la vallée de la Saskatchewan qu'ils touchent à deux endroits seulement. Ceux qui étaient intéressés à la construction de ces deux chemins, grâce aux avantages qui leur ont été accordés par le parlement, lorsque le parti conservateur était au pouvoir, ont retardé pendant dix ans la prolongation du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Pourquoi est-on venu demander au parlement l'autorisation de construire ces chemins, puisque par la prolongation du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, la vallée de la Saskatchewan aurait été immédiatement ouverte à la colonisation ? Parce qu'à cette époque, le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest appartenait à des personnes qui n'étaient pas en relations aussi intimes avec le parti conservateur ; parce qu'à cette époque. les propriétaires du Mantioba et Nord-Ouest ne consentaient pas à se laisser exploiter. Alors on a eu recours à une autre moyen, et on a construit ces chemins du sud au nord, pour aller rejoindre la vallée de la Saskatchewan.

M. MONK : J'en appelle au règlement. Je ne crois pas que sur une question de privilège, lorsque l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) relève le passage d'un discours dans lequel il est accusé d'être un exploiteur et d'avoir été l'associé de ceux qui ont réalisé un bénéfice illégitime de $15,-

000,000, je ne crois pas, dis-je, que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest ait le droit de discuter les taux de transport et autres questions concernant l'administration de ce chemin de fer.

Cette discussion est contraire aux règlements, et l'honorable député devrait se borner strictement à la question de privilège.

M. SCOTT : J'avais compris que l'honorable député avait présenté une motion d'ajournement.

M. l'ORATEUR : A propos de motion d'ajournement, je dois dire que lorsqu'une pareille motion est faite, la seule question qui doit être discutée, c'est celle qui a été soulevée par le député qui propose la motion, et la discussion ne doit pas s'écarter de cette question.

M. SCOTT : M. l'Orateur, je m'en rapporte à votre décision, et je vous demande si je ne suis pas resté strictement dans les limites de la question ? Je parle des conséquences qu'a eues la construction de ces deux chemins de fer, et j'explique qu'une de ces conséquences a été de retarder pendant dix ans la prolongation du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

M. l'ORATEUR : Je crains que l'honorable député ne se soit un peu écarté de la question. J'ai compris que la motion que l'honorable député de Toronto-ouest(M. Osler) se rapportait à ses relations avec ces chemins de fer, et je crois que nous ne devons pas entreprendre de discuter toute la question des taux de transport sur ce chemin.

M. SCOTT : Je me suis efforcé de me restreindre strictement aux relations de mon honorable ami avec ces chemins de fer, et aux conséquences qu'ont eues ces relations, et je dis qu'une des conséquences les plus désastreuses de ces relations et de la construction de ces chemins, a été de retarder pendant dix ans la prolongation du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest ; et c'est l'opinion générale dans les Territoires que si le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest n'a pas pu être prolongé, c'est parce que les propriétaires de cette ligne, à cette époque, n'ont pas voulu se laisser exploiter ni renoncer à leur propriété.

Parce que cette compagnie ne voulait pas céder, on a eu recours à un autre moyen et, pendant longtemps, on n'a pas permis à ce chemin de fer de pénétrer dans la vallée de la Saskatchewan. L'honorable député de Toronto-ouest se trouve donc aujourd'hui dans la position d'un de ceux qui ont le plus contribué à retarder le développement de cette partie du pays.

Je répète que je n'ai porté aucune accusation contre l'honorable député personnellement. J'ai dit expressément que je considérais qu'il avait parfaitement le droit de réaliser autant de bénéfices que possible, du moment qu'il ne violait pas la loi. Il n'a fait que profiter de la loi passée par les conservateurs. Quand il est démontré qu'un membre de cette Chambre a retiré autant d'avantages du Pacifique Canadien, du chemin de fer de Calgary à Edmonton, du chemin de fer Long Lake et Saskatchewan, quand il a profité de ses relations avec l'affaire des emplacements de ville, dans le Nord-Ouest, et d'une foule d'autres questions dont le gouvernement conservateur est responsable, quand il a pu, avec ses associés, réaliser des millions de dollars de bénéfices, grâce à des lois passsées par le gouvernement conservateur, je dis qu'il a mauvaise grâce à venir dans cette Chambre, comme l'honorable député le fait depuis quelques années, déclarer qu'il ne faut plus accorder de subventions, et que l'argent du peuple ne doit plus être employé à la construction des chemins de fer.

Ceci semble le placer dans la position suivante—je ne porte aucune accusation directe—c'est-à-dire que lui et ses associés s'étant établis solidement dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, ils ne veulent plus y souffrir aucun autre chemin de fer, que ce soit une compagnie indépendante ou destinée à leur faire concurrence, dont la construction aurait pour résultat de donner à la population de cette partie du pays les bienfaits de la concurrence. Lui et ses associés semblent prétendre qu'on doit les laisser à tout jamais maîtres du Manitoba et de l'Ouest, afin de leur permettre de percevoir les taux de transport qu'ils jugeront à propos, et de continuer de pressurer la population de cette partie du pays comme ils l'ont fait depuis 20 ans.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je désire dire quelques mots au sujet de cette discussion. Lorsque j'ai pris la parole sur cette question, j'ai demandé au député de Toronto-ouest (M. Osler), de nous dire à qui les terres avaient été vendues. J'ai compris de ses paroles que les terres reçues à titre de subvention pour le chemin de fer de Régina, du lac Long et de la Saskatchewan avaient été vendues en même temps que les débentures du chemin. Je ne mets pas en doute la parole de l'honorable député, mais il est étrange de lui entendre dire que ces terres ont été vendues il y a 12 ans passés, lorsqu'il n'y a pas 12 mois j'en ai acheté moi-même de la société dont il fait partie, MM. Osler, Hammond et Nanton. L'honorable député en a encore prétendu que ces chemins de fer n'étaient pas construits dans un but politique, c'est-à-dire, lorsque ce chemin a été construit, nous qui demeurons à Prince-Albert avons envoyé une délégation à Ottawa dans le but de demander le prolongement du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Cette demande fut faite par l'entremise de celui qui représentait alors le district de la Saskatchewan dans cette Chambre, dans les intérêts du parti conservateur, et l'on répondit à la délégation de ne pas parler de ce chemin, que tout s'arrangerait, que certains amis du gouver-

nement s'occupaient de la question et avaient l'intention de construire deux autres chemins de fer dans cette partie du pays.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Scott), si le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest avait été prolongé à cette époque, il n'aurait pas été nécessaire de subventionner le "Canadian Northern," et le développement qui se produit actuellement dans cette région, se serait produit il y a 13 ans passés. Mais, comme je viens de le dire, lorsque notre délégation insista pour obtenir le prolongement du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, on lui répondit : Ne parlez pas de cette affaire ; des amis intimes du gouvernement s'occupent de cette question, et vont mettre le projet à exécution—et on sait ce qui en est advenu.

Que l'on me permette maintenant d'indiquer de quelle manière ils ont fait leur argent. En arrivant dans le district de Saskatchewan, ils y trouvèrent une ville qui avait été établie par les colons. Ils construisirent leur chemin de fer jusqu'à cet endroit? Non, ils traversèrent la rivière pour aller jeter de l'autre côté les bases d'une ville qui leur était propre, et cet emplacement de ville est aujourd'hui une source de bénéfices énormes pour la compagnie. Laissèrent-ils pénétrer leur chemin de fer dans la ville du Lac-au-Canard ? Non, ils le firent passer à deux milles plus loin et établirent une ville à cet endroit, ce qui eut pour résultat de ruiner la ville du Lac-au-Canard, et les bénéfices que la compagnie retire de la vente de ses terrains sont considérables. Ils ne consentirent à se rendre jusqu'à Prince-Albert, qui comptait alors 1,500 âmes, que lorsque la ville eut convenu de leur donner la moité de ses propriétés, ce qui est aujourd'hui une autre source de revenus.

On prétend que les terrains ont été vendus en même temps que les obligations. Jusqu'à l'année dernière, ces terrains ont été vendus par le société Osler, Hammond et Smith, de Winnipeg—le plus grande partie en a été cédée pour un certain prix à la Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, et la vente s'est faite par l'entremise de la socité Osler, Hammond et Smith. J'ignore quel bénéfice cette société a réalisé sur la vente, mais on est généralement sous l'impression dans l'ouest qu'ils ont fait là une excellente affaire. Ce à quoi nous trouvons à redire, c'est que lorsque l'on propose d'accorder des subventions pour aider à la construction des chemins de fer, un membre de cette Chambre, qui est intéressé dans cette entreprise, combatte cette proposition qui est destinée à aider au développement du pays. Je dis avec mon honorable ami (M. Scott), que ces personnes ont retiré des bénéfices considérables de cette entreprise, et lorsque d'autres parties intéressées veulent construire des chemins de fer dans cette région, afin de l'ouvrir à la colonisation, nous ne voulons pas que ces mêmes personnes viennent essayer de combattre ces propositions dans cette Chambre, alors qu'elles ont réalisé de gros bénéfices.

M. OSLER : Je comprends parfaitement le but de cette attaque. Le député d'Assiniboïa prétend, et il est appuyé sur ce point par l'honorable préopinant (M. Davis), que j'ai fait une fausse déclaration lorsque j'ai dit que ces terres avaient été vendues en même temps que les obligations du chemin, lors de la construction de cette voie ferrée. Je répète, M. l'Orateur, que ces terres ont été vendues en même temps que les obligations, à une compagnie anglaise.

M. SCOTT : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? S'il est vrai que les terres octroyées à la Compagnie du chemin de Qu'Appelle, du Lac-Long et de la Saskatchewan ont été vendues il y a un an passé, comment se fait-il qu'il y a deux ans passés, la compagnie refusait d'accepter certaines terres du gouvernement et que ce dernier dut soumettre la question à la cour de l'Echiquier ?

M. OSLER : Cela est bien facile à expliquer. Les acquéreurs ont acheté ces terres à la condition qu'elles fussent la propriété de la compagnie, ils supposèrent que les mêmes conditions s'appliquaient aux terres offertes par le gouvernement, et ils employèrent des avocats pour mettre le marché à exécution. Un grand nombre de ces terres n'ont pas été acceptées et sont restées la propriété du gouvernement. J'ai dit que les terrains avaient été vendus à cette époque en même temps que les obligations dans chaque cas, et le revenu de cette vente a été employé pour construire le chemin et payer les intérêts sur les obligations. Il n'y a pas eu d'autre bénéfice de réalisé que le profit ordinaire fait par l'entrepreneur—et j'ignore combien a réalisé cet entrepreneur, M. James Ross. Les capitalistes anglais fournirent l'argent et l'entrepreneur reçut pour sa part une partie de la subvention en terres, $12,000 ou $'3,000 par mille pour la construction du chemin. J'ignore les profits qu'il peut avoir réalisés et cela ne me regarde pas . J'agissais en qualité d'agent.

Que l'on me permette maintenant de faire allusion à l'accusation gratuite que l'honorable député à portée contre moi au sujet des emplacements de villes. Durant près de 20 ans, j'ai agi en qualité de fidéicommissaire, de concert avec lord Strathcona et M. Angus, pour ces emplacements de villes situés en partie sur les terres du gouvernement. Une commission fut chargé de faire une enquête à ce sujet et elle soumit un rapport déclarant que nous devions au gouvernement un certain montant d'argent. Cela avait lieu il y a quelques années. Les fidéicommissaires combattirent cette prétention. Nous avons continué d'agir en cette qualité, et nous nous sommes efforcés d'en arriver à un règlement avec

le gouvernement en lui intentant une poursuite, mais il a refusé de se rendre à notre demande, tout en laissant la question en suspens, afin de permettre à ces gens de m'attaquer dans cette Chambre. Qu'ils s'attaquent donc également à lord Stratchona et à M. Angus, qui étaient fidéicommissaires en même temps que moi. Le premier ministre ne se permettrait pas de faire une pareille assertion, mais ce sont des hommes de ce calibre——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. OSLER : Je m'excuse—des représentants de l'ouest, qui font ces imputations. Je dis qu'actuellement mon avocat et les avocats du chemin de fer Canadien du Pacifique sont en instance auprès du gouvernement, et cela depuis quatre ans, afin d'en arriver à un règlement de cette difficulté au sujet de ces emplacements de ville, et le gouvernement retarde ce règlement intentionnellement.

M. KEMP (Toronto-est) : J'ignore si le premier ministre approuve le genre d'attaque dirigée par le député d'Assiniboïa (M. Scott) contre mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) ; je veux bien supposer le contraire. A mon avis, le député d'Assiniboïa a dépassé les bornes en se livrant à ces imputations, et en employant les expressions dont il s'est servi l'autre soir à l'adresse de mon honorable ami de Toronto-ouest. Ce dernier possède une réputation assez bien établie pour pouvoir se passer des certificats que moi ou ses collègues nous pourrions lui décerner. Il est connu d'une extrémité à l'autre du pays, et il est respecté à cause de son honnêteté sous tous les rapports. Il a toujours demeuré dans la ville de Toronto et a été élu deux fois représentant du comté de Toronto-ouest dans cette Chambre. La société dont il fait partie, et à laquelle l'honorable député fait allusion, occupe une situation très enviable dans le monde des affaires légales. C'est pourquoi je dis que l'honorable député a commis une erreur en parlant comme il l'a fait. Vous devez vous rappeler, M. l'Orateur, que cet honorable député a eu recours à une tactique comme celle-ci lorsqu'il a lu dans cette Chambre des affidavits tendant à discréditer le député de Peel (M. Blain), et il enfreignait le règlement en donnant lecture de ces déclarations reçues sous serment.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait allusion à un débat antérieur.

M. KEMP : Oui, et je n'en dirai pas davantage sur cette question. Chose certaine, c'est que la réputation de mon honorable ami est sortie indemne de toutes ces transactions ; ses amis ont la plus grande confiance en lui, et ils sont aussi surpris qu'il doit l'être lui-même de voir ramener ce soir sur le tapis une transaction qui date de 14 ans passés, et de l'entendre discuter comme elle l'a été.

M. SCOTT : Les résultats de cette transaction sont encore visibles dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. KEMP : L'honorable député de Toronto-ouest a fait allusion aux comptes rendus de la presse, ainsi qu'à la manière dont les journaux du pays ont exploité la déclaration du député d'Assiniboïa pour jeter du discrédit sur sa réputation. Une de ces feuilles publiée à Toronto, avait intitulé son compte rendu des débats de cette séance de la Chambre comme suit : "M. Osler est accusé d'avoir bénéficié des subventions accordées par le gouvernement. Discours de M. Scott sur la question du Grand-Tronc-Pacifique." Voilà l'en-tête que portait ce compte rendu du discours de M. Scott, publié par le "Globe". J'ignire si c'est à ce résultat que voulait en arriver l'honorable député ; dans l'affirmative, il a commis une injustice. Je considère que les règles qui régissent les rapports des différents citoyens entre eux, quand il s'agit de gens qui se respectent, doivent être suivies dans cette Chambre. L'orateur qui m'a précédé a allégué qu'on avait peut-être mal interprété ce compte rendu, que l'honorable député l'avait peut-être mal compris, et il a demandé au représentant de Toronto-ouest s'il avait lu son discours. Voici les paroles dont l'honorable député s'est servi :

> Mon honorable ami d'Elgin-ouest, un de ces soirs pendant qu'il lisait une lettre d'une personne de Vancouver, a exprimé, je crois, le désir de voir cet individu que l'on appelle parasite. Je crois que si nous pouvions mettre la main sur la personne qui a mis ces $15,000,000 dans son gousset, nous aurions là un bon échantillon de parasite. Mais, je conseillerai à mon honorable ami d'Elgin-ouest de jeter les yeux sur la quatrième rangée en avant de lui, au siège qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouset (M. Osler) et il verra, mais il ne pourra voir car le siège est vacant dans le moment, mais il verrait si l'honorable député était à son siège, un de ces parasites qui, avec ses associés, a mis la main sur les $15,000,000.

Si l'honorable député prétend que ces paroles n'ont pas un caractère personnel, je ne comprends pas la langue anglaise. Je dis que ce langage n'est pas justifié, et j'en appelle au chef du gouvernement.

M. SCOTT : L'honorable député en nie-t-il l'exactitude ?

M. KEMP : Si j'en nie l'exactitude ? J'ai pleine confiance dans la parole de mon honorable ami (M. Osler). Je suis convaincu qu'il a dit la vérité à ce sujet. Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre sur cette question. Je considère que jamais imputation n'a été moins justifiable que celle formulée par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à l'adresse du député de Toronto-ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable M. Sutherland) : M. l'Orateur, une malheureuse coutume a pris naissance dans cette Chambre, depuis quelques

année, de faire allusion aux comptes rendus des journaux, même quand les honorables députés qui ont recours à ce moyen savent que ces comptes rendus ne peuvent être exacts.

M. KEMP : Je parle de ce qui figure dans les Débats.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand ces comptes rendus de la presse comportent une accusation personnelle à l'adresse d'un membre de cette Chambre, le député qui les invoque devrait commencer par s'assurer de leur exactitude. C'est là une malheureuse habitude qui existe depuis quelques années dans cette Chambre. Je ne prends guère le temps de la Chambre inutilement, mais je vois les honorables députés se lever les uns après les autres et se servir d'articles de journaux qui ont été préparés pour que l'on puisse s'en servir de cette manière impropre. On donne aussi lecture de lettres écrites dans le but de servir de base à des accusations que l'on porte contre des membres de cette Chambre. L'honorable député a fait allusion à une de ces lettres qui contenait une accusation malicieuse à l'adresse de citoyens respectables, qui n'avaient jamais retiré aucun bénéfice de leurs relations politiques.

Nous devrions tous être heureux de posséder parmi nous des citoyens entreprenants qui ont eu l'habileté et l'énergie de mener à bonne fin des entreprises publiques importantes. Ces citoyens ne doivent pas être méprisés. Ils ne doivent pas être choisis comme le but de toutes les accusations et de toutes les attaques injustes, et l'on ne doit pas leur supposer des motifs inavouables. A moins que l'honorable député (M. Osler) modifie sa manière d'agir à ce sujet, il ne doit pas s'attendre à ce que l'on ne fasse pas allusion aux circonstances qui ont provoqué cette discusion. J'ai simplement pris la parole pour protester contre cette habitude que l'on a de donner lecture des comptes rendus des journaux, car je considère que c'est là une très mauvaise habitude.

M. KEMP : Ce que j'ai lu se trouve dans les Débats. L'honorable ministre fait erreur. Ce sont là les propres paroles du député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), tel que consignées dans les Débats.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas voulu parler du député de Toronto-est (M. Kemp) en particulier, mais je laisse à la Chambre le soin de décider si les représentants de Toronto ne sont pas les plus grands coupables sous ce rapport. Quand la Chambre se prépare à passer à l'ordre du jour ou à se former en comité des subsides, on soulève des questions de privilèges qui sont basées sur des rumeurs que les honorables députés ont lues dans les journaux.

M. KEMP : A quoi l'honorable ministre veut-il faire allusion ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dis que depuis un grand nombre d'années, bien avant que mon honorable ami (M. Kemp) occupe un siège dans cette Chambre, et depuis ce temps, on n'a cessé de faire allusion à des comptes rendus de journaux conçus dans le même sens que les remarques faites dans cette Chambre contre mon honorable ami, et il suffirait de feuilleter le "Mail" pour y trouver les accusations les plus violentes qui aient jamais été formulées contre lui à ce sujet, et ce sont ces accusations des journaux qui ont donné naissance à la mauvaise habitude dont nous souffrons aujourd'hui. L'intérêt public, comme la bonne administration des travaux de la Chambre, exige que les honorables députés apportent plus de soin à vérifier l'exactitude de ces comptes rendus, et qu'ils aient au moins assez de respect d'eux-mêmes et de la Chambre, ainsi que du pays, pour prendre le peine de s'assurer de l'exactitude des faits avant d'attirer l'attention de la Chambre sur des déclarations qu'ils doivent savoir inexactes.

A quel spectacle avons-nous assité la semaine dernière ? Au lieu d'une discussion digne et utile de la question soumise à la Chambre, on s'est contenté d'attaquer, dans la Chambre, la réputation d'un citoyen entreprenant de Toronto. Je doute que les auteurs de ces attaques aient le courage de se lever et de déclarer qu'il s'est rendu coupable d'acte malhonnêtes dans l'exécution des entreprises publiques. Cependant, ces personnes se lèvent les unes après les autres pour lire des articles de journaux dans lesquels on parle de ce citoyen de la manière la plus déshonnête possible.

Je dis qu'une pareille conduite est indigne de la Chambre et n'est pas dans l'intérêt public. Je veux bien que si un membre de cette Chambre, ou tout autre citoyen commet un acte illégal, il soit critiqué; mais aucun citoyen respectable ne devrait être exposé à ces attaques injustes simplement parce qu'il a quelque chose à faire avec une entreprise publique dont l'exécution est dans l'intérêt général. Il se peut que ce soit là le droit des membres de cette Chambre, mais je dis que les honorables députés de la gauche n'étaient pas justifiables de se lever les uns après les autres pour attaquer le sénateur Cox, et une pareille conduite est loin de leur faire honneur.

Nous devrions être fiers d'apprendre que notre pays possède des citoyens qui prennent part aux entreprises publiques importantes, et nous devrions éviter de laisser planer sur le compte de nos meilleurs citoyens des insinuations de ce genre. Ces attaques devraient être justifiées de quelque manière, et j'espère que l'honorable député (M. Osler), qui a eu à souffrir de ces déclarations, comprendra comme moi combien il est regrettable que cette pratique ait atteint un pareil développement aux deux côtés de la Chambre. Les honorables députés admettront avec moi que c'est là

une habitude à laquelle on devrait mettre fin.

M. SPROULE : Cette petite remontrance que nous venons d'entendre, peut être très intéressante pour la Chambre, mais je n'en vois pas le résultat pratique. Quant à la conduite que doivent suivre les membres de cette Chambre, chacun d'eux s'efforcera d'agir conformément aux règlements et au meilleur de sa connaissance, et je considère que les remarques de l'honorable ministre ne trouvent guère leur application dans le cas actuel, quand on en vient à les étudier de plus près. Ces conseils gratuits du ministre des Travaux publics seraient peut-être justifiables s'il s'agissait d'accusations portées contre un membre de cette Chambre basées sur des rumeurs sans fondement mises en circulation par les journaux. Mais l'honorable ministre voudrait-il contester à un député le droit ou le privilège de défendre sa conduite ou sa réputation lorsqu'il est faussement et injustement attaqué ? Si le cas qui nous occupe était basé sur des racontars de presse, les remarques de l'honorable ministre auraient peut-être leur raison d'être, mais le fait que cette rumeur mise en circulation par les journaux est basée sur une déclaration faite dans cette Chambre et rapportée dans les Débats, et dans laquelle il est dit en termes précis que le député de Toronto-ouest (M. Osler) a réalisé, de concert avec d'autres personnes, $15,000,000 dans cette affaire, donne une tout autre apparence à la question. Mon honorable ami de Toronto-ouest a cru devoir profiter du privilège que lui donne son titre de député pour exposer les faits sous leur véritable jour, et pour en arriver à ce résultat, il lui a fallu expliquer toute la transaction. Ses explications étaient si précises que tout le monde devaient les accepter, mais le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a refusé de le faire, et a plutôt cherché à justifier son étrange conduite. L'honorable ministre voudrait-il prétendre que le député de Toronto-ouest a eu tort de chercher à défendre son caractère d'honnête homme, sa réputation et l'exactitude de ses paroles? S'il est de cet avis, alors, sa petite remontrance avait sa raison d'être.

M. SCOTT : Tout ce que j'ai dit et les seules imputations que j'ai pu avoir faites sont basées sur les documents qui sont en la possession du ministère des Chemins de fer.

M. SPROULE : L'honorable député prétend ne pas avoir formulé d'imputation ; mais n'est-ce pas formuler une imputation que de se servir à l'adresse de quelqu'un du langage suivant :

> Mon honorable ami d'Elgin-ouest, un de ces soirs, pendant qu'il lisait une lettre d'une personne de Vancouver, a exprimé, je crois, le désir de voir cet être que l'on appelle parasite. Je crois que si nous pouvions mettre la main sur la personne qui a mis ces $15,000,000 dans son gousset——

Voilà l'imputation de malhonnêteté.

——nous aurions là un specimen du parasite.

Puis, il désigne le député qu'il vise en ces termes :

> Mais je conseillerais à mon honorable ami d'Elgin-ouest de jeter les yeux sur la quatrième rangée en avant de lui, au siège qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), et il verra, mais il ne pourra pas le voir, car le siège est vacant dans le moment, mais il verrait, si l'honrable député était à son siège, un de ces parasites qui, avec ses associés, a mis la main sur ces $16,000,000.

Si cela ne constitue pas une accusation, je ne comprends plus le sens de la langue anglaise.

Quelques VOIX : Continuez votre lecture.

M. SPROULE : Cela ne constitue-t-il pas une imputation que tout député, sur une question de privilège, a le droit de repousser? Et quand l'honorable député a fourni les explications nécessaires, le député d'Assiniboïa n'a pas la courtoisie de les accepter, et de garder le silence, au contraire il s'efforce de justifier ses paroles. Le ministre des Travaux publics considère la chose comme une question peu importante, une simple rumeur mise en circulation par les journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi essayez-vous de donner une fausse interprétation à mes paroles ? Je n'ai rien dit de tel.

M. SPROULE : Pourquoi le ministre des Travaux publics a-t-il essayé d'adresser une remontrance au député de Toronto-ouest et à la Chambre, lorsque ce dernier a fait allusion à une déclaration faite dans cette Chambre par un député, sous sa responsabilité comme tel, déclaration qui figure dans les " Débats," et qui a trait à un fait historique concernant certaines choses qui ont été dites dans cette Chambre——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait parfaitement que je n'ai pas essayé de lui faire la leçon. J'ai simplement exprimé le regret de voir l'usage que l'on faisait de ces articles des journaux.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics a prétendu que nous faisions perdre le temps de la Chambre en soulevant cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit que l'on faisait perdre le temps de la Chambre.

M. SPROULE : Si le député de Toronto-ouest était justifiable de défendre sa réputation, pourquoi l'honorable ministre a-t-il voulu faire la leçon à l'honorable député ainsi qu'à la Chambre ? L'honorable député (M. Osler) aurait manqué à son devoir et à ses obligations à l'égard de ses commettants

s'il n'avait pas signalé la chose à l'attention de la Chambre. Les paroles dont s'est servi cet honorable député (M. Scott) sont rapportées dans les "Débats," et chaque mot comporte un sens aussi énergique que le contenu de l'article cité, y compris le titre. Mon honorable ami (M. Osler) était parfaitement justifiable d'agir comme il l'a fait. Il aurait manqué à son devoir en ne rétablissant pas les faits sous leur véritable jour, et en ne fournissant pas à l'honorable député (M. Scott) l'occasion de retirer les propos qu'il avait tenus.

Le PREMIER MINISTRE : Je considère que ce malheureux incident a assez duré, et il serait temps d'en venir à une conclusion qui fût de nature à satisfaire les membres des deux partis. Il y a quelques jours, mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) établissant une comparaison entre le contrat actuel et le contrat signé par un gouvernement antérieur, parla incidemment et à titre de comparaison, du chemin de fer du lac Long, de Qu'Appelle et de la Saskatchewan, dont les promoteurs seraient parvenus, d'après les documents en la possession du gouvernement, à prélever un montant de $4,000,000, dont $2,500,000 auraient été dépensés, $1,500,000 étant allés dans la poche de quelqu'un.

Il allégua encore qu'à son avis ces bénéfices étaient allés aux promoteurs de l'entreprise, et mon honorable ami (M. Osler) repoussa cette prétention en disant qu'il n'était pas au nombre des promoteurs et qu'il n'avait pas touché un seul dollar de cet argent. Cette déclaration règle la difficulté et il n'y a rien à ajouter à ce sujet. Mon honorable ami (M. Osler) se trouve exonoré de l'accusation d'avoir bénéficié de la pratique en vigueur à cette époque, mais quelqu'un doit en avoir profité. L'honorable député (M. Scott) était donc justifiable de prétendre que la pratique suivie à cette époque ne valait pas celle qui a été mise en vigueur par le gouvernemnt actuel depuis son arrivée au pouvoir. Mon honorable ami de Toronto (M. Osler) est un citoyen respectable, c'est un membre respectable de la société, et du moment qu'il nous donne sa parole, quand bien même il ne ferait pas partie de cette Chambre, cela doit suffire, et la question devrait en rester là.

Mais la prétention émise par mon honorable ami (M. Scott) n'en reste pas moins établie. Il n'avait pas d'autre objet en vue que d'établir un parallèle entre le contrat actuel——

Quelques VOIX : Non, non.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je ne crois pas que mon honorable ami (M. Scott) avait autre chose en vue que de faire la comparaison suivante : Voici un contrat qui n'accorde aucun bénéfice aux promoteurs, tandis qu'à une autre époque, et sous l'administration d'autres gouvernements, on accordait des entreprises qui permettaient à leurs promoteurs de réaliser des bénéfices injustifiables. Personne ne peut nier que dans cette affaire du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long, et Saskatchewan, un million et demi de dollars de bénéfices est allé dans les poches de quelqu'un, au lieu d'être employé à l'avantage du chemin.

M. OSLER : L'honorable premier ministre me permettra-t-il de l'interrompre? Je croyais avoir fourni des explications bien claires à ce sujet pour tous ceux qui siégeaient dans cette Chambre, et je suis bien convaincu que le premier ministre serait le dernier homme dans cette Chambre à vouloir faire une déclaration qui ne serait pas conforme aux faits. J'ai dit que la différence entre le montant de deux millions et demi de piastres, prix mentionné au contrat, et le montant réalisé grâce à la négociation des obligations, avait été versée entre les mains des banquiers de Londres, pour acquitter les six années d'intérêts dus sur ces obligations. L'argent n'est pas allé aux promoteurs ou aux entrepreneurs, mais il a été payé aux banquiers de Londres, qui le détenait en fidéicommis, et durant les six années qui suivirent, les détenteurs d'obligations de ce chemin reçurent un intérêt de 6 pour cent. Au bout de six ans, le montant était épuisé, et depuis cette date à venir jusqu'à aujourd'hui, ces détenteurs d'obligations n'ont pas reçu autre chose que l'intérêt payé par le gouvernement. La même explication s'applique au chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Je sais que le premier ministre acceptera ma parole sur ce point et ce que je dis là peut être corroboré par les fidéicommissaires n'importe quand. Les promoteurs de cette entreprise, ou ceux qui pouvaient y être intéressés, n'ont pas reçu un seul dollar de cet argent. Tout l'argent a été employé à la construction du chemin et à la constitution du fonds requis pour payer les intérêts durant six ans.

Le PREMIER MINISTRE : J'accepte dans son entier cette déclaration de mon honorable ami (M. Osler) qu'il n'a retiré aucun bénéfice de cette transaction, mais je ne puis partager son opinion sur la question de savoir si quelqu'un a ou non bénéfié de cette entreprise. Toutefois, ce n'est pas là une question qui l'intéresse personnellement ; elle ne regarde pas la Chambre. Je ne crois pas que personne dans cette Chambre en ait profité, mais je ne puis accepter la prétention de mon honorable ami (M. Osler) que personne n'a retiré des bénéfices illégitimes de cette affaire. Cependant, ce n'est pas là la question en jeu. Il s'agit simplement de l'honneur de mon honorable ami (M. Osler), et, sur ce point, je me contente de sa déclaration et il est inutile de pousser plus loin la discussion sur ce projet.

M. CLARKE (Toronto) : Comme je n'assistais pas à la séance de la Chambre du-

rant laquelle cette question a été soulevée il me faut m'en rapporter sur ce point à ce qui est contenu dans les "Débats". N'eût été la remontrance que le ministre des Travaux publics a cru devoir adresser aux représentants de Toronto, je n'aurais pas pris part à la présente discussion. Si nous faisons une déclaration inexacte dans cette Chambre, nous en sommes responsables aux yeux de la Chambre comme à l'égard de nos commettants. Jusqu'à présent, nous nous sommes efforcés de défendre leurs intérêts de notre mieux, en évitant d'enfreindre les règlements ; quand il s'agit des intérêts de ceux que nous représentons, si nous négligions d'attirer l'attention de la Chambre sur des comptes rendus publiés dans des journaux de Toronto, afin de nous assurer de leur exactitude, nous manquerions à notre devoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comptes rendus publiés dans l'unique but d'être cités devant la Chambre pour attaquer l'honorabilité de quelqu'un.

M. CLARKE : L'honorable ministre prétend que ces articles sont écrits dans un but déterminé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Quesques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Comme le ministre des Travaux publics n'aurait pas fait une déclaration de cette nature, à moins d'être parfaitement certain de ce qu'il avançait, s'il savait que ces articles étaient écrits dans l'unique but de pouvoir être ramenés devant la Chambre, il manque à son devoir en sa qualité de membre de cette Chambre, s'il n'indique pas par qui ces articles ont été écrits et publiés. Pour ma part, je n'ai jamais suggéré la publication d'aucun article, et je n'ai jamais écrit aucun article dans le but de pouvoir l'amener ensuite devant la Chambre, et je ne sache pas qu'aucun article ait jamais été écrit dans ce but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous n'êtes pas le seul représentant de Toronto.

M. CLARKE : J'admets cela, mais, parlant en mon nom personnel, je dis que je ne me suis jamais rendu coupable des actes mentionnés par le ministre des Travaux publics. Je désire attirer votre attention, M. l'Orateur, ainsi que l'attention de la Chambre, sur le fait que voici la deuxième ou la troisième fois que mon honorable collègue de Toronto-ouest est attaqué dans cette Chambre pour avoir été mêlé aux affaires des chemins de fer de Calgary à Edmonton, et de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan. Dans deux circonstances antérieures, on l'a ainsi accusé, en son absence ; et il a usé de son droit en opposant le démenti le plus énergique à ces déclarations. Qu'a-t-il dit au sujet de ce qu'il peut avoir eu affaire avec les chemins de fer ? Il a dit en premier lieu—et personne n'a contredit sa déclaration— qu'il n'avait rien eu à voir avec ceux qui ont obtenu ces chartes du parlement. Y a-t-il un honorable député qui soit disposé à contester l'exactitude de cette affirmation ?

Il a dit de plus qu'il n'avait rien eu à voir avec ceux qui ont obtenu les subventions en terres accordées pour venir en aide à la construction de ces chemins. Personne n'a encore mis cette déclaration en doute. Il a ajouté, qu'après bien des tentatives inutiles de la part de ces personnes pour essayer de construire ces chemins de fer, elles lui demandèrent de se charger de trouver l'argent nécessaire pour mener ces entreprises à bonne fin. On s'adressa à lui pour cela, à cause de la grande réputation dont lui et la société, dont il fait partie, s'étaient acquis comme agents financiers. I se rendit en Angleterre, et, grâce aux influences qu'il possède dans ce dernier pays, et à la confiance que les capitalistes ont en lui, il réussit à trouver l'argent nécessaire pour construire ces deux chemins. Il nous a dit que les subventions en terres avaient été vendues en même temps que les obligations, que tout l'argent qu'il avait pu prélever avait été employé à la construction du chemin ou mis de côté pour le paiement des intérêts. Il a aussi dit que la société dont il fait partie n'avait reçu qu'une faible commission pour ses services, del a part de ceux qui voulaient construire ces chemins de fer. Comme ces déclarations n'ont pas été mises en doute, et comme elles ne peuvent l'être—car ceux qui connaissent l'honorable député savent qu'il ne voudrait pas faire de déclaration mensongère dans une affaire de cette nature—j'espère bien que c'est la dernière fois que l'on entend parler de ces scandales dans cette Chambre.

On a aussi prétendu que la société dont l'honorable député fait partie vendait ces terres dont je viens de parler. Quel mal peut-il y avoir à cela ? Cette société n'a-t-elle pas le droit de faire des affaires commerciales au Nord-Ouest ou dans n'importe quelle partie du Canada ? L'accuse-t-on de vendre ces terres sous de faux prétextes? Mon honorable ami n'a fait que son devoir en attirant l'attention de la Chambre sur ces accusations et en demandant qu'on les retire. Il leur a opposé le démenti le plus formel, et j'espère que le député d'Assiniboïa-ouest va retirer toutes ces imputations qui peuvent être de nature à ternir l'honneur et l'intégrité de mon honorable ami.

M. SCOTT : Mon honorable ami voudrait-il laisser supposer que son collègue a été accusé de quelque crime? Je me suis efforcé l'autre soir de faire comprendre que je ne voulais pas attaquer son honorabilité, ni l'accuser d'aucun crime ; je voulais simplement lui reprocher la part qu'il peut avoir prise à l'adoption de cette législation dont

le gouvernement conservateur est seul responsable et non mon honorable ami.

M. CLARKE : Avec la permission de la Chambre, je vais donner lecture des propres paroles que l'honorable député est censé avoir prononcées, et je laisserai ensuite aux honorables députés le soin de décider s'il a ou non formulé des accusations :

Mon honorable ami d'Elgin-ouest, un de ces soirs, pendant qu'il lisait une lettre d'une personne de Vancouver, a exprimé, je crois, le désir de voir cet individu que l'on appelle un parasite. Je crois que si nous pouvions mettre la main sur la personne qui a mis ces $16,000,000 dans son gousset, nous aurions là un bon échantillon de parasite.

M. SCOTT : Lisez plus loin.

M. CLARKE : C'est ce que j'ai l'intention de faire.

Mais je conseillerais à mon honorable ami d'Elgin-ouest de jeter les yeux sur la quatrième rangée en avant de lui, au siège qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et il verra, mais il ne pourra voir, car le siège est vacant dans le moment, mais il verrait si l'honorable député était à son siège, un de ces parasites qui, avec ses associés, a mis la main sur ces $16,000,000.

Si l'honorable député prétend que cela ne constitue pas une accusation, je n'ai rien à ajouter, M. l'Orateur.

M. SCOTT : Mon honorable ami voudrait-il continuer sa lecture? Qu'il lise tout ce que j'ai dit à ce sujet.

M. CLARKE : Je vais le faire avec plaisir. Je puis donner lecture de tout le discours, si la Chambre veut bien l'écouter. Le discours continue comme suit :

M. KEMP : J'en appelle au règlement. Un honorable député a-t-il le droit d'appliquer à un collègue l'épithète de parasite ?

M. SCOTT : M. l'Orateur, si vous me le permettez, avant que vous donniez votre décision, je retirerai cette appellation, et je laisserai à mon honorable ami le soin de trouver le qualificatif qui conviendra le mieux pour désigner tout homme qui, avec des associés dans une transaction de chemin de fer, réussit à en sortir avec un profit de $16,000,000.

M. BARKER : Que les règlements de la Chambre le permettent ou ne le permettent pas, je crois qu'un honorable député, au lieu de faire des insinuations de ce genre, devrait accuser carrément et ouvertement l'honorable député de Toronto-ouest de la chose qu'il insinue.

M. SCOTT : Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de l'ambiguité dans mes paroles. J'ai déclaré que quelqu'un, que certaines personnes dans le pays, ont mis dans leur poche, à l'aide d'un bill de chemin de fer voté par une Chambre conservatrice, environ $16,303,891, profits qu'ils n'auraient pu faire si le bill avait comporté une législation sage.

M. BARKER : En quoi cela concerne-t-il le député en particulier que mon honorable ami désigne ? Il peut tout aussi bien faire allusion à moi ou à tout autre député.

M. SCOTT : Mais j'ai une autre déclaration à faire, et je déclare sous ma responsabilité que l'honorable député de Toronto-ouest, je ne veux pas qu'il y ait d'erreur, et je vais le nommer, M. Osler, est un de ceux qui sont impliqués dans cette affaire.

Je considère, M. l'Orateur, qu'il est inutile que je fasse perdre le temps de la Chambre à lire ces débats.

M. SUTHERLAND (Essex-nord) : La discussion qui vient d'avoir lieu doit faire comprendre à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), que si, à l'avenir, il espère échapper à la critique dans cette Chambre, il devra faire plus attention à ce qu'il dit. Il a déclaré, l'autre soir, que le gouvernement actuel avait accordé une subvention au chemin de fer du lac Erié à Détroit afin de s'assurer l'appui des propriétaires de la distillerie de Walkerville.

M. KEMP : J'en appelle au règlement. On m'a obligé d'interrompre mes observations, parce que j'avais fait allusion à une discussion antérieure, et voici que l'honorable dé- l'imputation faite contre le député de Toronto-ouest.

M. l'ORATEUR : Il n'y a en ce moment qu'une question devant la Chambre—et c'est l'accusation portée contre le député de Toronto-ouest.

M. SUTHERLAND : Dans ce cas, je ne ferai pas allusion à un débat antérieur. L'honorable député a prétendu que le gouvernement actuel s'était assuré l'appui de la propriétaires de la distillerie de Walkerville en accordant une subvention au chemin de fer du lac Erié à Détroit. Je dis que cette prétention est absolument fausse et de nature à nuire à la réputation de l'une des plus respectables maisons de commerce de mon comté.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SUTHERLAND : Je considère que l'honorable député devrait retirer cette déclaration.

M. INGRAM : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup de soin et d'attention les remarques du premier ministre. Les deux partis dans cette Chambre seront unanime à reconnaître avec moi que nos chefs ne se servent jamais du langage dont il a été question aujourd'hui ; et tout en reconnaissant partiellement le droit qu'a le député d'Assiniboïa-ouest de se servir des arguments ou des chiffres qu'il juge à propos d'invoquer pour soutenir ses prétentions, je regrette que le premier ministre ait terminé son discours sans désavouer les paroles dont s'est servi l'honorable député, lorsqu'il a qualifié le député de Toronto-oues de pieuvre (grafter). Si le chef de la droite eût demandé à ses partisans e retirer ce mot inconvenant, il est probable que cela aurait mis fin à la discussion. Mais l'honorable premier ministre, en laissant échapper l'occason de désavouer ce langage, n'a pas fait preuve de sa courtoisie ordinaire. Règle générale, quand un député a des accusa-

tions directes à formuler contre un autre député, il ne profite pas de son absence pour le faire. Cependant, l'honorable député (M. Scott) a cru devoir suivre cette ligne de conduite, mais je ferai remarquer à mon jeune ami, qui ne siège pas depuis bien longtemps dans cette Chambre, que ce n'est pas en ayant recours à des tactiques de cette nature qu'il s'attirera la considération des membres des deux partis. Une pareille conduite peut être laissée à des députés plus anciens, qui ont de la réputation à perdre et qui mettent cette réputation en jeu lorsqu'ils agissent ainsi.

Je n'ai rien à dire contre le député d'Assiniboïa, quant à ce qui concerne son habileté ; mais je considère qu'un homme doit avoir plusieurs années d'expérience à son crédit avant de pouvoir adopter la ligne de conduite suivie par l'honorable député. Personne ne peut se permettre de se servir d'un langage comme celui qu'a employé l'honorable député. Je puis citer à l'appui de mes paroles, l'exemple de l'un de nos plus forts orateurs parlementaires dans cette Chambre, le ministre du Commerce, qui est, à mon avis, l'orateur le plus distingué sous le rapport du langage—et bien que je l'aie entendu aller souvent très loin, il n'est pas à ma connaissance qu'il se soit jamais servi d'un langage aussi sévère que celui de l'honorable député (M. Scott).

Le député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a donné aujourd'hui sa parole de gentilhomme qu'il n'était pas un des promoteurs de ces entreprises, et qu'il avait agi dans cette affaire en qualité d'agent. Pourquoi l'accuserait-on d'avoir réalisé des profits de ce chef ? Et même en supposant qu'il aurait réalisé un million de dollars et plus, est-ce là un argument qui se rapporte à la question que nous sommes appelés à discuter ? Etant agent, il ne pouvait être promoteur, et l'on ne devrait pas l'accuser de ce fait. Mais l'honorable député persiste à mettre en doute la déclaration du député de Toronto-ouest. Je n'ai pas entendu l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) retirer le mot insultant de parasite—" grafter "—et tant qu'il ne l'aura pas retiré, il n'aura pas accompli l'acte que cette Chambre a le droit d'attendre de lui, s'il a la moindre considération pour sa propre dignité.

M. NORTHRUP (Hastings-est) : Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais je considère que si la difficulté doit se régler là où les choses en sont actuellement rendues, je dis qu la fin sera encore plus regrettable que le commencement. Les règles parlementaires que nous possédons sont le résultat de longues années d'expérience dans la mère patrie ; nous en avons fait notre code de lois et de règlement. Si la courtoisie disparait de la discussion, les sentiments personnels des députés, comme les affaires publiques, devront en souffrir. J'ai toujours compris que lorsqu'un membre du parlement donnait sa parole d'honneur dans cette Chambre, au sujet de toute question dans laquelle il est personnellement intéressé, cette déclaration était considérée comme suffisante. Tout le monde admettra que l'accusation portée contre le député de Toronto-ouest (M. Osler) revêt le caractère le plus grave et qu'elle n'aurait jamais dû être formulée. Et quand l'honorable député (M. Osler oppose de son siège la dénégation la plus formelle à cette accusation, le député d'Assiniboïa-ouest qui l'a portée, était tenu, d'après l'usage parlementaire et la pratique, de la retirer. Mais au lieu d'en agir ainsi, il a cherché à justifier ses paroles et d'autres membres de cette Chambre lui ont accordé leur appui sur ce point. Nous avons même vu le premier ministre—et la chose est peut-être plus remarquable dans son cas, car il est reconnu par les deux partis comme étant la courtoisie même—omettre de traiter le point en litige, bien qu'il n'ait rien dit qu fut de nature à s'attirer la moindre critique.

Le PREMIER MINISTRE : C'est tout le contraire. J'ai dit que la déclaration de l'honorable député de Toronto-ouest devait être acceptée en entier, et je le répète en ce moment.

M. NORTHRUP : Mais je dis que l'honorable premier ministre a négligé de conseiller à son partisan de retirer cette expression répréhensible. Si l'on ne retire pas de semblables expressions, nous nous trouverons à établir un précédent dans la discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Elle a été retirée l'autre jour.

M. NORTHRUP : Toute la discussion roule sur ce point. Mon honorable ami de Toronto (M. Osler) demande, avec raison, que l'on retire l'expression dont on s'est servi, et l'honorable député (M. Scott) cherche à justifier son langage. Nous avons même vu un ministre de la couronne, le ministre des Travaux publics, tenter de l'excuser en fansant allusion à certaines déclarations qui auraient été faites par des membres de la gauche à l'adresse d'un sénateur très en vue. Le nom de ce sénateur a été mentionné plusieurs fois au cours de ce débat, mais il n'est pas à ma connaissance qu'on se soit servi à son adresse d'une épithète aussi injurieuse que le mot écumeur " grafter ". On a fait des insinuations quant aux espérances et aux aspirations de ce monsieur, mais aucune accusation directe n'a été formulée contre lui. La seule fois que je l'ai entendu accuser par quelqu'un, c'est lorsque le député de Labelle (M. Bourassa) a adressé la parole dans cette Chambre. Mais comme je n'ai pas le droit de faire allusion à un débat antérieur, je ne puis répéter ce qu'a été dit dans cette circonstances. De fait, les seules accusations directes que j'ai entendu formuler au cours de la présente discussion, à part l'incident actuel, contre au-

cun membre de cette Chambre, soit du côté du gouvernement ou de l'opposition, sont les accusations que l'on a formulées et réfutées à l'adresse d'un député qui, il n'y a pas encore bien longtemps, était un collègue du premier ministre. Mais ces accusations ne partaient pas de ce côté-ci de la Chambre. Si nous en sommes rendus au point qu'un honorable député peut accuser un de ses collègues d'être un écumeur, "grafter" sans être obligé de retirer cette expression inconvenante, il est difficile de prévoir ce qui aura lieu durant les quelques semaines qui vont suivre, alors que les passions seront échauffées et que des députés pourront être tentés de suivre le précédent que l'on est en frais d'établir.

M. McCREARY : Comme l'honorable député (M. Scott) n'aura pas l'avantage de pouvoir prendre de nouveau la parole, je désire dire quelques mots à ce sujet.

Si j'ai bien compris, il a décrit un certain état de choses concernant les chemins de fer de Régina et du lac Long. Il a fait remarquer que la vente des obligations et des terres de la compagnie avait rapporté $4,000,000 et que sur ce montant $2,500,000 seulement avaient été employés à la construction du chemin. La balance de $1,500,000 étant allée dans la poche de quelqu'un.

M. CLANCY : Cette prétention a été contredite.

M. McCREARY : Nous avons eu ensuite la déclaration du député de Toronto-ouest (M. Osler), une déclaration vraiment remarquable de la part d'un homme qui occupe une position aussi élevée dans le royaume de la finance. Il nous a dit qu'il avait remis $1,500,000 aux détenteurs d'obligations, représentant six ans d'intérêt payé d'avance sur les $2,500,000 qu'il avait empruntés.

Et à part cela, il engagea la subvention en terre. C'est là la plus étrange transaction dont j'ai jamais parlé. Il laisse à un expert en fait de calculs le soin de découvrir quel montant d'intérêt cela représente sur le montant emprunté. Cela équivaut à emprunter $100 et à payer $75 d'intérêt d'avance, ce que l'on ne peut considérer comme étant une opération financière très avantageuse, cependant l'honorable député voudrait nous faire croire qu'il a payé $1,500,000 d'avance aux porteurs d'obligations pour couvrir l'intérêt sur le montant de $2,500,000. A part cela, il a également engagé le montant de la subvention en terres, qu'il a vendues $2 l'acre, sans compter les $80,000 par année que la compagnie recevait du gouvernement pour le transport des malles.

M. CLANCY : J'en appelle au règlement. L'honorable député de Toronto-ouest a opposé le démenti le plus formel à ces accusations, et l'honorable député est tenu d'accepter sa parole sur ce point.

M. McCREARY : Je ne dis pas que l'honorable député était intéressé dans cette transaction.

Quelques VOIX : A l'ordre, asseyez-vous.

M. McCREARY : Je n'enfreins pas le règlement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a droit de prendre la parole sur un rappel au règlement.

M. CLANCY : Je prétends que le député de Toronto-ouest a offert le démenti le plus formel et le plus catégorique à ces accusations, et voici que l'honorable député qui a en ce moment la parole met en doute sa déclaration.

M. McCREARY : Je ne mets pas sa parole en doute. J'accepte au contraire sa propre déclaration. Il a dit que ces $1,500,000 n'étaient pas allés à d'autres personnes qu'aux porteurs d'obligations, étant six ans d'intérêt payé d'avance sur les $2,500,000. N'est-ce pas là ce qu'il dit ?

M. OSLER : Non.

M. McCREARY : C'est là la déclaration qui figure dans les "Débats."

M. OSLER : Je ne le crois pas, quoi qu'ordinairement je ne sois pas très clair dans ces explications des questions financières. J'ai déjà expliqué plusieurs fois ce qu'avait coûté le chemin, et j'ai ajouté que la balance de l'argent, à part le coût de la construction, avait été déposé en fidéicommis entre les mains de Morton, Rose et compagnie, pour payer six ans d'intérêt sur les obligations, période durant laquelle le chemin ne devait réaliser aucun bénéfice. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais le chemin a coûté $2,700,000 ou $2,800,000. Le montant déposé représentait exactement la somme requise pour payer les intérêts sur ces obligation durant six ans. Je n'ai pas les chiffres ici, mais je déclare à l'honorable député que ce sont là les faits, et que les deux montants s'accordent. Tout l'argent provenant de la négociation de ces obligations a été employé à la construction du chemin ou déposé, afin de payer le montant qui, avec les intérêts accumulés, devait représenter 6 pour cent d'intérêt sur le coût de la construction durant six ans.

M. McCREARY : Après les explications que vient de fournir l'honorable député, il est bien évident que cela représentait une opération financière très extraordinaire. Non seulement on a engagé la subvention en terres, mais on a aussi déposé une certaine somme d'argent entre les mains de Morton, Rose et compagnie pour payer l'intérêt sur ses obligations durant 6 ans. Mais laissons de côté cet aspect particulier de la question —et je puis dire que nous acceptons la déclaration de l'honorable député que la société Osler, Hammond et Nanton n'a pas été mêlée à cette transaction, bien que dans l'ouest nous sachions parfaitement que c'est cette société qui s'occupe de la subvention en terres de ce chemin de fer depuis des années, qui voit aux emplacements de villes, qui ad-

ministre les terres de la compagnie, et que l'un des associés, M. Nanton, est venu à Ottawa et a intenté une poursuite contre le gouvernement, devant la cour de l'Echiquier, dans le but de forcer ce dernier à échanger les dernières pour des terres plus favorables à la culture. Malgré cela, nous acceptons la déclaration de l'honorable député qu'il n'a pas été mêlé à cette affaire, bien que l'on ait confié à la société dont il fait partie l'administration complète du chemin de fer de Calgary à Edmonton. Que voyons-nous ?

Il y a là une situation qui a provoqué l'indignation de tous les députés de l'ouest et de tous les colons de l'Alberta, par le passé. Le gouvernement conservateur a colonisé à grands frais l'Alberta ; et pendant que le pays s'imposait tous ces sacrifices, cette compagnie s'évertuait à chasser les gens du pays. Après avoir obtenu de fortes sommes du gouvernement pour la construction de ce chemin de fer, jamais la compagnie ne l'a exploité. C'est la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui l'a exploité jusqu'aujourd'hui ; mais comme elle n'est propriétaire ni de la plate-forme ni de la voie ferrée, elle n'a pas été en mesure d'en faire une exploitation convenable.

M. LENNOX : L'honorable député s'écarte de la question qui fait le fond du débat.

M. McCREARY : Il s'agit en ce moment du chemin de fer de Calgary à Edmonton et voilà deux heures que le débat roule sur cette question.

M. NORTHRUP : C'est le député de Toronto-ouest (M. Osler) qui est sur la sellette.

M. McCREARY : Il s'agit des relations du député de Toronto-ouest (M. Osler) avec la compagnie en question.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre reprend ses travaux à trois heures.

M. McCREARY : Lorsque la Chambre a suspendu ses travaux à une heure, j'étais en train de discuter les prétendues relations du député de Toronto-ouest (M. Osler) avec la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton. J'avais déjà parlé de ses prétendues relations avec la Compagnie du chemin de fer de Régina au lac Long. Il y a quelques années il s'organisa une compagnie dans le but de construire 105 milles de chemins de fer dans la direction du sud, de Calgary à Macleod et 192 milles, de Calgary à Edmonton.

M. LENNOX : M. l'Orateur, je tiens à faire observer de nouveau que l'honorable député s'écarte de la question qui fait le fond du débat.

M. l'ORATEUR : On a soulevé une double question : d'abord, celle des relations du député de Toronto-ouest avec celle de la compagnie de chemin de fer et ensuite, celle de l'organisation même de la compagnie. Ces deux questions constituent le fond du débat actuel. Je regrette beaucoup qu'on ait tant élargi le débat, et je prierais les députés d'être aussi concis que possible.

M. McCREARY : Mes observations se borneront aux deux chemins de fer que j'ai mentionnés. On organisa donc la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, et il fut versé quelques millions de dollars en sus du coût réel des travaux de construction.

Et cependant, la compagnie, après avoir reçu une subvention en terres et cet important subside en espèces sonnantes, n'a jamais exploité son chemin de fer. Elle l'a transféré à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui l'exploite depuis deux ans, au grand détriment des colons établis dans ce pays, et je sais, de science certaine, que nombre de colons ont quitté le pays, en raison du service tout à fait insuffisant que leur offre la compagnie. Relativement à la construction de ce chemin de fer, je tiens à signaler quelques faits. D'abord, quand la compagnie construisit son chemin de fer dans la direction du sud vers MacLeod, que t-elle? Au lieu de pousser son chemin de fer jusqu'à cette ville, établie depuis un quart de siècle par des propriétaires de ranches qui en avaient fait un centre commercial, la compagnie établit une gare à quatre milles de là, au grand détriment de cette ville. Son commerce fut complètement paralysé, et il n'a commencé à revivre, que lorsque le chemin de fer du Nid-de-Corbeau atteignit la ville, il y a quelques années. Que n'a pas fait la compagnie à Edmonton?

M. l'ORATEUR : L'honorable député s'écarte de la question. Le député de Toronto-ouest (M. Osler) a discuté l'aspect financier de la question.

M. McCREARY : J'y arrive précisément. Au lieu de faire passer sa voie ferrée par Edmonton, ville bâtie sur la rive nord de la Saskatchewan, la compagnie construisit elle-même sur la rive sud une nouvelle ville, qu'elle baptisa du nom d'Edmonton-sud, et qui porte aujourd'hui celui de Strathcona. Il y avait là une ville de 2,000 âmes, établie depuis un quart de siècle par des pionniers qui, au risque de leur vie, s'étaient aventurés jusque dans ces parages inhabités ; et au lieu de pousser son chemin de fer jusqu'à cette ville et de la desservir, la compagnie construisit elle-même une ville sur la rive sud. Grâce à l'influence dont elle jouissait auprès du gouvernement du jour, elle tenta même d'enlever à Edmonton le bureau des terres fédérales et de le transférer à Edmonton-sud. Elle alla jusqu'à faire enlever les registres du bureau, pour les faire transporter en wagons de l'autre côté de la rivière, mais les citoyens d'Edmonton, sachant qu'ils seraient impuissants à obtenir justice du gouvernement, se firent justice à eux-mêmes.

Ce sont de pareils abus de pouvoir et de mauvaise administration de la part du gouvertnement alors au pouvoir, qui ont fait éclater la révolte de 1885. Les citoyens s'écrièrent : Vous vous croyez assez puissants pour nous enlever le bureau des terres, mais vous vous trompez ! Et à l'instant, s'emparant des véhicules dont ils démontèrent les roues, et chassant les conducteurs, ils ramenèrent les registres au bureau des terres d'Edmonton, où il sont encore aujourd'hui. Voilà qui montre quels efforts ces messieurs ont tentés pour créer cette ville d'Edmonton-sud et s'enrichir par là même. Voilà un des griefs dont souffrent depuis nombre d'années les habitants du Nord-Ouest.

L'honorable député prétend qu'il n'est nullement intéressé dans ce chemin de fer. Nous savons parfaitement que la société d'Osler, Hammond et Nanton, société dont l'honorable député est le membre doyen, sont directeurs de cette compagnie et ont la haute-main sur la subvention en terres. Ce sont eux qui font tous les arrangements avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sans affirmer que l'honorable député soit lui-même intéressé, tout porte à croire qu'il n'ignore pas que la société dont il fait partie a des relations avec ce chemin de fer. Il nous a dit, en outre, ce matin, qu'il n'est nullement intéressé dans le chemin de fer de Régina au lac Long. Il a ajouté qu'il a été placé des obligations pour un montant d'un million et demi de dollars, entre les mains de Morton, Rose et Cie, en Angleterre, pour payer six années d'intérêt. Le compte rendu officiel des débats de 1898, que j'ai sous les yeux, contient un débat sur cette question. L'honorable député se plaint de ce que le député d'Assiniboïa-ouest s'autorise de ses privilèges parlementaires pour saisir la Chambre de pareille question. Dès 1898, le député de Toronto-ouest aurait été en lieu de s'adresser aux tribunaux s'il l'eût voulu, en raison de certaines allégations formulées par un homme qui ne fait pas maintenant partie de la députation : il s'agit de M. Hugh Sutherland aujourd'hui agent de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, jadis député aux Communes, affilié au parti conservateur, financier de renom, et très versé dans les affaires financières et les questions des chemins de fer du Nord-Ouest. Vers 1898, M. Sutherland se rendit en Angleterre et essaya de placer sur le marché certaines obligations, pour la construction du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson. A cette époque, le député de Toronto-ouest, dans une lettre qu'il adressa au "Globe", déprécia cette œuvre, déclarant qu'on ne devait pas lui accorder d'aide. M. Sutherland lui donna la réplique et si la Chambre me le permet, je lui lirai cette réponse, qui porte précisément sur la question qui fait l'objet de ce débat :

En premier lieu, la compagnie a été conçue dans le mensonge. Cette compagnie se croyait

indépendante, quand elle n'était réellement qu'un piége tendu par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour attraper le capitaliste trop confiant. Lisez les noms des directeurs H. C. Hammond, l'associé de M. Osler, président ; E. B. Osler, directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; le sénateur McInnis, directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; R. B. Angus, directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; J. G. Ogden, contrôleur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; W. Sutherland Taylor, trésorier du chemin de fer Canadien du Pacifique et Charles Drinkwater, secrétaire du chemin de fer Canadien du du Pacifique.

Cette compagnie, par l'entremise de Morton, Rose et Cie, de Londres, a, le 18 juillet, 1889, lancé un prospectus demandant au public de prendre pour $3,809,140 de ses bons à 6 pour 100. Voici de paragraphe trompeur qu'on lit dans le prospectus :

"Le 1er février 1896, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique aura, en donnant six mois d'avis, le pouvoir de demander et de payer ces bons à 110."

La "Canadian Gazette" publiée par M. Thomas Skinner, un homme censé être un autorité en matière de placements canadiens, l'un des directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Londres, a publié le prospectus avec la note suivante (voir page 376) : "Il est pris pour admis que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique exercera, à l'expiration de six ans, la faculté qu'elle a de se porter acquéreur de la ligne, et dans ce cas, naturellement, les bons seront payés à 110."

Remarquez bien : 6 pour 100 au pair, rachetable par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans six ans, à 110 ; voilà ce qui a affolé tous les capitalistes. Les bons se sont écoulés rapidement, et ont été bientôt côtés haut sur le marché de Londres. Le prospectus disait en outre que la compagnie avait obtenu du gouvernement une subvention en argent de $80,000 par année pendant vingt ans, et une subvention en terres de 1,400,000 acres, afin de démontrer que, outre son chemin de fer, la compagnie avait un actif considérable.

Il transpira quelque temps après que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas l'intention de racheter le bons à 110, et par conséquent "n'exercerait pas sa faculté de se porter acquéreur de la ligne," que la compagnie du Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan avait cédé sa subvention en terres à une autre compagnie représentée par M. Osler, agissant sous un autre nom corporatif ; et que de fait les porteurs de bons n'avaient pas d'autres garanties pour leur placement de $15,000 par mille que le chemin de fer lui-même, sans matériel roulant et sans gares ; que le coût réel de la construction était d'environ $1,500,000 de moins que les porteurs n'avaient avancé ; de sorte que les bons qui étaient cotés à 110 sur le marché de Londres tombèrent à 30.

Qu'advient-il des pauvres veuves et des orphelins anglais qui ont acheté ces obligations? Que penser de la réputation financière du député de Toronto-ouest qui vous dit aujourd'hui que les subventions accordées aux chemins de fer sont une source prolifique de corruption politique et qu'il faut mettre fin à ce système ? Quand on habite une maison de verre, on ne doit point lancer des pierres chez les autres.

L'intention du C.P.R.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il l'intention maintenant, ou a-t-il jamais eu l'intention " d'exercer sa faculté de racheter tous les bons à 110 ? " Cette généreuse compagnie de chemin de fer de Qu'Appelle lui a consenti un bail de sa voie ferrée pour six ans sans aucun loyer. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a jamais eu l'intention de racheter à 110, il pouvait, pendant ce laps de temps, exploiter la ligne de manière à n'avoir aucun profit net. De fait, le service était si mauvais et les tarifs si élevés, que dans certains cas, les habitants de Prince-Albert ont dû faire usage du vieux moyen de locomotion " la charrette à bœufs." Le développement du district de Prince-Albert a été, par là, sérieusement retardé, et cet état de choses a découragé les colons établis dans ce territoire.

Le fait est qu'on n'aurait jamais dû construire une telle voie ferrée, et qu'au lieu de donner de l'argent pour cette fin, on aurait dû donner une subvention suffisante pour permettre à la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest de prolonger sa ligne jusqu'à Prince-Albert. Mais cela n'aurait pas satisfait les goûts d'agiotage de M. Osler et de ses associés. Non, on semble n'avoir d'autre objet que de ruiner le chemin de fer de Qu'Appelle en cessant de l'exploiter à l'expiration du bail de six ans que l'on a passé, ce qui sera probablement suivi du défaut de paiement des intérêts sur les bons. La différence entre " l'exercice de la faculté de se porter acquéreur du chemin en rachetant les bons à 110 " et ce que pourra rapporter le chemin vendu à l'enchère, sera probablement de 90 pour 100.

De crainte qu'on ne dise que nous n'avons pas raison de croire que l'on se propose de cesser d'exploiter ce chemin l'année prochaine, je puis dire que je suis informé d'une manière croyable que le gouvernement a déjà reçu avis de la chose, et je suis convaincu qu'on chercherait en vain dans les annales du Canada un fait de cette nature.

Ayant devant les yeux les faits que je viens d'exposer, il n'est pas très réconfortant d'écouter les accents de vertueuse indignation de M. Osler, qui déclare : " Je dis sans hésitation que, d'après moi, le résultat de l'exploitation de cette ligne pendant les cinq ou six dernières années est une raison suffisante pour que le gouvernement n'accorde pas une telle subvention à la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson."

L'honorable député a-t-il bonne grâce de venir déclarer en plein parlement qu'il ne faut plus dorénavant subventionner les chemins de fer ? Si ce n'est pas là un projet marqué au coin de la spéculation véreuse, que l'honorable député dirige des poursuites contre M. Sutherland devant les tribunaux, car ce monsieur est parfaitement responsable.

M. CLANCY : A quelle source l'honorable député emprunte-t-il ces citations ?

M. McCREARY : Cette lettre de M. Hugh Sutherland figure au compte rendu officiel des " Débats ".

M. CLANCY : Cette citation est-elle extraite du discours d'un député ?

M. McCREARY : Je l'emprunte au compte rendu d'un discours prononcé par le député de la Saskatchewan (M. Davis).

M. CLANCY : Rien d'étonnant, alors.

M. McCREARY : C'est la lettre que je lis, non pas le discours même. L'honorable député révoque-t-il en doute l'authenticité de cette lettre ? M. Sutherland remplit une charge importante dans l'administration du chemin de fer du Nord, à Winnipeg ; et si on lui adresse une dépêche, il pourra venir à Ottawa, corroborer les allégations formulées dans sa lettre ; ou bien qu'on dirige contre lui des poursuites devant les tribunaux. M. Sutherland ajoute :

J'ai dit que cette compagnie avait été conçue dans le mensonge ; j'ajouterai qu'elle est née dans le péché, qu'elle n'a pas démenti son origine et qu'elle a rempli sa mission avec succès. Je demande à tout homme d'affaires de lire, dans le prospectus de la compagnie, le paragraphe que j'ai cité, accompagné de la note de M. Skinner, le directeur financier du chemin de fer Canadien du Pacifique à Londres et de me dire si ce n'est pas un leurre et un piége pour attraper le capitaliste sans méfiance.

M. CLANCY : M. l'Orateur, je soulève la question de règlement. J'entends des murmures autour de moi ; je sais d'où ils partent. L'honorable député qui m'interrompt est coutumier du fait ; je m'abstiens de le désigner, et si je le faisais, la chose ne tournerait guère à son honneur.

M. SCOTT : Ces paroles s'appliquent-elles à moi?

M. CLANCY : Pas le moins du monde. L'honorable député (M. McCreary) est à lire une lettre, censée avoir été écrite par M. Hugh Sutherland, en dénégation de ce qu'un député a affirmé ici même. Il n'a pas le droit de lire une lettre dont l'auteur est étranger à cette Chambre, et qui oppose une dénégation aux affirmations d'un député.

M. McCREARY : Je sais parfaitement à quoi m'en tenir sur le règlement, M. l'Orateur, et si je lis cette lettre, c'est afin de mettre le député de Toronto-ouest en lieu de nous éclairer au sujet de la transaction en question. Sans doute, force nous est bien d'ajouter foi à sa parole ; mais, d'un autre côté, les citoyens de l'ouest entretiendront toujours certains doutes, tant que la lumière ne se fera point sur ces faits. Je tenais tout simplement à mettre le député de Toronto-ouest en mesure de laver sa réputation. Si cette lettre contient des allégations contraires à la vérité des faits, l'honorable député devrait diriger des poursuites contre M. Sutherland, l'auteur de cette lettre. Ce que j'ai cité de ce document suffit pour montrer que M. Sutherland a formulé des allégations très singulières, et si je poursuivais la lecture de cette lettre, j'y trouverais des allégations plus graves. Je ne saurais dire s'il aurait fallu employer le terme " grippeur " mais je sais que certains individus ont réalisé illicitement d'énormes gains à même cette transaction. Quel nom faut-il donner à celui qui prend part à pareille transaction? Quand un pauvre diable dérobe une redingote pour se protéger contre

le froid, on l'appelle voleur, tandis que celui qui vole trois ou quatre millions de dollars est un Napoléon de la finance ; probablement le mot " grippeurs " est censé s'appliquer à ce cas. Quoi qu'il en soit, cette compagnie a reçu des sommes considérables du peuple, sous de faux prétextes, pour des chemins de fer qu'elle n'a jamais exploités, l'un vers Prince-Albert et l'autre vers Edmonton. Si l'honorable député n'a pas touché ces deniers, qu'il nous dise s'il a joué le rôle de financier ou de courtier dans l'intérêt de tierces personnes ; qu'il nous renseigne sur l'emploi de ces deniers et, au besoin, qu'il demande l'établissement d'une commission royale qui fasse enquête sur cette transaction.

M. MONK : A mon avis, M. l'Orateur, ce débat s'est bien trop élargi, et on aurait pu l'abréger de beaucoup.

Ce qui me frappe d'avantage, c'est l'extrême indulgence du chef du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier). Il est la personnification de la mansuétude, quand il s'agit de l'application des règles qui régissent les débats de cette Chambre, et s'il était père confesseur, il se ferait dans notre église une fort grande réputation. Voici à quoi se résume les débats : il s'agit de savoir précisément ce qu'a dit l'honorable député (M. Scott) et pourquoi le premier ministre n'a pas conseillé que l'honorable député se rétractât tout net. Sans doute, il peut arriver, dans la chaleur du débat, qu'en avançant un argument comme celui formulé par l'honorable député on outrepasse quelque peu l'expression. Ce qu'il y a d'étrange c'est qu'a près avoir formulé pareille allégation et lancé l'insulte au député de Toronto-ouest, et cela encore en son absence, l'honorable député ne se soit pas retracté. M. l'Orateur, si vous conseillez, séance tenante, à l'honorable député de se rétracter, je ne doute nullement qu'il le fît volontiers. Citons ses propres paroles :

N'est-il pas parfaitement juste, M. l'Orateur, que dans l'étude des propositions qui sont devant la Chambre, nous les comparions avec les lois qui ont été votées autrefois par les gouvernements conservateurs ? Or, ainsi que je l'ai fait remarquer dans ces deux seuls petits chemins de fer, comprenant environ 550 milles, quelqu'un a réussi à faire $16,303,891 de profits illégitimes. Mon honorable ami d'Elgin-ouest, pendant qu'il lisait un de ces soirs une lettre d'une personne de Vancouver, a exprimé, je crois, le désir de voir cet être que l'on appelle parasite. Je crois que si nous pouvions mettre la main sur la personne qui a mis ces $16,000,000 dans son gousset, nous aurions là un bon échantillon de parasite. Mais, je conseillerai à mon honorable ami d'Elgin-ouest de jeter les yeux sur la quatrième rangée en avant de lui, au siège qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et il verra, mais il ne pourra le voir, car le siège est vacant dans le moment, mais il verrait, si l'honorable député étant à son siège, un de ces parasites qui, avec ses associés, a mis la main sur ces $16,000,000.

M. McCREARY.

Après qu'on eût signalé à l'honorable député la gravité de ces accusations, il ajouta :

Mais j'ai une autre déclaration à faire, et je déclare sous ma responsobilité que l'honorable député de Toronto-ouest, je ne veux pas qu'il y ait d'erreur, et je vais le nommer, M. Osler, est un de ceux qui sont impliqués dans cette affaire. Je ne le blâme pas du tout, parce que personne en ce pays-ci n'est obligé de travailler simplement pour le plaisir de la chose. Lorsque quelqu'un donne son temps à une entreprise de chemin de fer, il le fait avec l'intention d'en tirer tous les bénéfices qu'il pourra. Je ne blâme pas le député de Toronto-ouest, mais j'appelle l'attention de cette Chambre et du pays sur le genre de législation que le parti conservateur faisait lorsqu'il était au pouvoir, législation qui permettait à ses amis de réaliser d'aussi grands profits que ceux-là.

A mon sens, s'approprier illégitimement des deniers, subtiliser de l'argent, ce sont là des expressians fort blessantes et quand on y ajoute le mot "grippeur" dans l'acception que je donne à ce terme, l'insulte devient sanglante.

Ce matin même, le député de Toronto-ouest a opposé une dénégation catégorique à cette allégation. Il nous a dit la part qu'il a prise à cette transaction, et il a nié tout net qu'il eût été un des promoteurs de cette entreprise. Le député de la Saskatchewan (M. Davis), dont l'attitude a provoqué ce débat prolongé, a, en outre signalé les transactions relatives aux terres, et il ressort des explications du député de Toronto-ouest qui'l n'a agi qu'à titre de fidéicommissaire pour la vente de ces terres, et qu'il a coopéré en cela avec lord Strathcona, un homme universellement respecté, ainsi qu'avec M. Richard B. Angus, un des citoyens les plus honorables et les plus estimés de Montréal.

L'insulte lancée contre l'honorable député (M. Osler) rejaillit également sur ceux qui ont coopéré avec lui, à titre de fidéicommissaires dans cette transaction, à laquelle le député de la Saskatchewan applique l'épithète d'affaire véreuse. En pareilles circonstances, le résumé que le premier ministre a fait du débat n'est guère de nature à relever le ton de nos délibérations qui, de l'aveu du ministre des Travaux publics, ont grandement perdu en dignité depuis quelque temps. Le premier ministre après avoir décerné un brevet d'honorabilité au député de Toronto-ouest, a ajouté que l'argumentation du député de la Saskatchewan, en dépit de ces allégations, n'en conservait pas toute sa valeur. Il ne s'agit nullement de cela, mais bien de la rétractation que l'honorable député (M. Davis) devrait faire, séance tenante, car, en effet, si l'on permet aux députés de désigner ici leurs collègues comme des " grippeurs " qui s'approprient illégitimement $15,000,000 de l'argent du peuple ; si l'on tolère l'emploi de pareilles expressions à l'adresse d'hommes aussi éminents que le député de Toronto-ouest et lord Strathcona qui remplit actuellement une charge des plus importantes de l'administration publique, ainsi qu'à un citoyen de la distinction

de M. R. B. Angus ; si, dis-je, un député peut se permettre impunément pareils écarts, où aboutiront enfin de compte nos débats ? Le ministre des Travaux publics avoue qu'on s'est écarté des règles les plus élémentaires du débat, preuve, l'affaire Cox. Je ne sache pas qu'un seul député ait lancé à l'adresse du sénateur Cox une accusation du genre de celle portée contre mon honorable collègue (M. Osler) par le député de la Saskatchewan. " Cox ne saurait attendre " : c'est là une expression créée ici, il est vrai, et est devenue populaire ; mais, à mon sens, cette expression, dans l'acception qu'on lui a donnée, ne comporte rien d'aussi dérogatoire à la dignité de ce monsieur que l'expression employée par l'honorable député (M. Scott). Que pareille expression échappe à un député, dans la chaleur du débat, passe encore ; et il suffira, M. l'Orateur, que vous signaliez le fait à l'attention de l'honorable député pour qu'il se rétracte afin que ce débat ne se prolonge pas davantage.

M. SCOTT : L'honorable député (M. Monk) me demande de donner de nouveaux éclaircissements sur la question débattue et de retirer une expression dont je me suis servi, hier, soir. Pareil appel m'a déjà été adressé par le député d'Elgin-est (M. Ingram) et le député d'Hastings-est (M. Northrup). Comme je n'ai plus le droit de prendre part au débat, la Chambre voudra m'accorder le privilège d'ajouter quelques mots. La plupart des députés de la gauche qui ont porté la parole étant plus anciens parlementaires que moi, vous en conviendrez, M. l'Orateur, leurs observations sur cette question n'ont guère été frappées au coin de la loyauté. Je tiens à faire remarquer à l'honorable député (M. Monk) au sujet du mot " grippeur " que j'ai employé, que je l'ai retiré, séance tenante, dès qu'on eût élevé quelque doute sur sa ligitimité. Un député de Toronto ayant soulevé la question, j'ajoutai aussitôt :

M. l'Orateur, avec notre permission, avant que vous rendiez votre décision, je m'empresse de retirer cette épithète——

Quelques VOIX : Poursuivez votre lecture.

M. SCOTT : Si la Chambre me le permet, je lirai le reste du paragraphe dans l'instant. Relativement à l'appel que m'a adressé le député de Hastings-est (M. Northrup) et la leçon indirecte qu'il m'a donnée, à moi et à la Chambre, sur les charmes de la vie politique, je lui ferai observer que ce sermon ne m'a guère touché, car je me rappelle parfaitement qu'à la tribune populaire, à Régina, au cours des six mois derniers, il a cherché à persuader aux électeurs qu'un des collègues du premier ministre est un voleur public. Je vous demande, M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se borner à donner des explications de nature personnelle, au lieu de ranimer le débat.

M. SCOTT : Je ne voudrais pour rien au monde dire un seul mot dérogatoire à l'honneur de mes collègues. L'honorable député (M. Monk) a été assez loyal pour lire cette partie de mon discours où j'affirme que je n'ai rien voulu dire de blessant à l'adresse du député de Toronto-ouest. Cependant la Chambre en conviendra, les faits et les chiffres que j'ai puisés dans les documents publics m'autorisaient à tirer les conclusions que j'ai prétentées à la Chambre.

Le député de Toronto-ouest (M. Osler) a nié catégoriquement qu'il ait été un des promoteurs de ce chemin de fer. Il a nié carrément avoir retiré un seul sou de ces projets de chemin de fer, et pour ma part, j'accepte sa dénégation. Je croyais m'être rétracté, ce matin même, mais évidemment je n'ai point rendu ma pensée bien sensible. Je tiens donc à rétracter les paroles que j'ai prononcées, en ce qui le concerne. Ces paroles se trouvent à la fin du paragraphe que j'ai déjà lu en partie :

—et j'abandonne à l'honorable député le soin d'appliquer le terme qu'il jugera convenable à tout individu qui, de concert avec ses associés dans une entreprise de chemin de fer, s'arrange de façon à s'approprier une bagatelle de $15,000,000.

En ce qui concerne l'honorable député (M. Osler), je tiens à rétracter ces paroles, dans la mesure où elles s'appliquent à lui personnellement.

Du reste, je n'entends point modifier le fond des argumentations au sujet de la loi établie par cette Chambre sous l'ancien régime. Ces derniers ont dû, sans doute, prendre une direction encore inconnue à la Chambre.

M. NORTHRUP: Comme l'honorable député m'a fait intervenir au débat, la Chambre me permettra bien de faire une simple observation. S'il croit qu'aux assemblées publiques, soit à Régina soit ailleurs, j'ai appliqué l'épithète de voleur public à un membre du cabinet, il se trompe du tout au tout. Sans parler de tout ce qu'il y a d'invraisemblable dans le fait que je me serais servi de pareilles expresions, on en conviendra, M. l'Orateur, j'ai assez de bon sens pour ne pas m'exposer à des poursuites judiciaires, en faisant pareille déclaration en public. Je puis assurer l'honorable député qu'il a mal saisi le sens de ma pensée à cet égard.

M. OSLER: M. l'Orateur, me permettrez-vous de donner la réplique à l'honorable député ?

M. L'ORATEUR : L'honorable député ayant déjà porté la parole à deux reprises, n'a plus le droit de prendre part au débat.

M. OSLER : Puisque j'ai été accusé, je désire formuler quelques observations au sujet de la lettre qu'on a lue.

M. l'ORATEUR : Je le répète, le règlement interdit à l'honorable député l'usage de la parole. Il faut que ce débat prenne fin.

M. OSLER : A coup sûr, je puis bien dire un mot.

M. l'ORATEUR : Je déclare la motion rejetée.

M. CLANCY : L'honorable député a quitté son fauteuil pour prendre la parole.

M. OSLER : J'ai quitté mon fauteuil et je n'ai pas hésité un seul moment.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a plus le droit de parler.

M. OSLER : M. l'Orateur, si je ne me trompe, l'honorable qui a lu la lettre en question a porté deux fois la parole.

M. CLANCY : Le député de Toronto-ouest a le droit de parler.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre !

M. CLANCY : J'ai quelques droits dans cette Chambre ?

M. l'ORATEUR : Je rappelle l'honorable député au règlement ; il n'y a plus rien en délibération.

M. TAYLOR : Alors, M. l'Orateur, je propose que la Chambre lève sa séance. Ce qui est toujours dans l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je dois informer l'honorable député que lorsqu'on a déjà fait une motion dans ce sens, on ne peut plus la renouveler.

ORDRES DU JOUR.

M. CLANCY : M. l'Orateur, je désire poser une question. Je me préparais à quitter mon fauteuil, lorsque le député de Toronto-ouest s'est levé pour porter la parole. En pareilles circonstances, vous admettrez que j'ai le droit de parler.

M. l'ORATEUR : J'ai déjà décidé que la motion est rejetée. Il est temps que ce débat cesse ; il a duré assez longtemps.

M. CLANCY : Ce n'est pas à l'Orateur qu'il appartient de décider de la durée légitime d'un débat.

M. l'ORATEUR : Venons-en aux mesures inscrites au feuilleton. Le député de Glengarry (M. Schell) a la parole.

DEMONSTRATION DES ECOSSAIS A GLENGARRY.

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : M. l'Orateur, je tiens à signaler à la Chambre et au cabinet un évènement qui s'est produit hier. Les Ecossais du comté de Glengarry avaient pris les mesures voulues pour une démonstration qui devait avoir lieu hier à Alexandria.

Le comte de Dundonald avait manifesté l'intention d'assister à cette assemblée et les Ecossais du comté de Glengarry s'étaient rassemblés en foule pour l'honorer. Au momena du départ du train d'Alexandria——

M. l'ORATEUR : L'honorable député veut-il adresser une interpellation au cabinet?

M. SCHELL : Je désire exposer un fait à la Chambre et lui donner des éclaircissements.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne saurait le faire en ce moment. Pour saisir la Chambre de pareille question, il faudrait présenter une motion d'ajournement, et nous avons déjà décidé cette question d'ajournement.

LES FRONTIERES DE L'ALASKA.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que la Chambre aborde la délibération des mesures inscrites au feuilleton, je désire demander au premier ministre s'il est en mesure de me donner quelque renseignement au sujet d'une question qu'on a signalée à mon attention. J'ai reçu de Toronto la dépêche que voici :

La presse associé publie une précis du plaidoyer des Etats-Unis devant le tribunal d'arbitrage relativement à la frontière de l'Alaska, plaidoyer qui remplit deux colonnes. Peut-être le gouvernement canadien livrera-t-il aujourd'hui son mémoire à la publicité. Dans ce cas, veuillez m'en informer.

Le gouvernement a-t-il l'intention d'adopter pareille ligne de conduite et de transmettre à la presse associée un précis du mémoire du gouvernement canadien?

Le PREMIER MINISTRE : Voilà quatre ou cinq semaines que notre mémoire est devant le public. Il est paru plusieurs articles du mémoire canadien, tel que présenté par les commissaires, et l'honorable député (M. Clarke) a pu les lire comme moi. Je ne sache pas que jusqu'ici on ait préparé de précis de ce genre. Personne, du reste, ne nous a suggéré la chose. Nous laissons ce'a à l'initiative des journaux.

QUESTION D'ORDRE.

M. INGRAM : Je tiendrais à savoir s'il est d'usage de déclarer une motion adoptée, lorsqu'un député est encore debout, prêt à prendre la parole à la Chambre?

M. l'ORATEUR : Je ne suis pas tenu de répondre à une question aussi catégorique que celle-là.

M. INGRAM : Voilà qui est peu digne.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien retirer cette expression. Il affirme que ce que j'ai dit est peu digne de l'Orateur de la Chambre.

M. INGRAM : Si l'Orateur s'applique cette expression à lui-même, je la retire volontiers.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, je tiens à demander au premier

ministre de m'éclairer sur une question de quelque importance. La rumeur se répand dans le public, propagée qu'elle est avec quelque semblant d'autorité par les journaux qui ont d'abord approuvé le projet d'un chemin de fer transcontinental que le gouvernement a modifié ses vues et qu'il est à la veille de retirer une partie de ce projet. Quelques-uns prétendent qu'il s'agit du chemin de fer de la partie est, et d'autres soutiennent qu'il s'agit d'abandonner d'autres parties du réseau projeté, pour le moment du moins. Comme nous sommes en train de discuter cette importante mesure, le gouvernement devrait nous dire s'il a l'intention d'abandonner quelque partie de son projet, ou de modifier la mesure en délibération. Quelques-uns prétendent que le gouvernement abandonnerait la section de Québec-Moncton ; d'autres disent que c'est la section de Québec-Winnipeg. En pareilles circonstances, il est légitime que le gouvernement nous éclaire au sujet de ces rumeurs.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déjà été en lieu de faire observer à l'honorable député qu'il ajoute trop foi aux rumeurs propagées par les journeaux. Bien qu'il soit à peine besoin d'opposer la moindre dénégation à ces rumeurs, je dois déclarer que le gouvernement comprend trop bien son devoir, pour abandonner une partie quelconque de son projet. S'il le faisait, il trahirait son devoir. Le projet soumis à la Chambre n'a donc pas subi de modification.

M. CARGILL : M. l'Orateur, dans le cahier des votes et délibérations, de jeudi, mon nom figure parmi ceux des députés qui ont voté pour et contre l'amendement proposé par M. Puttee. Je tiendrais à ce qu'on rectifiât cette erreur. J'ai voté en faveur de cet amendement.

M. l'ORATEUR : Cette erreur m'a été signalée hier, et l'honorable député constatera, en se reportant au cahier des votes et délibérations, que cette erreur a été restifiée dans un erratum. Le nom de l'honorable député figure parmi ceux des député qui ont voté en faveur de l'amendement.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (235) portant établissement d'un chemin de fer national transcontinental.

Article 2.

M. KEMP : Au moment où la Chambre a levé sa séance hier, nous étions à discuter le coût du transport des produits du Nord-Ouest au littoral. Le discours du premier ministre a été imprimé et on m'informe qu'il est prêt à être distribué.

Voici ce que je lis dans ce discours au sujet du coût des transports :

> Nous pensons qu'il est du devoir de la Chambre assise sur ces fauteuils de fournir immédiatement les moyens de transports qui permettront aux produits des colons nouvellement établis d'atteindre les ports de mer.

Puis viennent ces mots qui sont mis en relief :

> Aux meilleurs conditions possibles.

Ailleurs, le premier ministre dit :

> Pendant deux au trois générations encore peut-être, ces nouveaux colons récolteront probablement rien que des céréales et pas autre chose.

Evidemment, le premier ministre est d'avis que le principal trafic qui se dirigerait vers le littoral par cette route serait les céréales, le blé du Nord-Ouest. Nous avons déjà discuté cette question des transports du blé. J'ai prétendu que cette longue route par rail ne saurait concurrencer pour le transport du blé les routes existantes, et si le gouvernement eût été convaincu de ce fait, il n'aurait pas projeté la construction du chemin de fer de la section de l'est. Rien ne prouve que le transport du grain puisse s'effectuer par la route projetée qui est virtuellement parallèle à la voie navigable, sur un parcours considérable, bien qu'elle en soit éloignée de plusieurs milles, et que la route projetée puisse concurrencer la voie navigable seule ou combinée avec la route par rail. L'opinion régnante parmi les expéditeurs tant au Canada qu'aux Etats-Unis est que notre grand réseau fluvial du Saint-Laurent, commençant au détroit de Belle-Isle et se terminant à la tête des grands lacs, et un merveilleux réseau. Le transport du grain peut se faire, de la tête des lacs jusqu'à Buffalo, à un centin le boisseau dans des vaisseaux de la capacité de 250,000 boisseaux, et le port de Buffalo est doté de tout l'outillage voulu pour le chargement et le déchargement du grain.

Ce transport peut s'effectuer par les canaux, approfondis qu'ils sont à quatorze pieds, à deux centins le boisseau. On peut transporter lucrativement le grain à Québec, pour un prix oscillant entre trois centins et trois centins et demi le boisseau. Le député de Missisquoi (M. Meigs) nous a dit que nos canaux ne sont pas modernes. Il faut savoir distinguer ici. Il y a des canaux qui ne sont pas en exploitation, et il y a une grande différence entre les canaux reliant deux grandes nappes d'eau comme les deux canaux au Sault-Sainte-Marie ou le Welland, ou les canaux du Saint-Laurent, qui relient ces grandes nappes d'eau de l'intérieur, et un canal peu profond traversant un pays où il n'y a pas de voies navigables naturelles comme nos grands lacs. Il ne faut donc pas perdre de vue les conditions existantes ; il faut tenir compte des grands lacs, en discutant cette question. Le transport économique des produits du Nord-Ouest voilà une des maîtresses questions qui se rattachent à l'étude de ce réseau projeté et j'y appelle surtout l'attention du premier ministre. Si le transport du grain peut s'effectuer lucrativement par cette route à trois centins, ce sera un résultat contredit par toutes les données statistiques actuelles, et il faudrait

nous apporter des preuves à l'appui de pareille prétention. On a cité les paroles de sir William Van Horne, qui est censé faire autorité en pareille matière, étant le président de la Compagnie du chemin de fer du Canadien du Pacifique. Son témoignage est marqué au coin de la sincérité, et je le crois conforme à la vérité des faits. Du reste, le gouvernement a une haute opinion de ce monsieur, puisqu'il a voulu le nommer président de la commission dite des transports. Voici ce qu'il dit :

Sir William Van Horne, au cours d'une entrevue aujourd'hui même au sujet du projet du Grand-Tronc-Pacifique, a dit qu'à son avis la solution du problème des transports, dans la mesure où ils intéressent les principaux produits du Nord-Ouest au littoral, consiste à améliorer et à rendre plus économique la plus économique des routes, celle par eau et rail, que nul chemin de fer, ni le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni aucun autre chemin de fer au nord des grands lacs ne saurait concurrencer, relativement aux prix de transport, car les chemins de fer ne peuvent concurrencer les voies navigables que lorsqu'ils bénéficient de la distance et de conditions d'exploitation de plus favorables.

Je ne veux nullement faire d'obstruction au bill, mais je ferai observer que la journée d'hier s'est passée en vains débats et en interpellations adressées au gouvernement, de sorte qu'on a perdu de vue les point principal. Le renseignement que je désire demander au gouvernement se rattache au transport du grain. Le décret de l'Exécutif du 27 mai définit clairement ce point :

Les conditions relatives à la navigation sur la route du Saint-Laurent et généralement toutes améliorations, agrandissements ou autres travaux de nature à rendre plus économiques et plus satisfaisant l'usage des voies canadiennes de transport par terre ou par eau.

Le ministre ajoute qu'en instruisant cette enquête il ne faut pas se borner à étudier les besoins des routes et des moyens de transport existants, mais qu'au besoin, il faudrait faire de nouvelles études afin de constater s'il n'est pas possible d'ouvrir de nouvelles voies de transport, par terre ou par eau, qui soient plus économiques et répondent mieux aux besoins.

Puis, le décret de l'Exécutif signale les forces qui militent contre la réalisation du transports par voies exclusivement canadiennes :

La concurrence de la part des vaisseaux des Etats-Unis venant des ports du lac Supérieur ;

La déviation des produits canadiens par les débouchés de l'est vers les ports de Boston, de Portland et autres ports des Etats-Unis devrait être l'un des objets de cette enquête, et il faudrait étudier avec soin les moyens les plus économiques employés par nos concurrents et faire rapport à cet égard.

L'arrêté de l'Exécutif vise à déterminer les moyens les plus économiques à prendre pour le transport des produits de l'ouest au littoral, et je demande au gouvernement de nous renseigner à cet égard. Il existe des masses de renseignements, nous dit-on, mais voilà le point essentiel. Le premier ministre affirme-t-il que ce chemin de fer pourra gagner trois pour cent sur les capitaux engagés et concurrencer les chemins de fer existants ?

Le PREMIER MINISTRE : Voilà trois semaines que nous discutons cette mesure. L'objection soulevée par l'honorable député est venue mainte et mainte fois sur le tapis.

M. HEYD : Cinquante fois.

Le PREMIER MINISTRE : Au moins, et puisqu'il nous a été impossible de convaincre l'honorable député, je crains bien que tout ce que je pourrais ajouter serait en pure perte.

M. KEMP : Au contraire, je veux être convaincu.

Le PREMIER MINISTRE: Je crains bien que l'honorable député ne soit à l'épreuve de tout raisonnement. C'est là une des questions sur lesquelles il est impossible de s'entendre et la seule solution possible est le vote.

Il est possible que nous nous trompions, mais pour ma part, je crois que nous sommes dans le vrai. Je vais dire à l'honorable député en quoi il se trompe et je ne désespère pas de le convaincre de son erreur ; c'est en établissant la comparaison entre les transports par voie navigable et les transports par rail et en proposant ces derniers comme alternative aux transports par voie fluviale. Il n'en est absolument rien. En proposant la mesure à l'étude, mesure que nous voulons mettre à exécution, nous ne visons nullement à abandonner le système des transports par voie navigable. Les transports par eau devront se continuer à l'avenir, heureusement pour le pays, comme ils se sont effectués par le passé. Seulement, voici ce que je tiens à faire comprendre au pays, ainsi qu'à l'honorable député et à tous ceux qui se rangent à son avis sur cette question: c'est que les transports par voies navigables, tels qu'ils existent actuellement, ne répondent pas aux besoins du pays et il faut suppléer à cette insuffisance au moyen des transports par voie ferrée. Quelle est la situation actuelle ? Dès que la moisson est faite, du mois de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, alors que tout le grain est battu, c'est une véritable course au clocher, pour transporter le blé des territoires producteurs de blé jusqu'à la tête du lac Supérieur, afin qu'il y soit mis en entrepôt, et expédié à brève échéance au littoral. Cette course au clocher dure trois mois, de septembre à novembre ; puis force est bien aux cultivateurs d'attendre, de décembre, à la clôture de la navigation, jusqu'au printemps suivant ,avant de pouvoir reprendre leurs expéditions de grain. On le voit, c'est là une situation anormale tant pour les populations de l'ouest que pour celles de l'est.

Pour les populations de l'ouest, la situation est anormale de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord qui vient de commencer son exploitation, ne peuvent se procurer assez de matériel remorqueur et de matériel roulant pour faire face aux besoins de la situation et effectuer le transport du blé. La situation n'est pas moins anormale pour les provinces de l'est, puisqu'au cours de ces trois mois, il y a disette de matériel roulant et que les compagnies disent à ces populations : Nous avons transféré tout notre matériel remorqueur à l'ouest, afin de transporter le grain à la tête du lac Supérieur.

La situation étant donc anormale, absolument insatisfaisante pour le pays, nous voulons y remédier et rendre possible le transport du blé non seulement pendant l'été mais encore au cours de l'hiver. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui fait autorité en pareille matière—j'entends des murmures désapprobateurs—mais je le répète, mon honorable ami est un expert et je ne sache pas qu'il existe soit dans cette Chambre soit au dehors une meilleure autorité sur ces questions. S'il est un député qui puisse se prononcer ici avec autorité sur la question des transports, c'est bien le député de Norfolk-nord (M. Charlton), et je ne fais aucune exception.

M. CLANCY : Le premier ministre me permettrait-il de faire une observation ?

Le PREMIER MINISTRE : Si nous tenons à ce que notre besogne avance, il faut observer les règles qui régissent nos débats. On m'a fait aujourd'hui même, un reproche : C'est qu'à titre de chef du gouvernement, je fais preuve de trop de mollesse dans l'application de ces règlements. Eh ! bien, j'ai profité de la leçon et je commence par les appliquer à l'honorable député (M. Clancy).

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a dit hier qu'il y a encore de grands progrès à réaliser dans le développement de l'industrie des transports par rail. Il prétend que dans un avenir assez rapproché l'industrie des transports par voie ferrée pourra non seulement concurrencer celle des transports par eau, mais qu'elle l'emportera sur cette dernière. Je ne sais trop ce qu'en pensent les députés de la gauche, mais j'avoue qu'à mes yeux, cette éventualité ne parait pas improbable, et si l'on tient compte du développement des voies ferrées constaté au cours des vingt années dernières, et surtout ces dix années passées, force nous est bien de conclure que l'honorable député n'a pas fait preuve de trop d'optimisme, en faisant pareille affirmation.

Il y a lieu de supposer et d'espérer que, dans un avenir assez rapproché, les chemins de fer seront en mesure de concurrencer les voies navigables pour le transport des produits. Et pourquoi? En raison même de la facilité du transbordement du grain des chemins de fer dans les barges et *vice versa*. En ce qui concerne le manutentionnement des marchandises, personne ne saurait nier qu'en ce moment les chemins de fer peuvent faire une concurrence avantageuse aux voies navigables. Il y a vingt ans, la chose eût été impossible, mais elle est devenue possible, grâce aux vastes progrès réalisés dans l'exploitation des chemins de fer. L'honorable député prétend que, grâce à l'amélioration des pentes et des courbes, ainsi qu'au perfectionnement des rails et des machines motrices, l'heure viendra où l'industrie des transports par rail l'emportera sur celle des transports par eau. Nous augurons bien de l'avenir à cet égard, et sans affirmer la chose avec une certitude absolue, nous espérons que ce progrès se réalisera. Nous ne saurions laisser la situation actuelle se perpétrer. J'ai dit ce qui en est. Le producteur de blé dans l'ouest qui n'a pas expédié son grain avant le premier décembre, ou le quinze de ce mois au plus tard est forcé d'attendre jusqu'au printemps suivant, avant de pouvoir bénéficier du marché. J'entends un honorable député qui révoque la chose en doute. Eh ! bien, l'honorable député a beau dire, les choses se passent ainsi. Il pourrait bien expédier en partie son grain au lac Supérieur, mais pas plus loin. C'est alors que les transports par rail viendront à son aide. Même aujourd'hui, le chemin de fer Canadien du Pacifique peut, dans une certaine mesure au moins, transporter le blé sur le parcours du lac Supérieur.

Les honorables députés de la gauche voudront-ils dire depuis combien de temps le chemin de fer Canadien du Pacifique est en mesure de transporter du blé de Winnipeg le long de la rive nord du lac Supérieur ? Si mes renseignements sont exacts, et je crois qu'ils le sont, voilà moins de cinq ans qu'il a commencé à transporter du blé des plaines de l'Ouest à Saint-Jean entièrement par voie ferrée. C'est ce qu'il fait maintenant dans une certaine mesure ; mais pas dans une aussi grande mesure qu'il le voudrait, parce que la condition de sa ligne est telle qu'il ne peut le faire avec avantage. Mon honorable ami le chef de l'opposition, soumit un projet en vue d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William et d'en faire une grande voie commune à tous les chemins de fer. Son intention n'était pas de l'utiliser dans son état actuel, mais de l'améliorer afin qu'il fût possible de s'en servir comme d'un grand chemin pour le transport du grain depuis le haut du lac Supérieur jusqu'aux provinces maritimes. C'est là le plan de l'honorable chef de l'opposition, plan approuvé, si je ne me trompe, par mon honorable ami de Toronto : acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William, et même améliorer cette ligne, faire sauter les rochers le long du rivage du lac Supérieur, améliorer la

plate-forme du chemin, adoucir les rampes, redresser les courbes, et en faire ainsi un chemin propre au transport des grains.

Jusqu'ici, rien à dire. Mais j'ai une réponse à faire à mon honorable ami de Toronto. Si c'est un bon plan que celui suggéré par le chef de l'opposition, d'acheter la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William et de l'améliorer, c'est un plan encore meilleur, et de beaucoup, je pense, de construire dans le même but un chemin à travers un pays plus favorable, et d'en faire un chemin propre au transport du grain. Mon honorable ami (M. Kemp) voudrait savoir si nous pouvons dire d'avance quel prix de transport nous demanderons sur la nouvelle ligne. Je regrette de dire que nous ne pouvons fixer d'avance ce prix; c'est trop nous demander ; et je ne pense pas que sa question soit sérieuse. Les prix que nous demanderons dépendront beaucoup de ce qu'aura coûté la construction, des rampes et des courbes que nous aurons pu obtenir, et de la nature du chemin une fois terminé.

M. BROCK : Pourquoi vous engagez-vous avant de savoir à quoi vous en tenir ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce que nous en connaissons déjà suffisamment pour tirer nos conclusions. Il n'est pas possible de faire entendre raison à mon honorable ami sur ce point. Je lui ai dit l'autre jour que nous avions des montagnes de renseignements sur sujet. Je ne pense pas l'offenser (et si je l'offense, je suis prêt à lui en demander pardon) en disant qu'à mon avis, il ne s'est attaqué à aucune de ces montagnes de renseignements. Suivant moi, il ne veut pas être renseigné ; et il croit que le pays n'est pas de nature à nous offrir un chemin favorable. Mais nous avons assez de renseignements pour nous mettre à même de publier dans quelques jours une brochure tirée entièrement de rapports officiels, dans laquelle il sera démontré que sur les deux tiers ou les trois quarts de la distance entre Québec et l'Ouest, le pays est un plateau aussi uni que la vallée du Saint-Laurent de Québec à Montréal. Je dis donc que nous avons là l'espèce de chemin que nous désirons avoir. Lorsque nous l'aurons construit, nous aurons fourni, dans une grande mesure, aux cultivateurs du Nord-Ouest, les moyens de transport qui leur manquent. Ce n'est pas seulement le blé que l'on transportera sur cette route. Je dirai à mon honorable ami, qui est un manufacturier, que nous comptons transporter par cette voie beaucoup d'articles de sa fabrication, et venir en aide de cette manière aux fabricants canadiens. Mon honorable ami représente la classe des grands fabricants, classe très digne de considération, et qui, entre toutes, devrait être favorable à la construction de ce chemin de fer, puisque dans le transport de ses produits vers l'Ouest, il concurrencera le chemin de fer actuellement établi. L'ouest aura besoin de tous ces produits fabriqués, et les trains, au retour, pourront transporter le blé du Nord-Ouest vers le port de Saint-Jean. Ce sont là les renseignements que je voulais fournir à mon honorable ami, et je pense qu'ils seront de nature à satisfaire toute la députation.

M. KEMP : M. le président.....

Le PREMIER MINISTRE : Je serais heureux de connaître l'opinion de mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock).

M. BROCK : Je suis heureux de me rendre au désir du premier ministre. Nous avons eu sur cette question ce qui est pour lui un long discours, dont chaque mot est la condamnation de son projet. S'il a des renseignements (et il ne dirait pas qu'il les a, j'en suis sûr, si de fait il ne les avait pas) s'il a des renseignements suffisants pour permettre à des entrepreneurs et à des ingénieurs de construire un chemin de Moncton à Winnipeg, avec les rampes prescrites par l'expert, qui, d'après lui, est la plus grande autorité du pays en matière de transports, son projet se trouve par là même condamné ; car une de ces grands caractères, c'est de ne pouvoir attendre même qu'on se renseigne.

Avec les renseignements qu'il prétend posséder, il se croit justifiable d'imposer ce chemin au pays et d'imposer ce contrat à la compagnie. S'il a les renseignements qu'il prétend avoir, il aurait dû agir en conséquence de cet arrêté du Conseil, il aurait dû consentir à soumettre cette question aux commissaires nommés pour cette fin. S'il est informé que ce plateau au nord de la ligne faîtière est tellement plat et d'une telle configuration qu'on puisse y construire un chemin dans les conditions indiquées comme absolument nécessaires par cet expert, qui est d'après lui la plus grand autorité du pays, alors je dis qu'il peut attendre, je dis que le pays consentira à attendre. Ce que je demanderais instamment au gouvernement de faire pour le moment, c'est d'attendre et de soumettre ce contrat qu'il a nommé, en vue précisément de peser les renseignements que le premier ministre prétend posséder. Maintenant, je n'oserais opposer mon opinion à celle de l'expert distingué dont il se réclame. Je l'ai déclaré dans cette Chambre, et je ne m'en dédis pas, les renseignements que je possède au sujet de la construction d'un chemin de fer au nord de l'ancienne ligne de Toronto à la baie James sont d'un nature telle que ni la ville de Toronto, ni aucune compagnie, ni aucun particulier n'a l'intention de construire ce chemin au-delà de la ligne faîtière. Naturellement, on est désireux de faire le raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; on est désireux de construire jusque-là.

Mais où cette compagnie va-t-elle obtenir son trafic, où va-t-elle se procurer ce trafic local sans lequel aucun chemin ne saurait prospérer ni au Canada ni aux Etats-Unis?

Mon honorable ami prétend-il que de prudents administrateurs de chemin de fer peuvent compter réaliser des bénéfices et payer des dividendes sans aucun trafic local? Pourquoi sont-ils si désireux de peupler le pays le long du chemin? C'est parce que cette population fournira le trafic local dont la compagnie de chemin de fer tirera ses dividendes. On dira peut-être que dans le cas actuel on ne songe probablement pas aux dividendes. La compagnie, à mon avis, peut renoncer à tout espoir d'intérêt sur ce chemin ; car, si je ne me trompe, ce chemin a été imposé aux promoteurs du Grand Tronc-Pacifique. Ce chemin, tout d'abord n'entrait pas dans leur projet. Les administrateurs de cette compagnie avaient décidé de construire le chemin depuis North-Bay jusqu'à l'océan Pacifique. C'était là leur intention, c'était là leur première pensée ; et ce n'est pas seulement en matière de chemin de fer que les premières pensées sont souvent les meilleures. Mais les événements subséquents les forcèrent à adopter ce nouveau projet. D'un autre côté, je ne crois pas que le Grand Tronc-Pacifique consente à perdre quelque chose pour avoir accepté cette nouvelle proposition. A mon sens, les administrateurs de cette compagnie seront assez intelligents pour renoncer à l'exploitation de ce chemin, pour en rejeter le fardeau sur le gouvernement, plutôt que de l'exploiter à perte lorsque le gouvernement insistera pour qu'on lui paye les trois pour cent d'intérêt. (Je veux parler de cette partie du chemin entre Winnipeg et Moncton.) Qu'on me permette maintenant de dire au premier ministre ce qu'il serait à mon avis pratique de faire dans le moment actuel. Sans doute, il va falloir sacrifier beaucoup de sa vanité, il va falloir revenir sur ses pas, mais je prétends que nous devrions nous inspirer de motifs patriotiques, et je sais que notre premier ministre a à cœur d'assurer ce qu'il croit être le plus grand bien du pays, bien que parfois il soit sujet à se faire illusion. Il a parlé d'une déclaration faite hier par un honorable député à l'effet que cette route pourrait, dans le transport du blé, soutenir la concurrence de la voie d'eau ou de tout autre voie. Mais le député en question a fait nombre de déclarations sur ce sujet, et nous ne savons pas à laquelle de ces déclarations il veut s'en tenir. Si j'avais à construire un chemin de fer, ou quoi que ce soit, devant coûter des millions de dollars, et prendre plusieurs années à terminer, j'hésiterais beaucoup, connaissant l'histoire de cet honorable député depuis huit ou dix ans, à accepter son opinion en aucun temps ; car il est fort probable qu'il changerait d'avis une fois ou plus dans le cours de cette période. Je pense que le premier ministre, au lieu de s'en rapporter à une autorité comme le député de Norfolk-nord (M. Charlton), ferait mieux de consulter les grands administrateurs de chemin de fer. Pour ma part, je préférerais laisser le règlement de cette question à la commission des chemins de fer que le premier ministre a nommée. Je lui confierais le règlement de la question même aujourd'hui, bien que certains de ses membres se soient prononcés en faveur du projet à l'étude. En effet, je crois en la sincérité de ces messieurs ; et lorsqu'ils auront devant eux les renseignements dont le premier ministre a parlé, ainsi que les renseignements supplémentaires qu'ils pourront recueillir, s'ils recommandent ce projet, le premier ministre trouvera des partisans aussi ardents de la mesure de ce côté-ci de la Chambre que de l'autre. Mais je pense que le premier ministre se trompe ; il ne faut pas qu'il s'imagine un seul instant que la droite a le monopole du patriotisme.

Telle n'a pas été l'opinion du peuple canadien, qui naguère chargea le parti conservateur de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce parti l'a construit. On pourra trouver matière à critique, et on continuera d'en trouver chez le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais le chemin dont le très honorable premier ministre veut, à la vapeur, faire décider la construction par la Chambre, ne prêtera-t-il pas, aussi, le flanc à la critique ? Ce chemin une fois construit, il faudra l'exploiter ; que pensez-vous des tempêtes de neige, du remplissage des tranchées, sur cette partie de la route éloignée de centaines de milles de la civilisation. Les conditions seront bien différentes de celles du chemin de fer du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui traversent des régions très peuplées. Ce chemin, sur des centaines de milles de parcours, traversera un pays sans aucune habitation. C'est une question très grave. Puis, vous êtes exposé à des accidents sur ce chemin ; des voyageurs peuvent y être tués ou blessés. Voyez dans quelle position vous serez. Où allez-vous placer vos gares centrales ? Songez quelle dépense vous imposera le maintien de gares dans ce pays. Certes, M. l'Orateur, il faudra dépenser deux fois plus pour l'exploitation et la construction de ce chemin en un tel pays, que pour sa construction.

Vous avez perdu toute chance d'emprunter à trois pour cent d'intérêt. Je prétends que ce chemin est absolument discrédité dans l'esprit des gens qui sont le mieux en état de juger. Vous aurez autant de difficulté à imposer l'adoption de ce projet actuellement que vous en aurez à y faire passer les chargements de grains plus tard. Un mot maintenant de mon honorable ami à ma gauche (Mr. Meigs), qui a fait une déclaration très franche et très claire. Je me suis aperçu que le très honorable premier ministre en a été très frappé. Mon honorable ami fut, il y a 30 ans, le propriétaire d'un bateau quelque part sur le lac Champlain, et dès qu'un chemin de fer fut construit à travers le pays, ce monsieur vendit, ou qui sait, donna son bateau. Il est plutôt probable qu'il l'a cédé pour rien, puisqu'il valait si peu. Quoi qu'il en soit, qu'il l'ait donné

ou qu'il l'ait vendu, il renonça à son entreprise ; il prit la fuite. J'ai été élevé sur les bords d'une rivière navigable, la Grande Rvière, sur laquelle une compagnie entretenait un service de transport et dont mon honorable ami le ministre des Douanes connaît quelque chose. Un chemin de fer fut construit et la compagnie cessa les opérations, et pourquoi ? Parce que les intéressés firent comme beaucoup de gens : au lieu de résister vaillamment et de s'efforcer de soutenir la concurrence du chemin de fer en améliorant les canaux, et le reste, ils préférèrent renoncer à la lutte. Est-ce là un exemple à suivre pour notre grand Canada ? Est-ce ainsi que notre pays devrait faire ?

M. HEYD : Qu'auriez-vous fait vous-même, si vous aviez constaté que vous exploitiez à perte ?

M. BROCK : Je me serais efforcé beaucoup plus énergiquement qu'ils ne l'ont fait de soutenir la concurrence.

M. HEYD : Vous auriez comme tout autre liquidé les affaires.

M. BROCK : Notre pays a placé des fonds dans un grand nombre d'entreprises. Nous en avons à l'heure qu'il est plusieurs sur les bras. L'une d'elles occasionne à l'Etat une perte sèche de $500,000 par année. Je suppose que le câble du Pacifique fut une entreprise inspirée par le patriotisme.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre ! à l'ordre !

M. BROCK : Une entreprise inspirée par le patriotisme et dont on chargea le pays malgré lui. Je vois que le très honorable ministre n'aime pas qu'on lui en parle. Maintenant, il nous faut trouver des moyens de construire le chemin de fer dont nous parlons. Il nous faut trouver les fonds. Je ne pense pas que nous les trouvions dans notre pays. Il nous faudra nous adresser à l'Angleterre ou à quelque autre pays pour nous les procurer. Dans les années qui vont suivre, il va nous falloir prélever une somme énorme pour rembourser les fonds que nous avons déjà empruntés à un taux très élevé et solder les frais de construction de ce chemin de fer. Nous nous présentons sur le marché monétaire ayant perdu beaucoup de notre réputation, pour nous être lancés dans ce projet dont le déficit est de $500,000 par année, projet qui fut imposé au pays avec tant d'enthousiasme et à l'occasion duquel nous montrons notre patriotisme en envoyant un cablogramme par jour. Prenons garde que le présent projet ne subisse un échec comme le précédent. Nous ne sommes pas un peuple riche. Nous sommes un peuple pauvre faisant la lutte, nous maintenant à force d'économies et de prudence, progressant parce que nous laissons à chaque jour suffire son mal. Et pourtant voici qu'on cherche à imposer au pays un projet qui ne pourra d'ici à six ou sept ans au moins donner les résultats que les honorables députés de la droite en attendent. Les partisans du gouvernement sont très pressés de faire voter ce projet ; ils comptent obtenir un verdict instantané, en raison surtout de la popularité très grande et méritée du très honorable premier ministre. Mais en affaires, la popularité ne compte pour rien ; il va falloir se procurer cet argent en Europe. Je n'ai pas l'intention d'y aller moi-même, ou d'écrire des lettres dans le " North American Review ", ou de rien faire qui soit de nature à mure à notre pays; mais je soutiens que cette mesure qu'on voudrait faire adopter va nuire à notre crédit dans les marchés de l'Europe.

Si l'on tient compte de l'arrêté ministériel émis à la connaissance du très honorable chef du gouvernement, posant certains principes, contenant certaines déclarations, entièrement en opposition au présent arrangement, il faut reconnaître que nous avons agi étourdiment et précipitamment en cette circonstance. Et il ne faudra pas s'étonner si notre crédit en souffre au point que nous soyons obligés de payer un tiers de plus d'intérêt sur les fonds requis pour la construction de ce chemin. J'ai déjà déclaré qu'il nous faudrait payer quatre pour cent d'intérêt, et je ne serais pas surpris qu'il en soit ainsi. Ce sera une perte sérieuse pour le pays. Pourquoi le gouvernement ne consent-il pas à laisser le règlement de cette affaire à la commission qu'il a nommée pour ces fins ? Qu'elle se renseigne et qu'elle fasse rapport à la Chambre. Le très honorable premier ministre peut être sûr que si la commission fait un rapport favorable au projet, les membres de la gauche le considéreront avec soin.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Brock) voudrait-il nous dire s'il s'est jamais déclaré en faveur du projet primitif du Grand Tronc pour la construction d'un chemin de fer de North-Bay à Winnipeg ?

M. BROCK : Ce n'était pas là le projet primitif. Le projet primitif visait la construction d'un chemin de Nord-Bay à Port-Simpson en passant au nord du lac Winnipeg. La ville de Winnipeg n'était pas mentionnée dans le projet primitif.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député voudra-t-il nous dire quels sont les villages, les villes, les régions habitées qu'on rencontre entre North-Bay et Port-Simpson, le long de la ligne projetée ; et voudra-t-il nous dire quelle est la distance de North-Bay à Winnipeg ? Il a dit que la distance depuis Moncton était de 1,800 milles : Le chemin dont il a prêché la construction entre North-Bay et Winnipeg, ne représenterait-il pas 1,100 milles de la ligne actuellement projetée entre Winnipeg et Moncton ?

M. BROCK : L'honorable ministre voudrait bien me mettre en contradiction avec moi-même. Il m'attribue des idées qui ne sont pas les miennes. Je ne me suis pas déclaré favorable à la construction du chemin de North-Bay à Winnipeg. On annonça dans le " Globe ", de la part de M. Hays et de sir Charles Rivers-Wilson, que c'était l'intention des directeurs du Grand Tronc de construire ce chemin ; et là-dessus j'ai déclaré qu'il serait très avantageux qu'ils le fissent, puisque cela nous mettrait en communication avec un pays neuf. Mais l'honorable ministre voudra-t-il dire quelles sont les villes et les villages entre Québec et Winnipeg que la ligne projetée va traverser ? Voilà toute la question. Je fais appel aux honorables députés de la droite ; s'ils persistent à presser l'adoption de ce projet, le temps viendra où ils s'en repentiront amèrement. Je n'ai plus rien à dire; je n'aurais même pas pris la parole si le premier ministre ne m'y avait invité.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est dans le meilleur esprit du monde que j'ai posé cette question à l'honorable député. Il affirme que notre chemin de fer, de Québec à Winnipeg, traverse un pays désert, n'offrant aucun trafic, et il me demande quels sont les villages et les villes qu'il va desservir. Nous disons que les villes et les villages vont surgir en conséquence de la construction du chemin. Si c'est là l'objection qu'il a à notre projet, je demande à l'honorable député (M. Brock) pourquoi il a déclaré que le projet du Grand Tronc en vue de la construction d'un chemin de fer de North-Bay à Winnipeg——

M. BROCK : Mais non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Soit disons de North-Bay à Port-Simpson. Mais l'honorable député avait compris que le chemin devait se rendre à Winnipeg.

M. BROCK : Non ; il parlait de construire un embranchement au nord du lac Winnipeg et se dirigeant sur Port-Simpson. Veuillez observer que je ne prévoyais pas alors que le gouvernement du Canada allait se charger de fournir des fonds à l'entreprise. Je croyais que le Grand-Tronc-Pacifique s'en chargeait. Je crains fort que le premier ministre ne soit sérieusement induit en erreur par les déclarations de la nature de celle faite par le ministre des Douanes. Ce à quoi je m'oppose c'est à ce que nous passions ce contrat avant d'avoir la connaissance certaine des difficultés présentées par la configuration du pays, avant que nous sachions s'il est possible d'obtenir ces rampes dont parle l'honorable député de Norfolk-nord. Le pays va vouloir qu'on lui fournisse des renseignements à cet égard ; il obtiendra ces renseignements un jour et ils seront peut-être de nature à surprendre ; je ne dis pas qu'ils surprendront tous les députés de la droite, mais ils surprendront certainement le chef du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Il nous faudra bien nous y résigner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pose de nouveau la question. L'honorable député (M. Brock) n'a-t-il pas dit que le Grand Tronc devrait recevoir une subvention en vue de la construction du chemin de North-Bay à Winnipeg, mais non pas pour la section en prairie ? Maintenant il s'oppose au projet du gouvernement parce qu'il n'y a pas de trafic pour le moment sur cette route entre, disons, North-Bay et Québec. Il y a 1,100 milles entre North-Bay et Winnipeg ; et il n'y a que trois ou quatre cents milles de plus pour atteindre Québec ; par conséquent l'honorable député (M. Brock) approuve la construction de 1,100 milles de ce chemin.

M. CLARKE : Il en a approuvé la construction par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà que ces messieurs de la gauche changent encore une fois de tactique. Quand on exprime une opinion sur le tracé d'une ligne de chemin de fer, on s'occupe peu de savoir qui est chargé de l'entreprise. Il n'y a pas plus de villes et de villages sur le parcours de la ligne projetée par le Grand Tronc que le long de la nôtre. Les meilleurs administrateurs de chemin de fer que nous ayons au pays, les directeurs du Grand Tronc ont offert de construire les 1,100 milles entre North-Bay et Winnipeg ; l'honorable député a approuvé ce projet ; et pourtant aujourd'hui il rejette notre proposition qui couvre 300 milles de plus seulement (de North-Bay à Québec) que le projet qu'il a approuvé.

L'honorable M. HAGGART : N'y a-t-il que 300 milles de North-Bay à Québec ?

Le MINISTRE DES DOUANES : 300 ou 400 milles.

M. BROCK : Je ne puis m'empêcher de croire que le ministre des Douanes fait tout ce qu'il peut pour m'attribuer des opinions que je n'ai pas exprimées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en ai nullement l'intention.

M. BROCK : Je n'ai jamais déclaré que j'approuverais le gouvernement de venir en aide au prolongement du réseau du Grand Tronc de North-Bay à Winnipeg. Mais lorsqu'on m'a appris que la compagnie allait pousser sa ligne au nord du lac Winnipeg, j'ai dit que comme le chemin pénétrait dans un nouveau pays, on pouvait se demander si le gouvernement ne serait pas justifiable d'accorder de l'aide en vue de la construction de la partie du chemin nous comprise dans la prairie. Il ne me faut pas aller bien loin pour trouver des arguments contre le projet du gouvernement. Le ministre de l'Intérieur en sait probablement plus long à ce sujet que tous les autres ministres en bloc :

et il dit qu'il y a 400 milles de ce pays entre Québec et Winnipeg qui sera à jamais impropre à l'agriculture.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la partie du chemin que le Grand Tronc devait traverser.

M. BROCK : Attendez ; n'essayez pas de changer de sujet encore une fois. La compagnie déclara qu'en vue d'atteindre le Pacifique, elle allait prolonger sa ligne, non pas la ligne du gouvernement, mais la ligne du Grand Tronc. Elle ne dit pas à quelle date elle atteindrait le Pacifique ; et lorsque j'exprime l'opinion en question, il était assurément compris que les fonds seraient fournis par la compagnie et non pas par le gouvernement. On a voulu tourner en ridicule le député de Toronto-ouest (M. Osler) pour avoir dit quel serait le chiffre du capital accumulé représentant le coût de construction de ce chemin dans cinquante ans. Mais l'honorable député s'est borné à invoquer sa propre expérience et celle de nos chemins de fer en général. Le capital primitif du chemin de fer Intercolonial était à peu près $21,000,000, et aujourd'hui, il s'élève à $73,000,000 à peu près ; il s'est donc triplé en vingt-cinq ans. Je vous prédis que quelqu'un perdra de l'argent dans cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Québec ; il faudra que quelqu'un solde la perte quotidienne, hebdomadaire ou annuelle occasionnée par l'exploitation de ce chemin. Qui va solder cette perte ?

Un honorable DEPUTE : Le Grand Tronc.

M. BROCK : Ne vous y trompez pas ; c'est le peuple canadien qui supportera cette perte. Lorsque nous voulons établir qu'un pays est prospère, nous déclarons quels sont les bénéfices réalisés par le chemin de fer qui le traverse ; et la proposition inverse est également vraie. Si l'on peut établir que ce chemin même pendant dix ans seulement ne donne pas assez de bénéfices pour payer le graissage des roues, quel effet cette constation aura-t-elle en Angleterre lorsque nous nous présenterons pour négocier, en vue de venir en aide à nos entreprises publiques ? Supposons que nous ayons besoin d'argent pour améliorer nos voies navigables intérieures, nos ports, nos canaux, quelle sera l'attitude des financiers européens lorsqu'ils apprendront que le gouvernement canadien a une si triste opinion de son propre projet de chemin de fer qu'il ne s'attend pas à retirer d'intérêts sur le capital absorbé par sa construction d'ici à douze ans ? Je prétends que le projet qu'il propose maintenant va discréditer notre pays ; et la mauvaise réputation que le député de Norfolk-nord lui fait en parlant de son instabilité, est un des caractères les plus lamentables de toute l'entreprise.

M. MURRAY : La discussion qui a eu lieu aujourd'hui a été tellement animée que certains honorables députés en sont presque venus aux mains. J'ai eu le plaisir de prêter l'oreille à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et à l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), au sujet des avantages comparés des transports par eau et de ceux par voie ferrée. L'honorable député de Toronto (M. Brock) parle maintenant comme si le gouvernement faisait reposer toute sa cause sur le bon marché du transport du blé et autres produits volumineux de Winnipeg à l'océan. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député (M. Brock) à cet égard. Le premier ministre a fait connaître l'attitude du gouvernement sur cette question, et je ne partage pas non plus l'opinion du très honorable gentleman lorsqu'il affirme qu'aujourd'hui, ou à une date prochaine, les chemins de fer pourront soutenir la concurrence des transports par eau. Je ne crois pas qu'il en soit jamais ainsi de nos jours ou d'ici à cinquante ans au moins. Ce serait contre nature. Je suis un homme d'affaires trop pratique, j'ai une trop grande expérience pour croire que cela puisse se produire.

Mon honorable ami l'ex-ministre des Travaux publics dit que le chemin présente des avantages au point de vue de la colonisation. C'est vrai ; et pourtant, il discrédite ce projet. Ce projet a ses bons côtés ; il ouvrira et développera un pays encore inhabité. Ce pays produira du blé qu'on pourra transporter par voie ferrée ; mais lorsqu'on dit qu'il concurrencera le chemin de fer Canadien du Pacifique ou tout autre chemin de fer, je n'ajoute pas foi à cette déclaration. Il transportera toute sortes de marchandises à l'exception des produits volumineux du pays, qui devront être transportés par eau. Je dis que le projet du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne est recommandable. Ce projet fut approuvé par l'honorable Alexander Mackenzie et par sir John Macdonald, et leurs vues étaient justes. Je suis surpris d'entendre l'honorable député de Missisquoi (M. Meigs) déclarer qu'il a eu quelque expérience des transports par eau et qu'un chemin de fer ayant été construit parallèlement à certaines voies navigables sur lesquelles il faisait affaires, il fut contraint de renoncer à son entreprise. Certes, M. l'Orateur, il manqua de courage. Lorsque, dans mon commerce, j'ai eu à tenir tête à la concurrence, je l'ai fait et généralement avec succès. La concurrence c'est la vie du commerce. Je regrette que mon honorable ami n'ait pas une plus grande confiance dans la valeur des transports par eau. Il dit que c'est gaspiller son argent que de l'appliquer au creusement des canaux. Ce n'est pas ce qu'enseigne l'expérience de la France, de l'Allemagne, des Etats-Unis, ou même du Canada. Certains honorables députés ont prêché en faveur de la voie du Saint-Laurent. Je regrette qu'ils aient négligé de signaler les avantages que le Canada va retirer de la construction du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne. M.

l'Orateur, je suis surpris de cette étroitesse de vues, de cet égoïsme. Peut-être cette expression est-elle trop forte ; mais ils me paraissent pencher de ce côté. Je regrette de voir qu'ils n'envisagent pas cette question à un point de vue large, en Canadiens patriotes. S'ils le faisaient, ils se joindraient tous à moi pour faire réussir ce projet. Je n'ai pas perdu confiance dans le ministère actuel. Il s'est montré assez progressif. Les ingénieurs depuis Walter Shanly, en 1876, jusqu'à McLeod, en 1900, ont recommandé ce projet. Ils affirment qu'il ne se présente pas d'obstacles matériels insurmontables ; et M. Wisner, ingénieur éminent des Etats-Unis, estime que la dépense pour cette fin ne dépassera pas $80,000,000. Cette estimation est fondée sur des études topographiques, et suppose une profondeur de vingt pieds d'eau ; et M. McLeod, en revisant l'estimation de M. Wisner, dit qu'elle est de $7,000,000 trop élevée. L'honorable député de Sainte-Marie a parlé avec beaucoup d'enthousiasme dans mon comté en faveur de ce projet, et en faveur de l'idée d'améliorer immédiatement la rivière des Français. Mais, M. l'Orateur, dans ces discours en cette Chambre durant la présente session, il ne s'est pas prononcé aussi fortement dans ce sens, bien qu'il ait dit qu'il était à propos de creuser la rivière des Français jusqu'à North-Bay. Certains honorables députés ont prétendu qu'il serait satisfait de faire le raccordement à cet endroit avec le Canadien du Pacifique. Je ne sais trop ce qu'ils entendent par là. Puis, il a cherché à alarmer la Chambre en disant que la dépense à partir de North-Bay vers l'est serait très considérable, et qu'il lui était impossible d'arriver à une estimation raisonnable de la dépense. Mais l'honorable député n'est pas plus ingénieur que je ne le suis moi-même. Il nous faut tenir un certain compte des déclarations des ingénieurs qui ont explore la route et fait les calculs ; et je crois que maintenant avec les procédés perfectionnés d'excavation et de percement en usage, nous pourrions construire le canal de l'Ottawa et de la Baie Georgienne pour moins de $80,000,000. Même si nous ne le pouvions pas, et s'il fallait dépenser $40,000,000 de plus, ce serait là de l'argent bien placé pour le pays, qui se trouverait ainsi pourvu d'un moyen de transport des produits volumineux et d'un moyen de développement des grandes ressources accumulées le long de cette route. Ces marchandises ne sauraient être transportées par voie ferrée ; cela coûterait trop cher. S'il fallait transporter le blé par voie ferrée depuis Winnipeg, les frais absorberaient tous les bénéfices ; il ne resterait plus rien au cultivateur. Le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne résoudra tous ces problèmes. Je n'avais pas l'intention de parler aujourd'hui, mais lorsque j'ai vu que la députation était en humeur batailleuse, j'ai pensé que je ferais bien de me jeter dans la mêlée.

M. CLANCY : Deux faits ont été mis en relief par le débat d'aujourd'hui. Le très honorable premier ministre a reconnu que les expéditeurs canadiens auraient à payer pour les fautes commises dans l'élaboration de ce projet. C'est là une déclaration sur laquelle il est bon d'insister. Mon honorable ami, à mes côtés, me dit que c'est le producteur de blé, le travailleur qui aura à répondre de ces erreurs. L'expéditeur payera d'abord, et finalement ce sera le cultivateur; c'est là évidemment comment il faut comprendre la chose. Puis, nous avons le très honorable premier ministre invoquant l'autorité de l'honorable député de Norfolk-nord à l'appui de cette déclaration. Personne ne met en doute l'habileté de cet honorable député. On nous dit qu'il est expert, et ce terme est très juste. L'honorable député est expert à tourner les coins. Le très honorable premier ministre est-il bien sûr que l'honorable député de Norfolk-nord ne changera pas d'avis sur cette question avant la fin de la session, car il va s'écouler quelques jours encore d'ici là. S'il a changé d'avis sur cette question depuis le mois de mai dernier, ne pourra-t-il pas changer encore une fois? Qu'il me permette de lui poser encore une question au sujet de cet honorable député en qui il semble avoir une si entière confiance. Celui-ci a naguère exprimé une opinion sur le compte du très honorable gentleman lui-même ; je voudrais lui demander s'il accepte cette opinion émise sur son propre compte avec la même confiance qu'il a accepté l'autre. L'honorable député nous a dit il n'y a pas très longtemps qu'il faudrait mettre sous garnison la province qui s'enorgueillit à juste titre de compter le premier ministre parmi ses enfants. Le très honorable chef du gouvernement approuve-t-il aussi complètement cette opinion de l'honorable député de Norfolk-nord? Nous reconnaissons tous les talents de cet honorable député, surtout lorsqu'il est à son mieux, soufflant le chaud et le froid. Sans parler des inconséquences de sa vie passée, quelle position occupe-t-il donc en cette Chambre, que nous soyons tenus d'accepter son opinion sur une question de cette nature ? L'honorable député est très habile à manipuler et tronquer les citations et à les faire servir à ses fins ; mais après avoir fait connaître son opinion un jour, il se lève le lendemain, et sans sourciller, sans rougir, il nous dit qu'il s'est trompé, qu'il a pu se renseigner depuis. Depuis le commencement de cette session il nous a déclaré qu'il était opposé à ce projet, qu'il le considérait désastreux pour le pays, et il a maintenu cette opinion jusqu'à ce que le caucus ait eu lieu.

M. CHARLTON : Je nie l'affirmation de mon honorable ami. Il rapporte inexactement mes paroles et représente mon attitude sous un faux jour.

M. CLANCY : Je regretterais énormément de citer inexactement les paroles de l'hono-

rable député. Il est à très juste titre jaloux de ses déclarations en ces matières. Je ne connais pas d'honorable député que nous devrions être plus attentifs à citer exactement, car c'est toujours à notre avantage de le faire. Il est bon que le pays sache qu'il n'est pas une seule grande question au Canada au sujet de laquelle l'honorable député de Norfolk-nord n'a pas plaidé à la fois le pour et le contre. Je mets n'importe quel honorable député au défi de m'indiquer aucune question importante concernant laquelle l'honorable gentleman n'a pas soutenu tour à tour l'affirmative et la négative. Et il n'a pas jugé à propos de s'excuser de ses contradictions dans aucun de ces cas. Cependant, le premier ministre nous déclare nettement qu'il s'en rapporte uniquement aux grandes aptitudes de l'honorable député de Norfolk-nord comme expert en matière de voie ferrée pour se justifier d'imposer ce projet à la Chambre. Mais je n'ai jamais entendu dire que l'honorable député de Norfolk-nord ait construit ou exploité de chemin de fer. C'est un gros expéditeur, il est vrai, mais d'une classe de marchandises seulement, et cela n'a absolument à voir au problème des transports.

M. TAYLOR : Il peut tourner une courbe brusque.

M. CLANCY : Oui, il s'entend à cela ; mais c'est une toute autre affaire que de remorquer des marchandises.

M. TAYLOR : Il voudrait des courbes faciles.

M. CLANCY : Oui, il affectionne les courbes. Le premier ministre nous a dit il y a un instant que le chef de l'opposition proposait de faire l'achat d'un certain parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'en adoucir les rampes en vue d'en faire un chemin propre au transport des grains. C'est absolument exact ; mais ce que le chef de l'opposition proposait de faire, c'est d'utiliser ce chemin en vue du transport des grains, non pas durant toute l'année, mais après la clôture de la navigation. Quelqu'un s'imagine-t-il que le chemin de fer projeté va transporter les grains (s'il en transporte du tout) de Winnipeg à Moncton? Construisez des chemins de fer tant que vous voudrez au nord de la ligne faîtière, cela n'empêche pas que le grain suivra la route des lacs tant que la navigation sera possible. On nous informe qu'une brochure va paraître contenant tous les renseignements au sujet de cette route et du pays qu'elle va traverser.

Ce sera sans doute quelque publication sans valeur donnant les extraits à l'appui du projet et omettant tout ce qui pourrait lui nuire. Il est facile de prendre des rapports et d'en tirer de-ci de-là des passages à l'appui de vos prétentions ; mais vous en trouverez beaucoup dans le sens opposé ; et l'on n'aura soin de donner que les premiers comme indication de la nature du pays tout entier. Les parties favorables des rapports seront publiées, et les autres soigneusement laissées de côté. Le très honorable premier ministre nous a dit à plusieurs reprises qu'il avait à notre disposition des montagnes de renseignements ; mais il n'a pas pu nous indiquer où elles se trouvent. Il n'a pu nous faire connaître aucune autorité, à l'exception de l'honorable député de Norfolk-nord. On penserait qu'à l'heure qu'il est le très honorable premier ministre serait en mesure de nous indiquer les sources où il se propose de puiser les renseignements que nous n'avons pu nous procurer. A défaut de montagnes nous nous contenterions de taupinières. Mais le peuple canadien, M. l'Orateur, ne sera pas satisfait d'un simple signe de la main du premier ministre. Des études topographiques ont été faites de ce pays ; mais tout ce que nous avons c'est un simple sommaire de ces études ; et pas un seul relevé n'a été fait exactement le long du parcours proposé par le gouvernement. Pourtant on nous dit qu'il existe des montagnes de renseignements. Quels sont les rapports auxquels le très honorable premier ministre fait allusion ; où peut-on les trouver ? Je reconnais mon aveuglement intellectuel——

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas à moi qu'il faut vous en prendre.

M. CLANCY : Ce n'est pas la seule chose dont j'ai cessé de tenir le très honorable premier ministre responsable. Mais il est d'autres manquements dont je ne saurais l'absoudre. Je ne puis l'absoudre d'avoir fait, de propos délibéré, une déclaration des plus catégoriques qu'aucune preuve n'est venue appuyer depuis. On nous dit qu'une brochure va être publiée. J'imagine qu'elle consistera dans les extraits soumis par le ministre de l'Intérieur, et qui sont absolument sans valeur. Il a cité des passages des rapports d'arpenteurs ayant trait à certaines localités en particulier, le long de la rivière, de-ci de-là, comme s'il s'agissait du pays tout entier. Non seulement ces extraits sont-ils sans valeur, mais ils sont de nature à induire en erreur. J'ose prédire que cette publication sera une simple collection de passages tronqués, favorables à la cause. Ils seront destinés à tromper le peuple au lieu de l'instruire.

M. HEYD : En prenant la parole pour quelques instants sur la question qui nous occupe, je n'ai d'autre justification que mon désir de prendre un peu de temps que l'on gaspille de parti pris. Si je supposais qu'en parlant je prolongeasse ce débat, je n'ouvrirais pas la bouche ; mais étant convaincu qu'on gaspille le temps de parti pris, je ne vois pas pourquoi les membres de la droite laisseraient le champ libre à l'opposition. C'est ma seule justification. Nous avons perdu toute la journée d'hier et celle d'aujourd'hui. Dans ces deux jours, il n'est pas un seul argument qu'on ait avancé, qui n'eût déjà été mis de l'avant cinquante fois dans le cours

de la discussion. Nous avions entendu cinquante fois déjà les dissertations de l'honorable député de Sainte-Marie sur la question des transports. Le seul argument nouveau qu'il ait présenté hier, c'est que, d'une manière ou d'une autre ce projet va entraver la solution du problème des communications par un certain moyen qu'il préconise.

Cette question du blé a été ressassée à maintes reprises déjà, et on nous a dit à satiété qu'il nous sera impossible de transporter le blé de Winnipeg entièrement par voie ferrée en concurrence avec la voie d'eau. Si c'était là une affirmation nouvelle, si nous ne l'avions jamais entendue auparavant, nous pourrions profitablement dépenser quelques heures à la discuter, mais j'ose dire que dans les quatre-vingt-dix ou cent discours qui ont été prononcés depuis six semaines, cette même question du transport du blé a été ramenée sur le tapis cinquante fois et elle sera ramenée sur le tapis cinquante autres fois avant la clôture du présent débat. Je conçois que par suite de l'indisposition de l'honorable chef de l'opposition, que nous regrettons tous, il soit nécessaire de passer le temps jusqu'à ce qu'il se rétablisse et soit en mesure de diriger ses partisans. Que ce soit là le motif ou non, nos amis devraient être assez raisonnables pour se limiter à la question en délibération, et laisser de côté celle du transport du blé qui n'a rien à y voir. On nous a tant rebattu les oreilles de cette question du transport du blé que nous savons exactement ce qu'il en coûte de remorquer un boisseau de blé de Winnipeg à Montréal ; mais nous ne savons pas encore ce qu'il en coûtera de le transporter de Winnipeg à Québec. J'ai entendu hier mon honorable ami de Toronto-ouest déclarer que depuis nombre d'années le pays a demandé à grands cris un autre chemin de fer transcontinental. Cette question a donc été débattue, et nous sommes à bout d'extraits des journaux montrant au peuple qu'il nous faut un autre transcontimental. Ne pourrions-nous pas abandonner ce sujet une fois pour toutes et nous occuper de la question à l'étude.

M. CLARKE : Mon honorable ami veut-il parler de moi ?

M. HEYD : Non.

M. KEMP : Vous avez dit Toronto-ouest.

M. HEYD : Je voulais dire York-est. Vous êtes tellement mêlés qu'il est difficile de vous distinguer. Mais je dois reconnaître que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) n'a pas souvent de ces faiblesses de l'honorable député de York-est (M. Maclean). On a affirmé que c'était un excellent instrument d'élection. Cette affirmation a été répétée coup sur coup. On a dit que c'était un bon engin électoral pour le Nouveau-Brunswick et les provinces maritimes, pour Québec, pour Ontario, pour le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et la Colombie Anglaise. Mon honorable ami d'York-est a fait cette déclaration comme si c'était un argument nouveau et comme si elle était l'unique raison de la construction de ce chemin de fer. S'il est vrai que la construction de ce chemin de fer est un bon cheval de bataille électoral, c'est le meilleur compliment que l'on puisse faire à l'auteur du projet. D'après mon expérience de la vie politique, une bonne mesure électorale est aussi une bonne mesure administrative, et inversement, une pauvre mesure électorale est une pauvre mesure administrative. A moins de prendre les gens pour des imbéciles et des nigauds, vous ne sauriez leur soumettre comme mesure d'élection, une médiocre mesure administrative. Le meilleur certificat que vous puissiez leur donner, c'est votre conviction que le peuple va l'approuver. Mais évidemment, ces messieurs de la gauche prennent les électeurs pour des imbéciles ou des fripons, puisqu'ils prétendent d'une part que ce projet est condamnable et de l'autre qu'il est destiné à nous assurer des votes; c'est la déduction qui s'impose. Je puis assurer aux membres du gouvernement que si leur projet est un bon cheval de bataille électoral dans toutes les parties du pays, c'est aussi en soi une excellente mesure, sinon les électeurs ne l'approuveront pas. Maintenant, on nous répète à satiété que nous n'avons pas assez de renseignements pour nous engager dans cette entreprise. Les renseignements sont bien suffisants pour permettre au chemin de fer du Grand-Tronc d'entreprendre la construction du chemin depuis Québec jusqu'au Pacifique ; les renseignements sont suffisants pour nous justifier de garantir les obligations, relatives à ce même projet, dans la mesure la plus large ; mais les renseignements ne sont pas, paraît-il, suffisants pour justifier le ministère de s'y engager. Si le gouvernement avait en mains les renseignements les plus détaillés établissant que ce chemin traverse un pays absolument plat et sans la moindre pente, nos amis de l'opposition continueraient de dire que le projet ne vaut rien. Il est impossible d'obtenir assez de renseignements pour les satisfaire. Si nous étions en mesure d'établir qu'en toute probabilité cette entreprise devra réussir financièrement, les honorables députés de l'opposition voudraient savoir combien il faudrait de rails et de carvelles par mille, le nombre des courbes par mille ; ils s'y opposeraient, pour une raison ou pour une autre. Ils s'imaginent que c'est là leur mission ; que leur devoir n'est pas de perfectionner le projet, mais de le critiquer et de grossir ces imperfections. Ils ont répété tant et plus que nous ne possédons pas assez de renseignements ; et si cette discussion dure encore deux semaines, on remettra encore une fois sur le tapis la question du prix du transport du blé de Winnipeg à Québec ? J'aimerais à demander à mon honorable ami (M. Kemp) combien il vendra ses marchandises, ou tel ou tel article en particulier dans cinq ans d'ici ?

M. BENNETT : Proposez-lui de s'engager par contrat.

M. HEYD : Je suppose qu'il est homme à conclure un marché aussi avantageux que celui conclu par le gouvernement avec le Grand Tronc.

M. CLARKE : Si son marché n'était pas meilleur que celui-là, je le plaindrais.

M. HEYD : Au contraire, sa fortune serait assurée ; car aux termes du présent contrat, nous recueillons tous les bénéfices et l'autre a tous les risques. A en croire nos honorables amis le Grand-Tronc ne saurait ce qu'il fait. Suppose-t-on que M. Hays et ceux qu'il représentent, qui fournissent les capitaux et consentent à engager leurs fonds dans cette entreprise prétendue non lucrative et à exploiter le chemin de fer pendant cinquante ans, ne savent pas ce qu'ils font.

M. CLANCY : La compagnie n'y engage pas un dollar.

M. HEYD : Pas un dollar, et c'est la raison pour laquelle vous devez le voter. Tout ce que vous avez à faire c'est d'appuyer le projet, et si le Grand-Tronc n'y met pas un dollar, toute l'affaire tombe à l'eau, et l'argent du peuple ne sera pas perdu pour cela. J'imagine que les directeurs du Grand-Tronc savent ce qu'ils font, et s'ils se proposent de construire un chemin de fer depuis North-Bay passant au nord de Winnipeg, de construire un embranchement sur Winnipeg, et de prolonger la ligne jusqu'à la côte du Pacifique, c'est qu'ils ont attentivement étudié ce projet et qu'ils y voient une excellente affaire et une entreprise profitable pour la compagnie. Tout ce que nous faisons c'est d'ajouter à peu près quatre cents milles de North-Bay à Québec et de Québec à Moncton.

Nous ne modifions pas notablement le projet primitif du Grand-Tronc. La compagnie se proposait de partir de North-Bay, mais elle a été forcée de prolonger sa ligne jusqu'à Québec par ceux mêmes qui critiquent cette partie du projet. Au comité des chemins de fer aucune protestation ne s'est fait entendre contre l'idée de prolonger le chemin jusqu'à Québec pour la raison que nous manquions de renseignements. Tous les membres du comité ont appuyé cette proposition ; et aujourd'hui ces honorables messieurs se plaignent et prétendent qu'ils n'ont pas assez de renseignements. Il m'importe peu que nous ayons assez de renseignements ou non. Le Grand Tronc est engagé dans cette entreprise ; il nous garantit contre toute perte ; et j'imagine bien qu'il sait ce qu'il fait. Sa seule promesse d'exploiter le chemin pendant cinquante ans m'assure que le gouvernement ne s'est pas trompé.

M. BELL : La compagnie ne peut payer de dividendes.

M. HEYD : Comment le savez-vous ?

M. BELL : Par son rapport.

M. HEYD : En connaissez-vous plus long que M. Hays ? Je suis porté à croire que M. Hays, sir Charles Rivers-Wilson et les administrateurs du chemin de fer savent mieux que mon honorable ami des provinces maritimes, tout sincère et consciencieux qu'il soit, si la compagnie sera en état de payer des dividendes. Bien qu'il n'ait pas de fonds d'engagés dans cette entreprise, il en prédit déjà la ruine, tandis que ceux qui vont y engager leurs capitaux sont très satisfaits de la perspective.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HEYD: Nos amis s'amusent. S'ils ne placent pas de fonds dans l'entreprise, elle va tomber à l'eau. Ils étaient convaincus, il y a quelques semaines que le Grand Tronc allait construire un chemin de fer de North-Bay à la côte du Pacifique, et qu'il allait le faire promptement. M. Hays déclara au comité des chemins de fer que la compagnie bâtirait ce chemin en deux ans et qu'elle garantirait de le construire en cinq ans ; et personne ne mit sa parole en doute, parce que M. Hays savait de quoi il parlait, et nous étions tous désireux qu'il s'en chargeât. Ce qui me fait plaisir c'est de voir que le gouvernement se charge de cette partie de l'entreprise qui, à l'avenir, va lui permettre de réglementer les transports: Il ne vient pas en aide à la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Québec, et il ne le met pas entre les mains d'une grande compagnie d'intérêt privé pour son seul avantage. Cette augmentation spontanée de valeur dont on entend parler si souvent nous reviendra à la fin de cinquante ans avec toutes les améliorations qui auront été exécutées dans l'intervalle. Et puis, le chemin nous sera remis lorsqu'on pourra s'attendre qu'il sera de quelque utilité, et probablement profitable au pays.

L'opposition prétend que nous n'avons pas assez de renseignements. Depuis six semaines nous nous sommes exténués à parler de cette question, et lorsque nos amis de la gauche veulent obtenir plus de renseignements, ils produisent quelque entrefilet écrit par un journaliste de cinq sous, qui gagne probablement de cinq à six dollars par semaine, disant que telle et telle chose va arriver ; et d'un grand sérieux cet article est signalé à l'attention du premier ministre ; on lui demande si c'est son intention de retirer son projet, et si le plan des travaux de construction du chemin de fer va être grandement modifié. On lui répond : Ce n'est pas l'intention du gouvernement de rien faire de tel. Alors quelque autre député se lève et affirme que le ministre des Douanes est hostile au projet, et que de fait il se proposait de démissionner. Cette déclaration est faite apparemment d'un grand sérieux, et le ministre des Douanes répond qu'il n'en est rien. Alors quelque journal déclare que le ministre des Finances a été sur le point de quitter le cabinet parce qu'il était opposé au projet ; et le ministre des Finances

se lève et fait un magnifique discours approuvant le projet d'un bout à l'autre. N'ayant pas l'imagination assez féconde pour inventer quelque objection au projet, ils persistent à citer ces entrefilets de journaux. Je puis donner l'assurance au ministère que les raisonnements de nos honorables amis de l'opposition ne nous ont aucunement fait fléchir, et que nous sommes toujours prêts à supporter le premier ministre dans la circonstance. Je dirai au premier ministre : gations de mon honorable ami (M. Brock) ne vous laissez pas influencer par les objurqui me regarde maintenant.

Il votera bien pour un vieux canal pourvu d'allèges et de remorqueurs, sauf à y perdre de l'argent ; mais il se gardera bien d'appuyer ce projet. J'ai une trop haute opinion de l'intelligence et de l'esprit d'entreprise de l'honorable député pour supposer qu'il irait jusqu'à vouloir concurrencer les chemins de fer avec le canal qui s'étend de Brantford à la Grande-Rivière. Ce canal ne sert plus à la navigation ; on en tire maintenant de l'énergie électrique, et cette nouvelle exploitation rapporte des profits.

Mon honorable ami (M. Meigs) s'est empressé de vendre dès qu'il se fut aperçu que ses allèges ne le paieraient pas. Que ferait l'honorable député s'il avait sur les bras des quantités de coton et qu'il apprît que les cours vont baisser ? Il le déchargerait. Aussi, je conseillerais aux ministres de ne pas se laisser trop émouvoir par son air de sincérité. Il ne pense pas ce qu'il dit. Sans doute qu'il veut être sincère. Je le crois consciencieux ; on peut être consciencieux et en même temps entièrement sourd aux arguments de ses adversaires. Chacun connait cette aberration de la vue qui empêche de voir certaines couleurs ; on ne sait plus discerner le rouge du vert ; on voudrait bien, mais on ne peut pas, à cause d'une défectuosité de la vision. C'est ainsi que certains hommes sont politiquement conformés de façon à ne pas pouvoir voir de vertus chez un adversaire. Il y a de ces hommes-là ici, qui ne peuvent voir rien de bon dans le chemin de fer projeté.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HEYD : Certes, oui ; et je le répète, ces hommes ont le tempérament ainsi fait, que c'est plus fort qu'eux. Quand même ce chemin de fer eût été conçu par les plus habiles ingénieurs du pays ; quand même il eût eu l'appui des meilleurs financiers ; quand même il eût été proposé par le gouvernement le mieux intentionné, ces hommes n'y trouveraient encore rien de bon. Pendant le cours des sept années que j'ai passées dans cette Chambre, rien de ce que le gouvernement a proposé n'a trouvé grâce auprès des députés de la gauche. Je ne me rappelle point qu'ils aient, pendant ces sept années, contribué en rien d'important à la législation du pays, et je n'ai jamais entendu un député de la gauche élever la voix en faveur de quoi que ce soit que le gouvernement ait proposé. C'est un état chronique chez eux, il faut qu'ils s'opposent à toute mesure que le gouvernement présente. Mais je puis assurer le premier ministre que plus on entendra nos amis de la gauche critiquer et condamner le projet, faire des citations de journaux à l'encontre de la proposition, plus on devra croire que c'est une bonne entreprise ; car, autrement, on les aurait entendus donner quelque argument sain et logique contre la réalisation de ce projet. Il n'y a pour moi aucune valeur dans la prétention que nous n'avons pas assez de renseignements, d'autant, surtout, qu'une compagnie de chemin de fer déjà en existence et digne de confiance en assume les premiers risques.

M. TAYLOR : L'honorable député a fait un discours——

M. HEYD : Je n'ai fait que tuer le temps.

M. TAYLOR : Je suis bien aise d'apprendre de la bouche de l'honorable député qu'il s'emploie à tuer le temps. Il a parlé pendant deux heures sur la question principale, et quand l'opposition se montre désireuse de faire du projet une critique juste, il vient nous dire qu'il est à tuer le temps. Notre désir est de faire avancer les délibérations. L'honorable député, qui a déjà fait un discours de deux heures, se lève aujourd'hui de nouveau pour répéter une grande partie de ce qu'il a déjà dit, et il se promène d'un bout du pays à l'autre, pour tuer le temps.

Je ne crois pourtant pas que la députation soit bien désireuse de s'employer à tuer le temps, après une présence ici de cinq ou six mois, et bien que le gouvernement ait dépensé près de cinq mois à faire éclore ce projet, avant de le présenter à la Chambre. L'honorable député dit : Nous sommes prêts à aller devant le peuple ; c'est un gouvernement d'affaires que nous avons, et nous sommes prêts à nous présenter devant le public avec cette question. Le premier ministre a dit qu'en formant son cabinet, il a eu soin de s'entourer d'hommes d'affaires, désireux de faire des affaires, et dans la vraie manière des affaires. Or, mon honorable ami le député de Brantford a été membre d'un conseil municipal.

M. HEYD : Précisez : d'un conseil municipal.

M. TAYLOR : Que penserait-il du conseil d'une cité, du conseil d'une ville, du conseil d'un village, ou du conseil d'un comté, faisant marché avec des entrepreneurs pour l'établissement d'un aqueduc, au prix d'un demi-million ou d'un million de dollars, sans avoir mandat à cette fin de ses électeurs, sans faire d'études préalables, sans avoir d'estimation du coût de l'entreprise, en un mot, sans rien avoir? Mon honorable ami croit-il qu'en pareil cas, ses électeurs le rééliraient, lui et ses collègues? Que fait d'abord l'homme d'affaires qui veut se construire une maison? Il commence par se

procurer un plan et le devis des travaux à faire. Ainsi fait une municipalité, avant de commencer un ouvrage. Les conseillers en préparent d'abord le plan et l'estimation, et le soumettent ensuite au peuple sous forme de règlement, laissant aux électeurs à se prononcer sur l'opportunité de voter ou non une somme suffisante de deniers pour l'exécution de l'ouvrage. Or, qu'a fait le gouvernement? On propose de dépenser $125,000,000 des deniers publics, sans même dire : "Avec votre permission."

Les ministres de la couronne, conseillers du Gouverneur général, viennent ici nous dire pourquoi ils vont faire cela. Un des ministres, il est vrai, l'ex-ministre des Chemins de fer, a donné comme raison de ce projet que le sénateur Cox ne pouvait pas attendre. Mais quelles raisons le premier ministre et ses collègues ont-ils données? Celle qu'a donnée le premier ministre ne tient pas debout, et le premier écolier venu n'aura pas grande peine à l'anéantir, lorsqu'il viendra à la tribune défendre sa politique. Le grand argument du premier ministre est que le gouvernement anglais se verrait couper ses communications avec le Canada, et que nous ne pourrions plus expédier nos produits en Angleterre, s'il prenait fantaisie au gouvernement américain d'annuler le privilège de transit ; que, pendant cinq ou six mois de l'année, nous sommes enfermés dans les glaces, et que nous ne pourrions plus faire parvenir jusqu'à la mer notre blé, nos bestiaux, rien.

J'ai consulté la carte du pays. Pendant sept mois de l'année, nous avons nos cours d'eau ; nous avons l'Intercolonial, qui traverse les provinces maritimes ; nous pouvons donc expédier nos marchandises en tout temps de l'année. Le très honorable premier ministre croit avoir un fort argument à faire valoir quand il dit qu'il faut construire ce chemin, parce que les Américains pourraient bien avoir l'idée de supprimer le privilège de transit. Un ministre, quel qu'il soit, devrait juger indigne de sa position de faire devant cette Chambre une déclaration qu'il n'oserait tenter de justifier devant une assemblée du peuple. Il pourrait craindre de voir se lever devant lui le premier enfant d'école venu, et recevoir de lui le démenti d'une telle assertion. Qu'est-ce que nous a dit le directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock)? Il nous a dit que l'honorable chef de l'opposition prétendait acheter 57 milles de chemin de fer aux Etats-Unis. Y a-t-il au Canada un enfant d'école qui ne pût sur ce point donner le démenti à une semblable déclaration? Il y a 3 milles seulement sur le territoire américain. Il y a 57 milles depuis Coteau jusqu'au bout de la voie ferrée, mais la voie n'a que 3 milles sur le territoire des Etats-Unis, avant de se raccorder à un chemin de fer américain.

La jeunesse de ce pays, qui prendra connaissance des déclarations du Directeur général des Postes et des autres ministres, qu'on ne devrait pas pouvoir mettre en doute, aura raison de dire que nos ministres font des assertions qui ne sont pas exactes. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) dit que l'on va construire un chemin de fer de 1,800 milles de long, au coût de $30,000 ou $40,000 par mille ; ce qui fait $55,000,000 ou $60,000,000. Cependant, le premier ministre dit que le chemin ne devra coûter au pays que $13,000,000. Le ministre des Finances dit qu'il n'en coûtera que $11,000,000. Il dit : J'ai consulté un actuaire, et cet actuaire m'a dit : Donnez-moi $8,000,000, et je vous achèterai une annuité qui suffira à payer la dette. Y a-t-il, dans le pays, un enfant d'école qui ne voie pas l'absurdité d'une telle prétention ? Supposez qu'un cultivateur achète une ferme de $10,000, et qu'il décide de l'hypothéquer et de la payer par versements annuels ; on vient dire à ce cultivateur de n'en rien faire, mais d'acheter plutôt une annuité et de payer ainsi son prix d'achat. Voilà ce que les ministres disent à la Chambre. Il n'y a pas un enfant qui, à la lecture des propositions de nos ministres, ne soit prêt à dire : Je les réprouve. Et cette condamnation ne portera pas tant sur les propositions de ces messieurs, que sur le manque d'esprit pratique dont il ont fait preuve en faisant ce marché, où l'on tente d'imposer au peuple une dette de $125,000,000. La dette est là, et on veut faire croire au public qu'il suffira pour l'éteindre, d'une annuité de $8,000,000. On ne dit pas que chacune des terres de ce pays va se trouver hypothéquée à raison de $35 par tête de la population. Je regrette que le directeur général des Postes n'ait pas été ici il y a un instant——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Veuillez répéter.

M. TAYLOR : Quand j'ai dit que sa position de ministre de la couronne lui fait un devoir de dire la vérité, et qu'un ministre de la couronne ne doit pas faire devant cette Chambre des assertions qui ne s'accordent pas avec les faits. Les ministres de la couronne fixent les regards de tous ; on les révère, et l'on s'attend à ce que leurs déclarations soient toujours dans les bornes de la vérité. Le Directeur général des Postes a dit dans son discours de l'autre jour que l'honorable chef de l'opposition avait proposé d'acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique, et que 57 milles de ce chemin se trouvaient dans les Etats-Unis. Voilà ce qu'a déclaré le Directeur général des Postes, entendant se faire un argument de cette déclaration contre ses adversaires lorsqu'il sait très bien que la Compagnie de chemin de fer du Canada-Atlantique n'a que trois milles de sa voie aux Etats-Unis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qui a dit que le Canada-Atlantique avait 57 milles aux Etats-Unis ?

M. TAYLOR : On m'avait accoutumé à regarder les juges qui siègent dans nos cours de justice, aussi bien que les ministres de la couronne, comme des hommes dignes de servir d'exemple à nos jeunes gens. Nous avions l'habitude de considérer les juges de ce pays comme étant au-dessus de tout reproche ; mais voici que ce gouvernement de libéraux les traînent dans la politique——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A l'ordre ! à l'ordre !

M. TAYLOR : On a chargé un juge——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A l'ordre !

M. TAYLOR : Je n'attaque pas les juges.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A la question.

M. SPROULE : L'honorable député de Brant (M. Heyd) s'est-il limité à la question ?

M. TAYLOR : L'honorable député de Brant a fait le tour du pays.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A la question.

M. TAYLOR : Je fais allusion à certains ministres de la couronne qui se permettent des assertions auxquelles un enfant d'école pourrait donner le démenti. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) sait qu'un enfant d'école pourrait donner le démenti aux déclarations qu'il a faites dans son discours.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A la question.

M. TAYLOR : M. le président, voulez-vous bien rappeler à l'ordre le ministre de la Justice, qui ne cesse de m'interrompre.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : Je ne crois pas que le ministre de la Justice enfreigne le règlement. Je crois au contraire qu'il est parfaitement dans l'ordre ; et je prierai l'honorable député (M. Taylor) de bien vouloir se limiter à la question qui nous occupe, et de ne pas s'en écarter, tout au moins en ce qui regarde les juges.

M. TAYLOR : Quelle est la question qu'il y a à discuter ?

Le PRESIDENT (M. Holmes) : Il s'agit de cet article du projet de loi.

M. TAYLOR : Telle n'est pas mon avis, M. le président ; et je demanderai à la Chambre si, depuis que ce projet de loi se discute devant vous, vous n'avez pas laissé chacun des députés qui ont pris la parole s'éloigner plus ou moins du véritable objet de la discussion. La question est celle de savoir si on a bien le droit de demander au peuple de s'endetter de $125,000,000 pour payer le coût du chemin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $560,000,000.

M. TAYLOR : Si je disais $560,000,000, je ne ferais pas un mensonge de 54 milles de long comme l'a fait le directeur général des Postes en disant que le chemin de fer du Canada-Atlantique a 57 milles de sa voie dans les Etats-Unis, lorsqu'il n'en a que trois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce qu'a dit l'honorable chef de l'opposition.

M. TAYLOR : Que diraient nos écoliers de voir un des ministres se lever de son siège dans le parlement et faire une déclaration qui n'est pas fondée? J'étais à faire une comparaison au sujet des juges, lorsque le président—et, à propos, je voudrais bien que le président, qui est payé pour cela, restât à son siège, de façon qu'il ne fût pas nécessaire d'y appeler un député qui n'entend rien aux règlements de la Chambre.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : La discussion, à mon sens, a pris hier beaucoup trop d'étendue. C'est bien ce dont j'étais convaincu, et je crois que les règlements de la Chambre me donnent raison de dire que la discussion aurait dû se limiter au seul article qui nous occupe. Mais le gouvernement, je crois, a donné beaucoup de latitude; j'ai donc, moi-même, laissé la discussion se continuer ainsi, jusqu'à un certain point ; je crois pourtant que l'on a eu tort. Quant à l'honorable député (M. Taylor), il s'est certainement beaucoup plus écarté de la question principale que tout autre député qui a aujourd'hui pris la parole.

M. TAYLOR : L'honorable député qui a parlé avant moi s'est beaucoup plus que moi écarté de la question.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : Pas à mon avis.

M. TAYLOR : Et vous ne l'avez pas arrêté. Ce chemin de fer, disent les ministres, s'étendra depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. A vrai dire, cependant, il ne commence qu'à Moncton, et Moncton n'est pas du tout, que je sache, sur l'Atlantique. On parle d'une grande ligne transcontinentale allant de l'Atlantique au Pacifique. Je n'ai certainement pas dépassé aujourd'hui les limites de la question. Je n'ai même pas parlé de Moncton, d'où le chemin de fer doit partir.

M. le PRESIDENT (M. Holmes) : Je ne m'oppose pas à ce que vous parcouriez toute la ligne du chemin de fer, si vous y tenez, mais je ne veux pas que l'on parle de choses étrangères au débat.

M. TAYLOR : Je ne parle pas de choses étrangères au débat ; je discute simplement le discours de certains ministres de la Couronne qui font des déclarations qui ne concordent pas avec les faits, et auxquelles un enfant d'école pourrait donner le démenti. J'imagine le chef du gouvernement se pré-

sentant devant un de ses électeurs, et lui demandant son appui pour ce grand projet. Le premier ministre, parti de chez lui, rencontre un enfant à qui il demande : Ton père est-il à la maison ? L'enfant répond : Non ; il est à faire de la propagande; nous allons avoir une élection, et il veut faire échec au gouvernement, qui vient d'imposer une taxe de $25 par tête de la population, hommes, femmes et enfants compris ; et, comme nous sommes dix à la maison, cela nous fait $250 à payer.

Le ministre réplique : Vous avez là cinquante belles têtes de bétail, qu'allez-vous en faire ? L'enfant répond : Nous les expédierons en Angleterre pour la fête de Pâques. Le premier ministre ajoute : Comment ferez-vous pour les y envoyer en hiver ; les Américains viennent de nous enlever le privilège de transit, et vous ne pouvez pas les envoyer à Halifax ; vous allez être obligés de les envoyer à Montréal, et vous perdrez $10 par tête, car il vous est impossible de les faire parvenir en Angleterre. Voilà donc sur cinquante têtes de bétail, une perte de $500 qu'il faut ajouter à l'impôt de $250. Mais l'enfant lui dit : Quoi, n'y a-t-il pas là un wagon de l'Intercolonial sur lequel on peut expédier notre bétail à Halifax et de là en Angleterre, évitant ainsi la perte dont vous parlez ? Voilà comment ce petit écolier peut reprendre le premier ministre et détruire l'argument qu'il tire du privilège de transit, en lui faisant voir qu'il est possible d'expédier le bétail en Angleterre sur le territoire canadien, même en hiver.

Un autre de ces enfants d'école pourrait dire au directeur génral des Postes que le chemin de fer du Canada Atlantique n'a pas 57 milles de sa voie dans les Etats-Unis, et que, bien que ce chemin entre dans les Etats-Unis, il est entièrement construit sur le territoire canadien, sauf trois milles environ.

Au tour du ministre des Finances de nous dire qu'il va construire un chemin de 1,800 milles de long, qu'il va coûter, dit-il $40,000 ou $50,000 par mille. Il a fait mander un actuaire, et il a découvert qu'il pouvait payer son chemin en achetant une annuité qu'il paierait $8,600,000. Le premier écolier venu, s'adressant au ministre des Finances, pourra lui dire : Nous aimerions bien à louer les services de cet actuaire comme maître d'école ; il nous dirait comment nous y prendre pour acheter, avec une annuité de $1,166 une ferme de $10,000. Tous les enfants d'école du pays savent que le ministre des Finances vient d'hypothéquer les terres du Canada au montant de $125,000,000 pour la construction d'un chemin de Québec à Winnipeg, et qu'il faudra bien que la population trouve l'argent nécessaire à la construction de ce chemin. Ces messieurs de la droite nous disent tout de même qu'ils ne craignent pas de se présenter devant le peuple. Il n'y a pas aujourd'hui une municipalité au Canada qui ne fût prête à mettre son conseil à la porte s'il tentait de dépenser un demi-million de dollars, ou toute autre somme, sans avoir, au préalable, fait préparer un plan, un devis, avoir fait faire une étude convenable, et avoir soumis le tout, sous forme de règlement, à l'approbation du peuple. C'est là tout ce que nous demandons au gouvernement de faire. Que le peuple ait une occasion de se prononcer sur le projet, et on verra que d'un bout du pays à l'autre, il sera condamné ; le gouvernement sera blâmé d'avoir imposé un tel projet, et on verra que d'un bout du pays à l'autre, il sera condamné ; le gouvernement sera blâmé d'avoir imposé un tel projet sans prendre les renseignements les plus minutieux. Si le gouvernement veut aller de l'avant avec ce projet, qu'il le fasse du moins d'une façon pratique. Que l'on soumette au parlement un plan, une estimation et des études, qui lui permettent de décider si l'entreprise est sage et avantageuse au pays Oh ! mais le gouvernement ne veut pas cela. On cherche à renouveler la tentative du chemin de fer du Yukon, lorsque, six jours avant la rentrée des Chambres, on a signé un marché que l'on a voulu faire accepter par le parlement. On s'est trouvé bien content, par la suite, de voir que le Sénat avait enterré le projet. Et je ne saurais dire si, dans le cas actuel, on s'attend à ce que le Sénat fasse subir le même sort au projet du transcontinental ; peut-être bien.

Nous n'avons pas le désir de retarder l'adoption du projet ; nous voulons simplement y faire entrer un peu de bon sens. Certain député de la droite a fait perdre à la Chambre, hier et aujourd'hui, les trois quarts de son temps en discours inutiles. Ce sont eux qui cherchent à tuer le temps. Nous voulons, nous, rendre le bill parfait, et en finir le plus vite possible, de façon à pouvoir enfin rentrer chez nous ; mais ces messieurs arrêtent la besogne et parlent à tort et à travers. S'ils veulent dépenser des heures en discours inutiles, nous pouvons, nous, membres de la gauche, leur opposer homme pour homme ; la différence sera que les nôtres diront la vérité, tandis qu'eux cherchent en tout à tromper le peuple.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vois que ce raisonnement d'écolier a beaucoup d'empire sur l'esprit de l'honorable député (M. Taylor). Qu'il me permette de lui donner lecture de ce que le chef de l'opposition a dit, touchant ces 57 milles du chemin de fer du Canada-Atlantique.

Le chemin de fer du Canada-Atlantique s'étend depuis Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, jusqu'à la jonction du Coteau, distance de 342 milles. Il y a de plus 57 milles de ce chemin entre la jonction du Coteau et celle d'Alburgh, dans l'Etat du Vermont.

M. TAYLOR : Le ministre de la Justice devrait retourner à l'école. Il est bien vrai que le chef de l'opposition a dit cela ; mais ce qu'a dit le directeur général des Postes,

c'est qu'il y a 57 milles du chemin de fer du Canada-Atlantique sur le territoire américain. Le ministre de la Justice cherche à nous tromper, tout comme les autres ministres cherchent à tromper le peuple de ce pays en énonçant les propositions qui ne sont pas d'accord avec les faits. Le chemin de fer du Canada-Atlantique se rend jusqu'à la jonction d'Alburgh, mais n'a que trois milles dans les Etats-Unis. Ce chemin part de Coteau-Jonction et traverse le comté de Bonaventure.

Le PREMIER MINISTRE : Quel comté ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: J'ai bien peur qu'il nous faille l'un et l'autre retourner à l'école. Le comté de Bonaventure est à 400 milles du Canada-Atlantique.

M. TAYLOR : Est-ce qu'il n'y a pas une partie de ce chemin dans le comté de Bonaventure ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. TAYLOR : La langue m'a fourché ; c'est le comté de Beauharnois que j'ai voulu dire. Je ne suis pas aussi familier avec ces noms français que le ministre de la Justice. Le chemin de fer du Canada-Atlantique fait 57 milles de Coteau Jonction à Alburgh-Springs, en passant par le comté de Beauharnois, et se lie ensuite à un chemin de fer américain qui va à Boston ; mais, sur ces 57 milles, il n'y en a que trois dans les Etats-Unis. Le ministre de la Justice pourra s'assurer facilement que je dis vrai.

M. COCHRANE : Vous n'avez pas réussi à tirer d'embarras le directeur général des Postes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai fait de mon mieux.

M. COCHRANE : Vous n'avez fait qu'empirer la chose.

M. KEMP : J'ai parlé cet après-midi des tarifs et le premier ministre, avec sa courtoisie ordinaire, m'a fourni des explications que je crois avoir bien comprises dans leur entier. Je n'ai pas été étonné cependant d'entendre le député de Pontiac (M. Murray), qui supporte le gouvernement, dire qu'il n'avait pas confiance dans ce qu'a dit le premier ministre, que l'on pourra transporter sur ce chemin les céréales et autres produits de l'ouest et rivaliser avantageusement à cet égard avec les chemins déjà existants. Il y a un bon nombre de députés de la droite qui ont, sur ce point, la même opinion que le député de Pontiac. Le très honorable premier ministre a dit qu'il avait grande confiance dans le jugement de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) touchant cette matière, et je prends pour admis que le très honorable premier ministre appuie son argumentation sur ce qu'a dit ce député. Si cependant le très honorable premier ministre veut bien étudier la chose avec soin, il verra que l'opinion du député de Norfolk-nord n'est pas justifiée par les faits. Le chef du gouvernement a dit que le transport des colis pourrait également se faire par ce chemin, comme il se fait par d'autres chemins. Il n'y a pas de doute qu'il en sera ainsi.

Quoi qu'il en soit, je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre sur ce que, pour le transport des colis, les chemins de fer ne peuvent pas plus rivaler avec la voie des lacs que pour le transport du grain. En été, et tant que dure la navigation, le transport des colis aux Etats-Unis, à destination de Chicago ou de tout autre lieu à l'ouest des grands lacs, se fait par eau et prend le bateau à Buffalo, et même avant s'il est possible. Il se fait là des affaires considérables ; les trains livrent leur marchandise aux navires qui la portent soit à Chicago ou ailleurs sur le lac Michigan ou sur le lac Supérieur, où cette marchandise est de nouveau transbordée sur des trains qui la transportent du côté de l'ouest. Et cela se pratique dans bien d'autres cas. Un autre exemple. Le Canada Atlantique transporte de grandes quantités de colis qui viennent de New-York. Les autorités de ce chemin de fer m'informent que l'année dernière 25 pour cent des colis venus de New-York, pour être expédiés au lac Supérieur ou au lac Michigan, ont été transportés dans des barges ou autres bateaux jusqu'à Albany, pour être, là, mis dans les wagons du Canada Atlantique et être transportés jusqu'à Parry-Sound par chemin de fer, en suivant la route du Delaware and Hudson River, puis de nouveau mis sur des bateaux et transportés par eau jusqu'à Chicago ou autres lieux sur les lacs de l'ouest. Qu'avons-nous vu au Canada ? Mon très honorable ami dit que les manufacturiers se serviront de ce chemin. Si on le construit je suis sûr qu'ils s'en serviront, pourvu que ses prix soient aussi bas que ceux des autres chemins. Mais, comme ce chemin passe bien loin des centres industriels de la province de Québec et de celle d'Ontario, je ne crois pas qu'il soit bien utile aux manufacturiers pour le transport de leurs produits. Il y a probablement 75 pour cent des produits manufacturés d'Ontario et de Québec que l'on expédie au Nord-Ouest par eau, ou mi-partie par eau et par chemin de fer, jusqu'à Fort-William. La navigation au Canada est entrée cet été dans une ère nouvelle. L'état de choses qui existe entre Buffalo et Chicago existe aussi dans une certaine mesure entre Montréal et Port-Arthur. Une nouvelle ligne de steamers a été établie et fait des affaires considérables dans le transport des colis, ses taux étant beaucoup plus bas que ceux des voies ferrées entre l'est et Fort-William ; et de nouveaux bateaux se construisent tous les ans. Le transport des colis se fera désormais par eau ou mi-partie par eau et par chemin de fer jusqu'à la tête des lacs. Les produits d'Ontario et de Québec sont recueillis par le chemin de fer Canadien du Pacifi-

que et par celui du Grand Tronc, et sont transportés à Owen-Sound, à Collingwood, à Sarnia et à Windsor, où ils sont transbordés dans des vaisseaux qui les transportent jusqu'à la tête des lacs. Tant que dure la navigation, on peut être sûr que les manufacturiers préfèreront les bateaux aux chemins de fer. Le premier ministre ne nous a pas dit pourquoi, après avoir décidé de nommer une commission pour étudier cette question, il n'a pas attendu le rapport de cette commission avant de présenter ce projet de loi. Le gouvernement a-t-il craint que ce rapport n'eût pas été favorable ? Je répète que ce chemin de fer ne pourra jamais rivaliser avec la voie des lacs et celle du Saint-Laurent pour le transport du grain de l'ouest à l'est. J'ajouterai qu'il est temps, selon moi, de faire profiter, dans une grande mesure, la grande et vieille cité de Québec du transport du grain par la route fluviale.

Le très honorable premier ministre a parlé de la méthode qui consiste à mettre le grain dans les élévateurs. Il y a quelquefois un, quelquefois deux transfèrements. Mais quand on se rappelle qu'il ne faut qu'une minute ou deux pour prendre tout le grain d'un wagon et le mettre dans un élévateur, on conçoit combien est infime le coût d'une telle opération. Les élévateurs donnent d'ordinaire de très bons revenus, et payent de bons dividendes à leurs propriétaires. Mais lorsque les compagnies possèdent les élévateurs, elles ne font pas payer beaucoup et ne comptent guère sur cette fraction du prix du transport.

Le premier ministre a aussi dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique transporte, pendant l'hiver, une certaine quantité du grain de l'ouest à Saint-Jean, N.-B. Je ne crois pas qu'il y ait là beaucoup de profit à faire, bien que les taux soient assez élevés. Quoi qu'il en soit, si le chemin de fer Canadien du Pacifique ou celui du gouvernement avaient des élévateurs sur la baie Georgienne, ces élévateurs pourraient se remplir de grain jusqu'au 15 décembre au moins. Je crois que, jusqu'à cette date, les navires peuvent faire le service entre le côté ouest et le côté est du lac; et si ces élévateurs pouvaient se remplir de grain jusqu'à cette date, le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est intéressé dans le port de Saint-Jean, et le chemin de fer du gouvernement, également intéressé dans les ports maritimes, auraient de quoi s'occuper dans le transport du grain jusqu'à ces ports. Mais même si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait de meilleures pentes et de meilleures courbes qu'il n'en a, je ne crois pas qu'il pût transporter pendant l'hiver beaucoup plus de grain qu'il ne le fait maintenant.

Ça été un des arguments du premier ministre, cet après-midi, que nos cultivateurs pourraient vendre leur grain en hiver. Mais nos cultivateurs n'ont pas à s'occuper eux-mêmes du transport du grain ; ils le livrent aux entrepôts, se font remettre un reçu, et, avec ce reçu, touchent leur argent. C'est ainsi que le grain est emmagasiné.

M. McCREARY : Combien le cultivateur perd-il sur son blé lorsqu'il le vend après que la navigation est fermée? Il perd de 6 à 8 cents sur chaque boisseau de blé.

M. KEMP : C'est là une assez jolie question à traiter, et que j'ai entendu discuter.

M. McCREARY : Aucun cultivateur de l'ouest ne vous dira autre chose. Il n'y a pas dans l'Ouest, de discusion possible sur ce point.

M. KEMP : J'ai entendu discuter cette question sous toutes ses faces, et mon impression est qu'il en coûterait plus pour sortir le grain en hiver que pour le laisser en magasin. C'est ce que je me suis laissé dire par des personnes bien au courant de ce commerce. Dans tous les cas, nous savons que dans les états de l'ouest, une forte proportion du blé se vend pendant l'automne et le reste ne sort qu'au printemps. Le premier ministre fait dire au chef de l'opposition que le chemin de fer Canadien du Pacifique améliore sa ligne au nord du lac Supérieur, pour se préparer à transporter le grain. Si je ne me trompe, le chef de l'opposition, avant d'entrer dans le vif de ses observations, a exprimé le regret de voir que la commission, promise par le gouvernement, n'avait pas été instituée ; mais il me semble qu'entre les deux routes, celle des lacs et celle des chemins de fer, il s'est montré tout à fait en faveur de la première. Il a dit que le prix du transport du grain de Minneapolis et de Saint-Paul à Boston est de 29½ cents par cent livres, et il a fait voir que ce prix est celui qui existe entre d'autres points ; d'où il est facile de conclure que les prix que l'on demande actuellement pour le transport du grain jusqu'à la mer ne peuvent servir de base à l'argumentation du député de Norfolk-nord. On a parlé d'embarras du trafic au Nord-Ouest.

Il est vrai qu'il y avait encombrement l'année dernière, et c'est ce qui a fait demander la construction d'un nouveau chemin de fer. Il y avait là un état de choses particulier. Le chemin de fer Canadien du Pacifique non plus que le "Canadian Northern" n'étaient en mesure de transporter tout ce qui s'expédiait du Nord-Ouest ou au Nord-Ouest. Le matériel roulant était insuffisant ; mais, depuis l'automne dernier, on l'a considérablement augmenté. On me dit que sur les $20,000,000 que le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu l'autorisation d'émettre, il en a dépensé près de 15 millions en matériel. Chacun sait qu'aucun chemin de fer, soit au Nord-Ouest soit aux Etats-Unis, n'a pu, l'année dernière, se faire livrer tout le matériel roulant dont il pouvait avoir besoin ; mais je crois que cet automne, ces causes de plainte vont disparaître entièrement ; je crois que les cultivateurs, aussi bien que les expéditeurs du Nord-Ouest, seront contents des facilités

que l'on va leur fournir. Quoi qu'il en soit, ce chemin de fer, en supposant même qu'il fût construit tout de suite, ne pourrait remédier à l'encombrement qui se manifeste dans les établissements les plus anciens, car ce n'est pas là qu'il va passer. Je n'examine pas, pour le moment, si le Nord-Ouest a besoin ou non de nouveaux chemins de fer ; je crois qu'il en a besoin. Je m'occupe tout simplement de la division est de ce chemin ; et je ne crois pas que l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) ait eu raison de faire les discours incohérents qu'il a faits. Si nous voulons en finir, il faut garder certaines limites ; et ce que j'examine en ce moment, c'est la question du transport du grain. Ce que je prétends, c'est que le gouvernement ne doit pas, avec le peu de renseignements que nous avons, engager le pays dans une dépense extravagante pour la construction d'un chemin qui va passer beaucoup trop au nord, dans la pensé que ce chemin pourra être utile au transport des produits du Nord-Ouest. Cette nouvelle voie ne saurait rivaliser avec celles qui existent déjà, et ne diminuera pas d'un iota les frais de transport.

M. McCREARY : Est-ce que vous parlez des produits du Nord-Ouest ou de son blé ?

M. KEMP : Je discute les arguments du très honorable premier ministre. Le premier ministre a dit :

> Pendant une, deux, trois générations au moins, peut-être plus, ces nouveaux colons vont produire des céréales, et probablement rien autre chose.

Voilà ce dont je parle. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) nous a dit, avant son départ, que l'on transportait le blé de Kansas City à Chicago à raison de 5 cents par 100 livres, et qu'il serait, par conséquent, possible de le transporter de Winnipeg à Saint-Jean par ce nouveau chemin, moyennant 10½ cents ou 11 cents. J'ai pris la peine de m'informer, et je vois qu'on ne transporte pas le blé de Kansas City à Chicago à raison de 5 cents par 100 livres, mais de 14 cents, et que le prix moyen est de 12 cents. Il se peut que l'on ait, à un moment donné, fort abaissé les tarifs, tout comme on le fait quelquefois pour les trains de plaisir ; ce n'est pas là-dessus qu'il est sage de baser un raisonnement. Je suis donc fortement d'avis que le gouvernement n'a pas assez de renseignements pour le justifier de construire la division est de ce chemin.

M. TAYLOR : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a prétendu que les cultivateurs, en étant obligés de garder leur blé jusqu'au printemps, faisaient une perte de 6 à 8 cents par boisseau. Chacun sait que, dans toutes les parties du pays, les acheteurs de grain achètent le blé à l'automne et le tiennent en magasin jusqu'au printemps, perdant quelquefois, par cet emmagasinage, de 8 à 10 cents par boisseau. Tout dépend naturellement du cours. Si, au printemps, les prix sont plus bas, les acheteurs perdent nécessairement. Il faut de plus compter sur la déperdition de poids que le blé subit ; ce qui fait encore perdre à l'acheteur un ou deux cents par boisseau.

Quel que soit le degré de sécheresse du blé avant d'entrer dans l'entrepôt, il aura nécessairement perdu de son poids au printemps. J'ai fait moi-même ce commerce pendant trente ans, et je n'ai jamais expédié un seul wagon de blé à Montréal, à Saint-Jean ou à Halifax, en hiver, ayant plus d'avantage à expédier au printemps, à cause de la différence de prix entre les bateaux et les chemins de fer. C'est ce qui se pratique depuis la tête des lacs ; et même dans ces parties du pays où il n'y a pas de communications par eau, les chemins de fer demandent moins au printemps qu'à l'automne. Le directeur général des Postes, parlant l'autre jour sur la proposition du chef de l'opposition, a dit :

> Sur ces 400 milles de chemin de fer, il y en a 57 dans l'Etat du Vermont.

Il s'agissait du chemin de fer du Canada-Atlantique. Le directeur général des Postes ajoute :

> On m'assure que le prix du marché n'est pas inférieur à $17,000,000, s'il peut être acheté aujourd'hui. A tout événement, on peut l'estimer à $15,000,000, en comprenant les 57 milles de chemin de fer dans le Vermont. Je ne sais pas trop ce que le gouvernement pourrait bien faire de ces 57 milles de chemin dans l'Etat du Vermont.

M. TAYLOR : Quelle est la longueur des lignes du Grand Tronc aux Etats-Unis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle de l'achat des chemins de fer dans les Etats-Unis par le gouvernement, je ne parle pas des compagnies privées. S'il est proposé par l'honorable chef de l'opposition ou par son parti de dépenser l'argent du public pour acheter des chemins de fer dans les Etats-Unis, cela change tout à fait la question.

C'est ainsi que s'est exprimé le directeur général des Postes, parlant de l'achat du Canada-Atlantique. Il dit au peuple : L'opposition veut prendre votre argent pour acheter 57 milles de chemin de fer situés dans l'Etat du Vermont ; vous, gens du Canada, vous avez trop de loyauté pour supporter rien de la sorte. Voilà ce que dit au peuple de ce pays un ministre qui est, en même temps, directeur général des Postes et ministre du Travail. Sûrement, le peuple du Canada a droit de s'attendre à ce qu'un homme comme sir William Mulock, pourvu de tant de titres, directeur général des Postes, ministre du Travail, l'homme le le plus considérable du Canada, chevalier par-dessus le marché, consulte la carte avant d'énoncer une proposition comme celle-là. Un écolier, en jetant les yeux sur une carte du chemin de fer du Canada-Atlantique, verrait tout de suite que ce chemin n'a que deux milles sur le territoire américain ; un court embranchement qui va se

relier à la ligne du Vermont. Le directeur général des Postes, maintenant que ses paroles sont citées, va sûrement se lever et s'excuser auprès des écoliers du pays. Je n'ai pas, leur dira-t-il, étudié la carte du pays, je n'ai pas vu la nouvelle carte publiée par le ministère de l'Intérieur, qui indique tous les chemins de fer du Canada, entre autres celui du Canada-Atlantique, dont tout le parcours se trouve sur le territoire canadien, sauf un petit embranchement de trois milles de long. Et voici qu'il veut réveiller le patriotisme de nos jeunes gens, et qu'il leur dit : A coup sûr, vous n'allez pas appuyer le chef de l'opposition, quand il propose de prendre votre argent pour acheter un chemin de fer dont une partie se trouve dans l'Etat du Vermont ? Le directeur général des Postes rendra justice, j'en suis convaincu, tant au chef de l'opposition qu'à lui-même en retirant ce qu'il sait être un faux énoncé de faits.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : L'article 2 sera-t-il adopté ?

M. BROCK : Je ne crois pas que le comité soit prêt, ou que, dans tous les cas, cet article doive être ainsi adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne voulons rien presser. Désirez-vous continuer la discussion ?

M. MONK : Certainement.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! je commence à comprendre.

M. MONK : Mon honorable ami le député de Toronto a attiré notre attention cet après-midi sur un point très important de ce contrat. Si l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) qui doit nous avoir rendu service en tuant le temps, ne nous eût prêté main forte, nous eussions pu procéder un peu plus utilement à l'étude de ce point du contrat. Mon honorable ami (M. Heyd), s'inspirant de notes copieuses, a dépensé au moins une demi-heure du temps de la Chambre à nous donner une appréciation générale du contrat. Je ne vois pas que mon honorable ami ait eu raison de dire qu'il a voulu nous aider à tuer le temps et donner au chef de l'opposition le temps de revenir. Les débats d'hier ont dû convaincre le comité que nous n'avons aucun désir de siéger pour faire de l'obstruction.

Il est certainement regrettable que nous soyons privés des lumières du leader de l'opposition qui, dès le début, a mûrement examiné cette question. Il serait le dernier, j'en suis certain, et je le tiens de lui, à vouloir entraver l'adoption de ce projet de loi par la Chambre. Certes, tel n'est pas notre désir, mais nous nous croyons tenus, maintenant que le principe a été admis, de scruter attentivement tous les détails de l'arrangement et nous entendons nous acquitter de cette tâche, même si cela prend quelque temps. Mon très honorable ami conviendra avec moi que si la matinée entière a été consacrée à un débat oiseux, la faute en est à ses partisans car, après les explications fournies ce matin par le député de Toronto-ouest (M. Osler), l'incident pouvait se vider en un instant si la droite avait fait ce que l'un de ses membres a fait au dernier moment cet après-midi. Par conséquent, s'il y a eu perte de temps, c'est à la suite d'un débat qui aurait pu prendre fin beaucoup plus tôt. Il est de notre devoir d'examiner attentivement ce marché C'est ma conviction, et elle repose sur l'attitude de mon très honorable ami lui-même depuis la réunion des Chambres. Que le comité me permette de justifier l'exercice des droits que nous avons fait valoir avec tact et modération depuis hier, en citant des extraits de l'arrêté ministériel adopté par le très honorable premier ministre lui-même. Lorsqu'il aura entendu lire les extraits de ce décret, il avouera, il me semble, qu'en examinant avec autant d'attention les détails de cette importante convention, nous ne faisons que remplir un devoir impérieux qui incombe à chaque membre de la députation, d'après ce que mon très honorable ami croyait il y a trois ou quatre mois.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité continue ses délibérations à huit heures.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 2 du bill est à l'étude.

M MONK : A six heures, lorsque la séance a été suspendue, j'étais sous le coup de l'irritation causée par les reproches que le représentant de Brant (M. Heyd) a adressés aux membres de la gauche qui critiquent le présent projet de loi. Je déclarais qu'en cela nous étions fidèles aux principes énoncés par les députés ministériels, notamment par le premier ministre et ses collègues qui, heureusement, ont émis cette doctrine dans l'arrêté du conseil du mois de mai dernier. Il a été admis dans ce document et, de plus, reconnu depuis par le chef du gouvernement, qu'après avoir longuement discuté—et non perdu du temps, comme le veut le représentant de Brant, car les membres des deux côtés de la Chambre auraient contribué à cette perte de temps—après avoir longuement discuté le principe de cet important traité, le plus important dont les mandataires du peuple aient été saisis depuis un quart de siècle, il serait absurde de jeter un simple coup d'œil sur chaque article sans nous livrer à un examen minutieux. Mes collègues savent comme moi que lorsqu'un bill créant un compagnie de chemin de fer, même d'une importance infime, est voté en deuxième délibération, ce bill est renvoyé devant un comité qui correspond au comité général où il est soumis à l'examen le plus approfondi. Nous avons déjà vu le comité

des chemins de fer consacrer deux, trois, quatre et cinq séances à l'étude de propositions de loi d'un intérêt bien secondaire. Pourquoi ne pas scruter minutieusement les détails du présent bill ? J'ai fait allusion au principe énoncé par mon honorable ami lui-même dans le décret de l'Exécutif du mois de mai dernier. Qu'on me permette de citer un passage de ce décret qui est reproduit dans la motion que doit présenter mon honorable ami, le leader de la gauche. Cette motion déclare que le 19 mai dernier, le gouvernement, qui a depuis complètement modifié sa manière de voir, était d'avis que :

Les questions à l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'Ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points à considérer sont le transport de ces produits :

Du lieu de production aux ports de mer du Canada.

Du lieu de production aux ports occidentaux du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens baignés par l'Atlantique.

Des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe.

Du lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

* * * * * * * *

Il est clair——

Dit le décret de l'Exécutif préparé par le gouvernement :

—qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

Les conditions dans lesquelles les expéditions. . . . .

L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières, et aux ports océaniques.

Les installations aux ports intérieurs. . . . . .

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes de terre et d'eau.

Telle était l'opinion du gouvernement le 19 mai dernier ; elle contraste étrangement avec l'attitude prise même depuis hier, depuis que nous examinons les détails du traité. Hier, l'article 2 du bill a été mis à l'étude, et c'est de cet article, personne ne l'ignore, que dépend toute la convention. Quoi de plus naturel de notre part, je vous le demande, au cours de la discussion, que de profiter pour obtenir des détails du premier article mis à l'étude par le comité. Peut-être que cet article eut été adopté sans la discussion qui s'est élevée ce matin et qui s'est prolongée, il me semble, uniquement par la faute du représentant d'Assiniboïa qui a été sommé d'expliquer le terme dont il s'était servi au cours d'un débat antérieur. Quel est cet article eût été adopté, sans la discussion qui constate combien sont pertinentes les demandes de renseignements qui ont eu lieu depuis hier :

Une ligne ininterrompue de chemin de fer, d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, se composant de deux divisions respectivement nommées la "division de l'Est," et la "division de l'Ouest." La "division de l'Est" comprendra la partie dudit chemin de fer à construire du terminus est de sa voie, pour traverser la province du Nouveau-Brunswick par le centre, et la province de Québec de façon à atteindre par le tracé le plus court la ville de Québec ; pour de là se diriger vers l'ouest par le nord des provinces de Québec et d'Ontario et traverser la province du Manitoba jusqu'à la ville de Winnipeg ; et la division de l'Ouest comprendra la partie dudit chemin de fer comprise entre ladite ville de Winnipeg ou un endroit quelconque de la division de l'Est, et l'océan Pacifique, et se dirigeant vers l'ouest par la province du Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, et la province de la Colombie-Britannique.

Voilà l'article qui est à l'étude et je soutiens qu'il est oiseux de prétendre que le point de départ de la division de l'ouest ne se trouve pas à Winnipeg et que le terminus de la section des prairies n'est pas Edmonton. Nous examinons présentement les clauses du contrat sans tenir compte des dispositions du bill constituant en corporation la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique ; il s'agit maintenant d'un tout autre projet de loi. Nous examinons un traité conclu entre le gouvernement et cette compagnie qui prétendra toujours dans l'exécution de l'entreprise n'être régie que par cette convention. Quoi de plus naturel, en présence d'expressions aussi vagues, la route à suivre par le réseau de l'ouest étant indiquée de la manière suivante "partant d'un endroit quelconque à ou près Winnipeg et se terminant sur la côte du Pacifique—quoi de plus naturel, dis-je, que de demander au gouvernement de nous indiquer d'une manière générale par où passera la voie ferrée ? On nous oblige à garantir le paiement d'une forte somme destinée à la construction d'un chemin de fer dont nous devons nous-mêmes payer la plus grande partie des frais de premier établissement qui s'élèveront à près, sinon à plus de $100,000,000. Le traité ne contenant que ces renseignements vagues et indéterminés, lorsque nous demandons où passera la voie, on nous dit force choses désagréables.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) avait prétendu qu'avant de consentir à cette dépense des deniers publics, nous avions le droit de savoir où ce chemin de fer devait passer ; à cela l'honorable premier ministre a répondu que nous le saurons quand l'argent nécessaire à sa construction aura été voté. Voilà l'attitude qu'il prend ; ce sont ses propres paroles, et je maintiens que ces explications concernant le tracé de la division de l'ouest ne sont pas suffisantes pour nous permettre de juger des détails de cette importante entreprise.

Au commencement du débat, l'honorable premier ministre nous avait dit que le tracé ne pourrait être déterminé qu'après que les arpentages auraient été faits. C'est en vain que je le supplie, non pas de nous donner le tracé exact, mais de nous indiquer les

principaux endroits que le chemin de fer traversera afin que nous puissions nous rendre compte de la direction qu'il suivra dans ce pays aussi vaste que la Sibérie. Mon honorable ami n'a rien voulu dire de plus. Quand il s'agit d'examiner et de discuter les détails de cette entreprise, nous sommes dans cette position-ci : il s'agit d'établir un chemin de fer à travers un pays d'une superficie de 1,000 milles carrés, sinon plus, et déjà traversé par deux lignes rivales partant de Winnipeg ; à l'heure qu'il est il y a déjà, me dit-on, dix lignes différentes rayonnant dans diverses directions, sud, sud-ouest, ouest, nord-ouest, et l'honorable premier ministre ne veut seulement pas dire au comité si le chemin se dirigera vers le nord ; s'il longera la ligne du Canadien du Pacifique ou celle du Canadian Northern ; s'il passera entre les deux ou au nord du Canadian Northern. Si nous n'avons pas droit d'exiger des renseignements précis sur le tracé qui sera adopté, on devrait au moins nous fournir certaines indications qui nous permettraient de nous prononcer en connaissance de cause sur cette clause du contrat.

L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) comprend que les explications du premier ministre sur ce point important sont insuffisantes et il a cru suppléer à cette lacune en ajoutant que le chemin ne pouvait pas être construit autrement que conformément à la loi générale. Il faudra faire des plans, tirer des profils et des ébauches de manière à indiquer le parcours que suivra la voie et le ministre de la Justice dit qu'il n'y a pas lieu de se préoccuper attendu que les plans et le tracé devront être approuvés par le gouvernement. Autrement dit, le ministre croit que nous devrions adopter cet article concernant la construction d'un chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, dans une contrée qui, je le répète, occupe une superficie de mille milles carrés, sans même savoir d'une manière un peu précise si la voie ferrée se dirigera vers le sud, l'ouest ou le nord, et que nous devrions nous en rapporter au gouvernement, qui comprenant l'importance de cette question, ne la trancherait pas et n'approuverait pas la construction du chemin avant d'en connaître exactement le tracé. Même si mon honorable ami suppose que nous avons pleine confiance au gouvernement à ce sujet, lorsqu'il déclare que ce dernier n'approuvera pas le tracé sans obtenir des renseignements précis, croit-il que nous, à qui on demande de ratifier cette forte garantie, nous accéderons à cette requête sans savoir même à quelle latitude la voie ferrée passera? Il y a dans cette enceinte des représentants du Nord-Ouest. Le député de Selkirk (M. McCreary) a pris la parole hier. N'aurait-il pas pu nous donner des éclaircissements sur les parties habitées de cette contrée ? nous dire où se dirige le courant de l'immigration, soit au nord, soit au nord-ouest, ou entre les deux lignes du Nord-Ouest, dont l'une est terminée et l'autre en cours de construction? N'aurait-il pas pu nous éclairer là-dessus ? On nous demande d'approuver cette garantie sans savoir au juste ce que nous garantissons et quelle direction suivra le chemin.

Quant au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) il ne s'est pas mis en frais de nous fournir ces renseignements. Le ministre des Finances, si j'ai bien compris la discussion qui eut lieu hier, a répondu au représentant d'York-est que le tracé de la ligne dans les différentes provinces vaudrait au gouvernement à la prochaine élection l'appui de chacune d'elles. Le représentant de Norfolk-nord a pris une attitude plus légitime lorsqu'il a déclaré que la question du tracé n'avait aucune importance. L'honorable député, très versé dans les coutumes parlementaires et également au courant des problèmes du transport, a prétendu qu'il n'est pas d'usage, quand il s'agit d'un pareil projet d'apprendre à la Chambre quel sera le tracé probable du chemin de fer. Lorsque nous posons une question qui n'exige pas une réponse précise mais qui est de nature à apprendre au comité la direction que suivra la ligne, lorsqu'elle sera confiée au Grand-Tronc-Pacifique chargé de subvenir aux besoins du trafic des Territoires du Nord-Ouest, est-il juste d'obtenir de semblables réponses de la part de ceux qui ont mission non seulement de défendre ce projet de loi devant la Chambre et le comité général, mais de fournir tous les renseignements possibles afin de lui permettre de se prononcer en connaissance de cause sur les différents articles de la convention? On a déclaré dans cette enceinte, et cette assertion n'a pas été démentie, que dans les caves du parlement, dans les entrailles de cet édifice, il y a une brochure toute prête, imprimée conformément aux instructions de l'honorable premier ministre pour être distribuée aussitôt que le débat aura pris fin, une brochure renfermant des masses de renseignements et fournissant au public une grande quantité de données qu'on ne nous a pas communiquées, et non seulement les maigres notions qu'on trouve dans les masses de renseignements dont le chef du gouvernement a parlé, mais un grand nombre d'autres. Ces brochures, nous dit-on, sont dans cet édifice même. Est-ce une poudrière à la Guy Fawkes que l'on fera sauter lorsque le présent bill aura été adopté? Dans ce cas, je demanderai à l'honorable premier ministre et à ses collègues pourquoi cette brochure ne nous est pas communiquée?

M. HUGHES (Victoria) : La conserventils pour le 5 novembre?

M. MONK : Peut-être. Dans l'intervalle, nous pourrions créer une commission, comme en Angleterre, pour faire la visite des caves de cet édifice et découvrir s'il existe une telle poudrière.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'était-ce pas le 7 plutôt que le 5?

M. MONK : Assurément, le comité ne croit pas que ce que nous avons demandé hier avant d'adopter l'un des articles les plus importants du bill était illégitime. Je le demande à tous les membres de ce comité, comme à des hommes d'affaires, s'il est juste et raisonnable de nous demander de dire que l'article à l'étude est parfait tel qu'il est, même après que le principe du bill a été approuvé ? Comme l'a dit un certain journal, le principe du bill ayant été admis, nous devons tous prendre soin que ses dispositions soient appliquées le mieux possible. Le représentant de Selkirk croit-il qu'il serait sage de notre part de dire : Il faut un chemin de fer dans les vastes plaines de l'ouest, mais nous ne nous préoccuperons pas de savoir, même d'une manière aproximative, quel sera son tracé ? S'il se prolonge jusqu'à l'océan Pacifique, nous supposons d'après les termes du traité qu'il passera par la cache de la Tête-Jaune ; mais peu nous importe qu'il aille au nord dans une région propre à la colonisation, qu'il traverse la partie peuplée du pays, qu'ils passe au sud près de la frontière des Etats-Unis, ou qu'il longe le Pacifique Canadien ou le " Canadian Northern " ; nous ne nous soucions même pas de savoir quelle direction suivra la voie ferrée ? Il me semble que ce n'est pas ainsi qu'il faut envisager un pareil projet de loi. Le comité des chemins de fer n'approuverait pas un bill présenté dans des circonstances semblables. Nous collègues savent que ce comité insiste invariablement pour connaître non seulement les têtes de ligne d'un chemin de fer projeté, mais aussi les grandes lignes du tracé. C'est pourquoi je demande de nouveau qu'on nous dise non pas par quels endroits la ligne passera, mais quelle direction elle suivra ; et nous insisterons encore davantage sur ce point lorsqu'il s'agira de la division de l'est—lorsqu'on nous demandera d'approuver la construction entièrement à nos frais d'une ligne qui traversera le nord de la province d'Ontario et encore plus, relativement au tronçon qui passera par la province de Québec ; car, je l'ai déjà dit, et je le soutiens encore, cette ligne sur une grande partie de son parcours sera établie au delà de la lisière des terres présentement livrées à la colonisation, bien loin des parties habitées du pays, dans un territoire où des communications par voie ferrée sont indispensables au progrès de l'œuvre de la colonisation dans cette province. Ce n'est qu'à l'endroit où le transcontinental franchira la chaîne des Laurentides et se dirigera au sud-est pour se rendre à Québec, qu'il atteindra les premiers établissements. Nos adversaires croient-ils que les représentants de la province de Québec, qui ont mission de scruter tous les détails du projet de loi, se tiendront cois, sans savoir même à peu près quelle partie de la province cette ligne traversera, qu'ils seraient satisfaits d'apprendre qu'elle passera près du lac Abitibi et rien de plus ? Certes, ce serait nous acquitter bien mollement de notre devoir, en tant que membres de l'opposition, que de n'obtenir aucun renseignement sur cette question importante, lorsqu'il s'agit de scruter tous les détails de l'entreprise, de nous livrer à un examen qui, ainsi que le disait ce matin l'honorable premier ministre, exige beaucoup de temps et d'attention.

Au cours du débat, un autre point fort important a été soulevé et c'est au moment d'adopter cet article du traité qu'il convient de l'examiner. Il s'agissait du transport du grain. A quel spectacle avons-nous assisté ? Le représentant de Norfolk-nord, qui, au dire du premier ministre, est l'une des plus grandes autorités du pays en matière de transport, a soutenu devant la Chambre une thèse qui est loin d'être admise au Canada et qui, j'ose le dire, est combattue par les hommes de chemins de fer canadiens les plus estimés. D'après lui, on peut transporter actuellement—il ne s'agit pas de plus tard—le grain à meilleur marché par terre que par eau.

M. CHARLTON : Dans certaines conditions.

M. MONK : Et mon honorable ami ajoutait que tout indique que ce même chemin de fer ne servirait pas uniquement aux fins de la colonisation, mais qu'il offrirait le moyen le plus économique de voiturer le grain de l'ouest jusqu'au port de Québec. Telle était la thèse de mon honorable ami. Le représentant de la division Sainte-Marie et d'autres députés l'ont vigoureusement attaquée. N'ayant pas de connaissances spéciales sur le sujet, mais désirant m'éclairer, je puis dire que tous ceux qui s'y entendent dans le commerce de transport et avec lesquels je suis venu en contact depuis que ce grave problème a été mis en délibération, ont nié la vérité de cette proposition. Les membres de la Chambre, avocats, médecins, négociants, mais non experts, sont tenus d'examiner l'utilité de cette ligne pour le transport du grain, sans posséder le moindre renseignement.

Mes amis de la droite, bien que probablement mieux renseignés que moi là-dessus, seraient fort en peine s'il leur fallait dire quels sont les tarifs du transport et les avantages respectifs de la route de terre et de la navigation. Le ministre de la Justice ou le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux seraient dans un grand embarras si on les interrogeait sur ce sujet que nous désirons tous voir élucider présentement—les tarifs du transport par terre et par eau entre les cités de Winnipeg et de Québec. Ils ne pourraient pas répondre. Ils ne sauraient nous dire ce que coûte le transport d'un boisseau de grain par terre et par eau, ou par eau seulement, de Port-Arthur à Québec. Nous devrions avoir devant nous des tableaux indiquant en détail les taux de transport exigés par chaque ligne de chemin de fer voiturant actuellement des mar-

chandises entre l'ouest et les ports du Canada. Le gouvernement a promis de créer une commission pour renseigner le parlement avant de prendre une décision et je n'ai aucun doute que l'un des premiers rapports de cette commission nous apportera des renseignements complets sur les tarifs du transport. Je prétends que ce n'est que justice de demander au gouvernement de nous dire s'il a une politique arrêtée concernant la construction des voies ferrées au Nord-Ouest et s'il se propose de respecter certains principes dans l'établissement de cette ligne de chemin de fer. Il devrait nous dire quelle est la nature du pays que le transcontinental traversera à l'ouest de Winnipeg, s'il passera dans une région déjà colonisée et ayant besoin de communications par chemin de fer ou dans une contrée propre à la colonisation et à la culture. Il devrait nous faire connaître approximativement quel sera le tracé de la ligne. Lorsque je suis en quête de renseignements, on ne viendra pas me dire que j'amuse le tapis. On devrait au moins nous fournir ces éclaircissements pour faciliter l'expédition de la besogne du comité.

M. LENNOX : Je suis bien aise de vous voir présider à vos délibérations, M. l'Orateur-suppléant, car cet après-midi, nous avons eu beaucoup de difficulté à faire comprendre à un député moins expérimenté qui remplissait vos fonctions que ce projet de loi ne sera pas adopté tant que le gouvernement ne nous fournira pas des données suffisantes pour nous permettre de nous prononcer. J'ai entendu un député de la gauche déclarer que nous faciliterions l'adoption du bill. Cela est vrai dans un sens. Le présent bill sera ratifié; mais seulement lorsque nous aurons assez de renseignements pour nous justifier de l'adopter. Tout en reconnaissant la force numérique des partisans du gouvernement, je ne désespère pas encore de voir échouer ce projet de loi. Plus le débat se prolongera de jour en jour, plus je vois d'indices que nous pourrons jeter assez de lumière sur le sujet pour empêcher l'adoption du présent bill. Dans le dessein de servir de notre mieux l'intérêt public, nous nous appliquons à arracher par bribes au gouvernement tous les renseignements qu'il possède. Ce qui a transpiré jusqu'ici me permet de dire que, si nous connaissions tous les secrets ministériels, notre bagage de connaissances serait encore léger. Quoi qu'il en soit, nous avons le droit d'exiger que le gouvernement s'ouvre franchement à nous. Je nie l'insinuation que la droite a si souvent laissé planer, à savoir que ce débat a pour objet de retarder l'expédition de la besogne de la Chambre. Nous cherchons à obtenir des éclaircissements. Le gouvernement n'a pas lieu de se féliciter puisque, après un débat de plusieurs semaines, nous n'avons pu obtenir qu'en comité général des renseignements sérieux, outre les maigres données contenues dans le discours fantaisiste que le premier ministre a prononcé lorsqu'il a présenté ce bill. Aujourd'hui le premier ministre nous a appris qu'une des raisons qui, dans le passé, rendait le transport par terre plus coûteux que le transport par eau, c'est qu'il fallait plus de temps pour transférer les marchandises d'un wagon dans un autre que pour les transborder d'un navire dans un autre. Il espérait que, dans un avenir prochain, cette ligne pourrait acccomplir ce travail aussi rapidement qu'il s'effectue à bord des bateaux. Cette espérance du premier ministre n'est que le fruit de son imagination et, pourtant, voilà ce qu'on nous offre pour guider notre décision. Que le gouvernement nous cite des faits sur lesquels nous pourrons nous prononcer et alors tout délai sera superflu. Le chef du gouvernement ajoutait qu'à son avis, l'amélioration des voies ferrées ferait réaliser de si grandes économies que le transport par terre ne coûterait pas plus que le transport par eau.

Il croyait pouvoir arriver à ce résultat en faisant voiturer les marchandises d'un point de l'ouest jusqu'au littoral de l'Atlantique sans déchargement. Ceci prouve que le premier ministre est forcé d'avoir recours à de piètres arguments pour défendre son projet.

On doit bien savoir, si on a tant soit peu étudié la question, que la rapidité du transbordement n'entre pas en ligne de compte quand il s'agit pour un chemin de fer de voiturer des marchandises d'un océan à l'autre. L'honorable premier ministre nous a appris que bientôt paraîtrait une brochure renfermant tous les renseignements que le gouvernement possède sur cette ligne transcontinentale ; mais, si le gouvernement a des données importantes, ne devait-il pas les communiquer au comité plutôt que de les tenir secrets pour les publier plus tard dans une brochure ? Quel sera le format de cette brochure et sous quels auspices sera-t-elle publiée? Est-ce que ce sera un pamphlet électoral? Je déplore l'absence de l'honorable premier ministre, mais le directeur général des Postes pourra probablement nous renseigner. Il y a un mois, lorsque le projet de loi a été présenté, le ministre ne possédait aucun renseignement. Dans le discours qu'il a prononcé il y a quelques jours, il a prouvé qu'il était peu au courant de son sujet, mais il peut probablement nous parler de cette brochure. Se propose-t-on de la soumettre au comité général avant de la publier ? Si elle doit avoir le caractère d'un document officiel, si elle est censée donner une juste idée des renseignements connus du cabinet et qui devraient être divulgués au parlement, elle devrait être soumise à l'approbation du comité. Nous avons appris aujourd'hui que le parlement a pris comme expert le représentant de Norfolk-nord lui-même. Cela contribuera à rassurer le public qui se demandait depuis quelque temps où se trouvaient ces masses de renseignements que les au-

torités prétendaient avoir en leur possession. On comprenait difficilement sur qui le gouvernement s'était appuyé pour conclure cette convention, et le public sera bien aise d'apprendre que le représentant de Norfolk-nord a été choisi comme arbitre à cette époque critique de notre histoire. S'il était possible de donner plus de valeur à la brochure, ce serait en l'ornant de l'imprimatur du représentant de Norfolk-nord, à titre de principal expert représentant l'Etat.

Le député de Brant (M. Heyd) a avoué qu'il ne prenait la parole que pour passer le temps. Précaution bien inutile de sa part, car cela semble le but de tous ses discours sur ce sujet. Il est manifeste que, pour une raison quelconque, le gouvernement veut avoir du délai. Toutefois, l'honorable député a voulu reprocher aux membres de la gauche d'être ses complices ; mais il ne sied pas à la droite de lancer cette accusation tout que le gouvernement refuse les renseignements dont nous avons besoin pour découvrir quelle machination couvre le présent projet. Hier soir, le chef du gouvernement nous a déclaré catégoriquement qu'il n'a rien à ajouter concernant le tracé de la ligne et que le projet ne subira aucune modification. Nous étudions présentement l'article deux qui a trait à la ratification du traité intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Dans quelle position seronsnous, après avoir adopté cet article ? L'honorable premier ministre nous a déclaré avec un air de contentement que, lorsqu'il s'est agi de construire le Pacifique Canadien, la convention était très vague. On n'était pas tombé d'accord sur le choix du terminus sur la côte du Pacifique, ayant remis à plus tard la solution de cette question et, a-t-il dit, le vague de la convention d'alors contraste beaucoup avec la clarté du présent traité. Celui-ci mentionne quel sera le terminus de la ligne sur le littoral du Pacifique. Je dois dire qu'il n'en est rien. Le traité stipule que le terminus ouest sera à ou près Port-Simpson ou un autre port de la Colombie Anglaise qui sera choisi d'un commun accord. Ainsi, en adoptant le bill, nous laissons le gouvernement libre de fixer le terminus du transcontinental. Nous permettons au gouvernement de temporiser à son gré et de profiter comme bon lui semble de la latitude que nous lui donnons. Nous avons un terminus à l'ouest, et entre ces deux points extrêmes un tracé aussi vague et aussi indécis qu'il peut l'être. Le bill du Grand Tronc qui ne renfermait pas de renseignements très précis, nous fournissait néanmoins certains points de repère.

La tête de ligne était fixée à Moncton. Le chemin devait traverser le cœur de la province du Nouveau-Brunswick et se rendre à la cité de Québec, passer ensuite à cinquante milles du lac Abittibi et au nord du lac Nipigon, atteindre Winnipeg, de là se diriger sur Edmonton et venir aboutir au littoral du Pacifique, après avoir franchi le défilé de la rivière à la Paix ou celui de la rivière aux Pins. Le traité ne mentionne aucun de ces endroits. Le tracé est indéterminé, de sorte qu'il appartiendrait au gouvernement et à la compagnie de le fixer. Il l'est tellement qu'on ne peut pas nous dire où se termine la section des prairies et où commence la section des montagnes et, en cas de désacord, on aura recours à un arbitrage. Le tracé est si vague que celui qui a rédigé la convention a jugé à propos d'y intercaler un article succinct—l'article 3 qui dit :

Ladite ligne de chemin de fer sera construite en totalité en territoire canadien.

Cette clause a pour objet d'empêcher ce chemin de fer dont le tracé est si vaguement décrit de passer entièrement en territoire étranger. Je ne crois pas que l'insertion de cette clause ait pour but de rallier les suffrages des électeurs ; je pense qu'elle a été intercalée de bonne foi, dans l'intention sincère d'empêcher que cette ligne ne traverse soit au sud, soit au nord, la frontière du pays.

M. HUGHES (Victoria) : Hier, pendant le débat, le représentant de Norfolk-nord a eu la condescendance d'avouer qu'au début, il s'agissait d'une ligne américaine qui se serait rendue de Winnipeg à Minneapolis où elle se serait raccordée avec le réseau principal du Grand Tronc, et que Duluth devait être son terminus sur les grands lacs. Le ministre de la Justice a laissé entendre que la ligne pourrait aboutir à un port de la baie Nipigon. Je suppose qu'il s'agit de permettre à M. Conmee de brocanter la charte qu'il a obtenue par rapport à ses cantons de bois de pulpe et à ses droits de pêche. Comme le député de Norfolk-nord semble avoir été choisi pour débiter le boniment, je lui demanderai s'il a calculé les distances, les tarifs de transport, etc., jusqu'à la baie Nipigon et les distances respectives du Nord-Ouest jusqu'à Minneapolis et Duluth.

Quelques VOIX : Adopté.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai posé une question à l'honorable député. Il ne semble pas pressé de répondre. Je me permettrai de lui dire qu'avant l'adoption du présent bill, il faut que sous obtenions de plus amples renseignements. Le ministre du Travail peut probablement satisfaire notre légitime curiosité, s'il n'en est pas encore à calculer la longeur de la voie du Canada Atlantique. Le ministre peut-il nous apprendre ce que coûte le pont de Québec ? Est-il vrai que les obligations ont été placées à 60 cents au dollar, afin que les porteurs puissent empocher leur valeur intégrale, lorsque le transcontinental utilisera le pont ? Silence et mutisme partout ! Je ne sais plus à qui m'adresser ; le ministre des Travaux publics n'a rien à faire dans cette entreprise. Je crois qu'à l'instar du ministre des Douanes, il s'est retiré sous sa tente. J'ai été surpris d'entendre le ministre des Douanes déclarer, l'autre jour, qu'il est faux qu'il ait été hostile au projet. J'étais porté à croire, après

l'avoir examiné de jour en jour depuis le commencement du débat, qu'il aurait suivi l'exemple de l'ex-ministre des Chemins de fer, si ce n'eût été des délices qu'offre le pouvoir. Il pourra peut-être nous dire quelle distance sépare l'endroit où le chemin de fer aboutira à la baie Nipigon de la ligne-mère au nord du lac du même nom. Le directeur général des Postes peut-il nous renseigner là-dessus ? Et le chef des whips ? Et son premier lieutenant ? Et le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) ?

M. BUREAU : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre du Travail a-t-il examiné cet aspect de la question : si le Grand Tronc prolongeait sa ligne de Minneapolis jusqu'à Winnipeg, le réseau à l'est de cette ville serait virtuellement inutile entre les mains du Grand Tronc ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas interrompre l'honorable député.

M. HUGHES (Victoria) : Je m'adresserai donc au ministre des Finances. Celui-ci, dans les premiers jours du débat parlait ainsi de la division de l'est :

> On me permettra de citer un autre passage du rapport que sir Sanford Fleming a présenté en 1864. Il décrit trois routes—la route frontière près de l'Etat du Maine, la route centrale, qui fait l'objet de la présente discussion, et la route de la baie des Chaleurs qui a été définitivement adoptée pour l'Intercolonial.

Faisant allusion à ce passage du discours du ministre des Finances, je me suis permis ensuite d'indiquer les élévations de terrains afin d'établir qu'il y avait une suite de pentes dont plusieurs de 80 pieds au mille et que, conséquemment, cette voie ferrée ne pourrait servir au transport des marchandises. Le représentant de Bellechasse m'a interrompu pour dire que ce n'était pas là le tracé du Transcontinental, que ce dernier longerait la frontière. Je désire savoir du ministre des Finances quelle route on suivra. Est-ce celle du centre ? Mais, je ne veux pas que le ministre du Travail lui souffle. Je sais qu'il aspire au commandement de son parti, qu'il a des émissaires dans tous les coins du pays chargés d'empêcher le ministre des Finances de parvenir au premier poste. Mais le ministre des Finances a presque l'âge du ministre du Travail ; c'est un aussi vieux parlementaire et il n'a pas besoin des conseils de son collègue. Je suis certain qu'il est capable de se tirer d'affaires dans la présente occurrence, pourvu que le ministre du Travail le laisse en paix. Je demande donc au ministre quel sera le tracé de la ligne dans cette partie du pays. Est-ce qu'elle suivra la route centrale dont il nous parlait dans son discours ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis bien aise d'apprendre à mon honorable ami que, dans l'est, la ligne de Moncton à Québec suivra la route la plus courte possible qui sera indiquée par les ingénieurs.

M. HUGHES (Victoria) : Le représentant de Bellechasse a fait observer que le député de Westmoreland (M. Emmerson) a clairement démontré que le tracé établi par M. Davy, celui qui passe par le cœur de la province du Nouveau-Brunswick suit une ligne diagonale et qu'il n'est pas question de l'adopter pour le nouveau chemin de fer. Pourtant, les membres de la Chambre se rappellent que c'est le tracé qui doit être suivi, s'il faut en croire ce que le premier ministre nous a dit dans le discours prononcé au commencement du présent débat. Le premier ministre a fait remarquer que cette route a été explorée et qu'elle serait suivie, ajoutant qu'il y avait 209 milles de distance entre Moncton et Edmundston. Pendant mon discours, j'ai fait allusion à certaines paroles du ministre des Finances et le député de Bellechasse m'a interrompu, en disant :

> L'honorable député ne suit pas du tout le tracé qui sera adopté.

Et, lorsqu'il a pris la parole lui-même, il nous a indiqué quel serait le parcours de la ligne nouvelle :

> Les seules explorations et les seuls tracés qui soient vraiment dignes d'attention, sont ceux que M. Têtu a faits en 1880 et en 1890, et celui que M. Hoare lui-même a fait en 1891. Ils couvrent tout le territoire.

J'avais déjà fait observer que ces arpenteurs prétendaient que c'était la ligne la plus courte. J'ai soutenu qu'il était impossible de suivre le tracé qu'ils avaient indiqué et j'ai cité des faits et des chiffres à l'appui de mon assertion. Je constate que le représentant de Bellechasse, que je regrette de ne pas voir à son siège, a tenu le langage suivant à mon égard :

> En parcourant l'édition non revisée des Débats, je vois qu'il a jugé prudent d'éliminer de son discours certains chiffres qu'il avait cités comme représentant les distances entre certains points de l'Intercolonial, et certains autres points imaginaires de la nouvelle ligne. Il a dit que le point de départ de la route centrale décrite par l'honorable ministre des Finances est à huit milles de Trois-Pistoles, lorsque, de fait, Trois-Pistoles est, en droite ligne, à 44 milles du point le plus rapproché de ce nouveau chemin de fer.

Je puis dire à l'honorable député que cette assertion est tout à fait erronée, qu'elle ne renferme pas un mot de vérité et que pas un seul chiffre ni une seule parole du discours que j'ai prononcé dans cette enceinte n'ont été retranchés du compte rendu par qui que ce soit à ma connaissance ou avec mon consentement. J'ajouterai qu'en parlant de la route centrale je m'en rapportais à la description qu'en avait donné le ministre des Finances et d'après laquelle elle commence à huit milles au sud de Trois-Pistoles. Le représentant de Bellechasse a jugé à propos de dire que nous étions opposés au choix de cette route, tandis que tous

ceux qui m'ont entendu savent que j'ai déclaré clairement que je n'étais pas hostile à la construction d'un chemin de fer à travers ce pays, attendu que j'avais favorisé l'octroi d'une subvention généreuse en faveur d'une voie ferrée dans cette région ; mais, que j'ai voulu faire ressortir combien il était futile de leur part de prétendre qu'ils abrégeraient la distance à franchir de 200 à 240 milles. L'honorable député de Bellechasse lui-même a éventé la mèche dans son discours. Il a dit que :

Bien que la ligne dont on a aussi fait la tracé n'offre pas tous les avantages d'une route d'entier parcours, grâce à sa situation elle se prêterait admirablement à la colonisation et aurait certainement une part du commerce extérieur.

Puis il a cité le passage suivant du rapport de M. Têtu, relativement au tracé de la ligne :

La ligne suit la vallée du Cabano jusqu'à la tête du lac Long, puis la vallée du Saint-François jusqu'au pied du lac Pohenegomook, et passe, à un certain endroit, tout près de la frontière des Etats-Unis. Jusqu'ici, la ligne est excellente sous le rapport des pentes et de l'alignement, le terrain s'élevant si graduellement que pas une pente ne devra avoir plus de 53 pieds au mille.

C'est la ligne qui se raccordera au chemin de fer partant de Trois-Rivières et se rendant à Edmundston en longeant le lac Témiscouata, et j'ai été surpris de constater que le député de Bellechasse ne connaît pas les lacs et les rivières de cette partie du pays qu'il a la bonne fortune de représenter dans cette Chambre. Il a ensuite indiqué les routes que ces ingénieurs avaient mission de suivre. Je citerai de nouveau les instructions que le gouvernement leur avait données :

L'exploration que vous avez été chargé de faire, par lettre du 31 août dernier, doit avoir pour l'objet principal de découvrir un tracé facile pour l'établissement d'un chemin de fer et de lever le niveau des terrains depuis Saint-Anselme au lac Etchemin, et du lac Etchemin à la frontière, en passant par Sainte-Justine. Vous aurez aussi à explorer depuis le lac Etchemin en allant vers le nord-est, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick.

J'ai parlé des pentes. Voici ce qu'en dit cet arpenteur :

Pente.—Bien que les montagnes m'aient parfois oblige à faire des détours, j'ai toujours trouvé que la pente était douce ; de fait, elle n'a jamais excédé un pied par cent pieds, à l'exception d'un demi mille où j'ai trouvé qu'elle était d'un pied et demi par cent pieds.

Le représentant de Norfolk-nord, l'orateur du gouvernement, déclare qu'une ligne d'entier parcours ne doit pas présenter de pentes dépassant quatre dixièmes de pied au mille ; or, celle-ci offrirait des inclinaisons d'un pied par cent pieds. Puis au sujet de la distance qui s'étend entre le 85e et le 100e mille, le rapport de l'ingénieur ajoute :

A cet endroit, je me trouve à 1,450 pieds au-dessus du niveau de **la mer,** dans une région de montagnes, mais le chemin que j'ai suivi passe dans une vallée fertile, bien boisée d'érables, de bouleaux, etc., et traversée par de nombreux petits cours d'eau, qui sont tributaires du lac.

Je ferai observer ici que le chemin suivi part de Lévis, qui se trouve à la hauteur du 46° 50′ de latitude nord, se dirige vers le sud jusqu'au lac Etchemin situé sous le 46° 20′ de latitude. Autrement dit, il dévie de plus de 30 milles. Ensuite, il défléchit vers le nord et s'approche de la frontière du Maine, sous le 47° 25′ de latitude nord ; c'est-à-dire qu'après avoir descendu 30 milles au sud, il remonte à 70 milles au nord. A partir de Lévis il serpente constamment sur une distance de 120 milles avant d'atteindre Edmundston, piquant au sud, remontant au nord pour se diriger de nouveau vers le sud. Je ne fais aucunement entrer la ligne droite dans mes calculs. Examinons maintenant les distances. Le représentant de Bellechasse admet qu'il y a un défilé entre le 85e et le 100e mille, à 1,450 pieds d'élévation. Puis, il ajoute :

On atteint le soumet à la tête du lac Etchemin, à 38 milles et demi de Saint-Anselme, à une hauteur de 762 pieds au-dessus du Québec-Central à Saint-Anselme, ou de 962 pieds au-dessus de l'Intercolonial à Saint-Henri.

Dans mon discours, j'avais bien fait ressortir l'impossibilité de franchir un défilé entre le lac Etchemin et la Rivière-Ouelle, si ce n'est à une hauteur d'au moins 306 pieds. L'honorable député renchérit encore, puisqu'à son avis, ce chemin passera à 100 pieds environ au-dessus de l'endroit que j'ai indiqué. D'après les calculs mêmes de l'honorable député, je constate que cette ligne devra passer en deux endroits à des hauteurs de 1,300 à 1,500 pieds, avant de franchir l'obstacle.

M. KEMP : Quelle sera la pente au mille?

M. HUGHES (Victoria) : L'arpentage n'a été fait que par cheminement, quoi qu'on en ait dit. J'ai fait des recherches dans les archives du gouvernement de Québec et dans les cartons du ministère des Chemins de fer à Ottawa et j'ai constaté qu'il n'y a eu aucune sorte d'arpentage à la chaîne et à l'équerre, et ceux qui soutiennent le contraire dénaturent les faits à dessein ou non. A partir du niveau de la mer à Québec il faut franchir deux hauteurs de près de 1,500 pieds.

M. KEMP : Ce qui rend impossible des pentes de quatre dixièmes, n'est-ce pas ?

M. HUGHES (Victoria) : Oui, en allongeant le parcours, la plus faible inclinaison possible serait d'un à un et demi pour cent. Je le disais il y a un an ou deux, il importe d'établir un chemin de fer de colonisation dans ce pays, et j'ajoutais que la représentation conservatrice d'Ontario consentirait à l'octroi d'une subvention de $6,400 par mille. Je déclarais que nous étions prêts à venir en aide à nos compatriotes canadiens-

français et à favoriser la colonisation de ce territoire au moyen d'une subvention de $6,400 par mille, pour permettre à la population d'expédier ses produits ; mais il y a lieu de réfléchir et d'obtenir plus de renseignements, lorsqu'il s'agit d'un chemin qui coûtera $50,000 au mille et dont les pentes seront si raides qu'il sera impossible de s'en servir pour le transport des marchandises. Je demanderai au ministre de la Justice s'il connaît le résultat des études faites sur le terrain. Je voudrais aussi savoir du premier ministre, qui est toujours d'une urbanité exquise, s'il a des données provenant d'une exploration de ce territoire. Y a-t-il eu un arpentage à la chaîne et à l'équerre et peut-on obtenir un rapport concernant la route entre Lévis et le Nouveau-Brunswick, en passant par la passe du lac Etchemin ou par le défilé de Saint-Anselme? Mon honorable ami ne possède aucune donnée. Je voudrais savoir où sont les masses de renseignements qu'on prétendait avoir. Je crains qu'elles n'aient été le fruit de l'imagination. Je regrette de voir que le représentant de Victoria, N.-B., n'est pas à son siège. Je déplore aussi l'absence du député de Hants. Cependant, j'espère qu'avant la clôture du débat, il nous sera donné de les voir dans cette enceinte. Le représentant de Victoria a parlé de cette route comme d'une suface plane. Ces honorables députés semblent être dans le même cas que le ministre des Finances ; ils ne connaissent aucunement cette route. Le ministre de la Justice ne porte intérêt qu'au tronçon de la ligne qui se trouve dans le voisinage de la cité de Québec ; il n'en connaît plus rien lorsqu'après avoir traversé le fleuve elle a atteint Lévis. Le ministre des Douanes boude ; et l'oracle, le député de Norfolk-nord, a été averti de ne pas desserrer les dents. On l'a muselé et il ne doit plus prendre part au débat. Néanmoins, le député d'Annapolis se charge d'établir le tracé de la ligne. C'est le septième tracé qu'on nous indique pour traverser le Nouveau-Brunswick. L'honorable député dit que :

> Le chemin partira de la jonction de la Chaudière pour se rendre à "Connors' Station," de là à Edmundston et à Saint-Léonard, de Saint-Léonard à Plaster-Rock, de Plaster-Rock à Boiesville, de Boiesville à Chipman, de Chipman à "Berry's Mills," sur l'Intercolonial.

Si nous examinions ce tracé? Nous prendrons les chiffres cités par le représentant de Bellechasse qui déclare que, depuis la bifurcation de Chaudière jusqu'à la station de Connors en passant par Saint-Anselme, la distance est de 209½ milles. Il faudra certainement ajouter dix à quinze milles pour avoir des pentes convenables. Mais, je m'en tiens à ses calculs. Disons 209 milles entre la bifurcation de Chaudière et Edmundston ; puis 260 milles pour se rendre d'Edmundston à Moncton par "Berry's Mills," la seule route praticable à moins de grimper aux versants des montagnes. On obtient ainsi 469 milles entre la bifurcation de Chaudière et la cité de Moncton—l'Intercolonial n'a pas vingt milles de plus. J'accepte les calculs de nos adversaires, ceux du représentant de Bellechasse pour les distances à franchir dans la province de Québec et ceux du député d'Annapolis quant il s'agit du Nouveau-Brunswick.

M. KEMP : Assurément, ils ne construiront pas cette partie du chemin !

M. HUGHES (Victoria) : Je crois qu'ils songent à retirer le bill. J'ai devant moi le rapport officiel de la commission des études géologiques sur la partie du Nouveau-Brunswick que la ligne traverserait. Voici la carte de la région de Frédéricton et d'Andover dans la province du Nouveau-Brunswick, publiée en 1902. Par le tracé indiqué par le député d'Annapolis le plateau qui sépare la petite rivière aux Saumons de la rivière Tobique a une élévation de 320 pieds ; la vallée de la rivière Saint-Jean avant d'arriver au confluent de la petite rivière aux Saumons est à 355 pieds de hauteur. Entre ces deux points, il faut que le chemin s'élève en moins de cinq milles à 355 pieds et franchisse une chaîne de montagnes à plus de 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il redescendra ensuite dans la vallée à 320 pieds plus bas. Plaster Rock est à environ 365 pieds d'élévation. Là se trouve actuellement le terminus de l'embranchement de la vallée de la Tobique appartenant au Pacifique Canadien. Mon honorable ami, (M. Wade), dit que le chemin se rendra ensuite à Boiestown.

A propos de ce district, je ferai observer que de Plaster Rock à moins de dix milles au delà, le sol s'élève de 365 à 1,206 pieds, et cette élévation, au lieu d'être graduelle, se produit par une succession de ressauts qui se trouvent à angle droit par rapport à la ligne projetée. Cela revient à dire que sur un parcours de moins de dix milles, le sol s'élève de tout près de 900 pieds, soit, en moyenne, une élévation de plus de 80 pieds au mille ; or, mon honorable ami de Norfolk-nord a déclaré qu'il est impossible de construire une route transcontinentale ou un chemin de fer devant servir au transport du grain si la pente du terrain excède vingt pieds au mille. Pour ce qui concerne les chaînes de montagnes de la province de Québec, il suffit de se reporter aux chiffres que nous a soumis l'honorable député de Bellechasse pour se rendre compte que ceux que j'ai moi-même communiqués à la Chambre sont loin d'être exagérés. Sans s'en douter, cet honorable député a démontré de la manière la plus concluante que pour pénétrer dans le Nouveau-Brunswick, il faudra traverser deux chaînes de montagnes dont l'une est de près de 500 pieds plus haute que l'autre, dont la hauteur est de 1,306 pieds. Maintenant, je le demande au directeur général des Postes, au ministre des Travaux publics, au ministre du Commerce, ou au ministre de la Justice, se propose-t-on de prolonger ce chemin depuis Lévis jusqu'à

Moncton ? Qu'en pense le ministre des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le premier ministre a répondu à cette question cet après-midi.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas entendu sa réponse. Le ministre des Travaux publics veut-il dire que le premier ministre est toujours d'avis qu'il faut que le chemin traverse ces chaînons de montagnes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous avez eu sa réponse aujourd'hui même.

M. HUGHES (Victoria) : Il me ferait grand plaisir d'entendre le ministre la répéter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il a répondu dans l'affirmative.

M. KEMP : Il n'a pas dit que le chemin de fer passerait sur les chaînes de montagnes.

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député de Victoria, N.-B., propose un parcours tout différent. Voici ce qu'il dit :

Il évitera de franchir cette ligne en suivant les bassins des cours d'eau qui se déversent dans le Saint-Laurent. En côtoyant cette chaîne de montagnes, il traversera un ou deux petits tributaires du fleuve Saint-Jean ; parviendra au côté sud de la chaîne qu'il longera jusqu'au point où le lac de la frontière se déverse dans la rivière Saint-François.

Puis il ajoute :

On traverse cette vallée et on atteint la vallée du fleuve Saint-Jean sur le territoire canadien, et on se rend à Edmundston et à Grand-Falls ; puis, on traverse le pays de biais pour se rendre à Moncton.

M. le président, je viens de signaler d'une manière bien imparfaite ce que j'ai déjà indiqué avec plus de détails en une autre occasion, c'est-à-dire que pour faire pénétrer leur chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, ces messieurs devront lui faire franchir des montagnes de 1,500 à 1,700 pieds de hauteur, et que pour atteindre la vallée, on se trouvera en face d'une rampe de 300 à 400 pieds sur un parcours de moins de dix milles. Voilà ce qu'il faudra faire, à moins qu'on ne fasse un détour pour passer par la vallée de la rivière Saint-Jean.

Une VOIX : Et raccourcir la ligne de vingt milles.

M. HUGHES (Victoria) : Pas tant que cela. On pourrait la raccourcir d'une vingtaine de milles s'il était possible de lui donner une pente d'un demi ou d'un pour cent, mais si on lui donne la pente de vingt pieds au mille dont a parlé l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), le parcours que désirent lui assigner ces messieurs, depuis Lévis jusqu'à Moncton, en sera de cinq à quinze milles plus long que celui de l'Intercolonial. A part de la Métapédia, l'Intercolonial ne franchit, entre Lévis et Moncton, aucune hauteur excédant 700 pieds que, d'après les ingénieurs dont le témoignage est corroboré par l'honorable député de Bellechasse, ces messieurs de la droite veulent faire franchir à leur chemin des hauteurs de 1,306 et de 1,806 pieds.

M. KEMP : Et il a appuyé le projet.

M. HUGHES (Victoria) : Sans doute. Je remarque que l'honorable député de Norfolk-nord est plongé dans le réflexion ; il pourrait peut-être nous dire quelle distance il doit y avoir entre la baie de Nipigon et l'endroit où passera ce chemin de fer, au nord du lac Supérieur.

M. CHARLTON : Je pensais à ce qu'a dit l'honorable député par rapport au Wisconsin-Central, et je lui serais vraiment obligé s'il voulait bien nous dire la longueur de ce chemin-là, où se trouvent ses têtes de ligne, tant au nord qu'au sud, et quels sont les principaux endroits qu'il traverse.

M. HUGHES (Victoria) : Je le ferai avec plaisir. Partant de Chicago, le Wisconsin Central passe par Waukesha, situé à dix-huit milles à l'ouest de Milwaukee, et se rend jusqu'au Fond du Lac et à Neenah ; il possède en outre un embranchement sur Manitowoe.

Une VOIX : Il ne passe pas dans le voisinage de Norfolk.

M. HUGHES (Victoria) : Il ne va pas à Norfolk, mais Norfolk pourrait y venir. Ce chemin de fer a deux embranchements qui aboutissent au lac Michigan, et M. Charles Hays, qui s'y connaît en chemins de fer, savait très bien ce qu'il faisait en le choisissant. L'un de ces deux embranchements se rend à Milwaukee, et l'autre à Manitowoe, sur la rive ouest du lac Michigan. Le Grand Tronc est déjà maître de ces endroits, du port de Grand Haven et autres. Le Wisconsin-Central se dirige ensuite vers l'ouest. J'espère que l'honorable député (M. Charlton) se rappelle cela—je lui demande pardon, il n'est que commissaire.

M. TAYLOR : C'est le futur ministre.

M. HUGHES (Victoria) : Non pas. Quand on veut avoir son vote, on n'a qu'a faire miroiter à ses yeux une place de commissaire. On peut toujours dire quand l'honorable député de Norfolk doit rentrer dans les rangs. Voici comment cela se passe. S'il vous arrive quelque matin de lire dans les journaux une dépêche datée de Washington et disant : "Il est rumeur que la commission internationale reprendra ses séances au commencement de l'automne," notez bien l'allure nouvelle que prendra l'honorable député ce matin-là. Il porte son chapeau un peu plus droit sur la tête, au bout d'un jour ou deux, il a des entretiens familiers avec le premier ministre, et on réussit alors à lui faire faire de la besogne comme celle qu'il a accomplie l'autre jour.

M. CHARLTON : J'en appelle au règlement. L'honorable député (M. Hughes) avait commencé à répondre à ma question, mais il a changé de sujet.

M. HUGHES (Victoria) : Je demande pardon de cette disgression. Le chemin de fer se rend jusqu'à Abbotsford, d'où un embranchement se rend jusqu'au bord du lac Supérieur. De ce dernier endroit, le Wisconsin-Central se rend à Duluth par le Northern-Pacific qu'il a affermé pour 99 ans ; il revient ensuite à la ligne principale qui vient aboutir à quelques milles de Saint-Paul et de Minneapolis, et il a acquis pour 99 ans le droit de circulation qui lui permet de pénétrer dans ces deux villes.

M. CHARLTON : Je remercie l'honorable député des renseignements précis qu'il vient de nous donner. La connaissance parfaite qu'il a de tous les détails de la question me portent à me demander si M. Hays ne l'a pas chargé de quelque emploi par rapport à ce chemin de fer, et si ce n'est pas ainsi qu'il a pu recueillir ces renseignements qui m'étonnent, tant ils sont précis.

M. HUGHES (Victoria) : Je puis dire à l'honorable député que jamais M. Hays ne m'a fait l'honneur de m'employer. Jusqu'à présent, j'ai toujours ignoré que M. Hays employât des membres du parlement. Je remercie l'honorable député du renseignement. Je regrette de me trouver dans l'obligation de m'arrêter à cela, mais j'y trouve l'explication de l'ardeur que l'honorable député a apportée à défendre cet abominable projet. Quoi qu'il en soit, l'honorable député devrait éviter de mesurer les autres à son aune. Je ne me suis jamais vendu.

M. CHARLTON : Je n'ai pas laissé entendre que l'honorable député s'est vendu ; j'ai tout simplement dit que c'eût été un grand honneur que d'être appelé à conduire des négociations de ce genre au nom de la compagnie.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis heureux d'entendre l'honorable député dire qu'il considère cela comme un honneur. Bien que ce puisse être un honneur pour un membre du parlement de faire certains travaux pour le compte de M. Hays, par rapport au Wisconsin-Central, je ne crois pas, cependant, qu'un député doive se laisser influencer par cela dans l'exercice de son devoir d'homme public. J'espère que mon honorable ami (M. Charlton) n'a pas subi d'influence de ce genre.

On pourrait raccourcir la ligne du Wisconsir-Central en construisant deux courts tronçons. Ce chemin de fer est susceptible de devenir la ligne la plus courte reliant Chicago à Saint-Paul et à Minneapolis.

M. CHARLTON : Quelle serait la longueur de ces courts tronçons ?

M. HUGHES (Victoria) : On pourrait construire une ligne entre Portage et Waukesha, et établir un court embranchement à travers cette partie-là du pays, ce qui aurait pour effet de raccourcir la ligne de 40 à 50 milles. Puis, un autre embranchement partant de Greenwood pour aboutir au chemin de fer de Minneapolis et de Saint-Paul, la ligne du Wisconsin-Central se trouverait encore raccourcie de 28 milles et deviendrait la route la plus courte entre Chicago, Minneapolis et Saint-Paul. Enfin, lorsqu'on aura construit le prolongement de la ligne depuis Saint-Paul et Minneapolis jusqu'à Winnipeg, le Grand-Tronc-Pacifique sera en possession de la meilleure et de la seule route transcontinentale—celle du Pacifique-Canadien exceptée—de toute l'Amérique du Nord.

M. CHARLTON : En passant par Winnipeg et au nord du lac Nipigon.

M. HUGHES (Victoria) : Le Grand-Tronc-Pacifique entend bien ne jamais passer au nord du lac Nipigon ; c'est ce qu'il a clairement donné à entendre dans le contrat ; il se propose de ne jamais utiliser un seul mille de ce chemin. L'honorable député de Norfolk-nord a lui-même reconnu que le Grand-Tronc-Pacifique n'a l'intention de se rendre ni à Port-Arthur ni à Fort-William.

M. LENNOX : Il peut bien avoir changé d'opinion depuis.

M. HUGHES (Victoria) : Oh ! mais il ne change pas d'opinion sans motif. Je suis persuadé qu'on ne nous a pas fait connaître la cause du changement survenu hier dans l'esprit de l'honorable député. Le Grand-Tronc-Pacifique veut atteindre Duluth, mais j'aimerais mieux le voir se rendre à quelque port canadien.

Port-Simpson est plus rapproché de quelque cents milles des ports d'Asie que ne le sont Victoria, Vancouver, Portland ou San Francisco, et nous avons la meilleure route à travers les passes les moins difficiles et à travers le territoire le plus fertile jusqu'à Winnipeg. Aujourd'hui, un voyageur peut quitter Winnipeg et se rendre à Toronto par Minnéapolis et Chicago. Un autre voyageur, par le train " Imperial limited " du Pacifique Canadien, peut arriver à Toronto 43 minutes plus vite que celui qui sera parti de Chicago. Peut-on nous dire pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique se donnerait la peine d'amener un wagon de fret de Winnipeg à Montréal, Québec ou Portland par le chemin qu'il est supposé louer de ce gouvernement, au nord du lac Supérieur, quand cette compagnie possède un bien meilleur chemin à travers un territorie fournissant tout le trafic local nécessaire, à proximité des terrains houillers, et cela jusqu'aux ports de Milwaukee et Chicago, et jusqu'aux grandes villes de Détroit, Montréal, Québec, Portland, Boston et New-York ? J'aimerais à demander à l'honorable député de Norfolk-nord combien il s'écoulera de temps afin que la ligne au nord du lac Supérieure soit construite. Sera-t-ce dans dix ou quinze ans?

M. CHARLTON : L'honorable député veut-il connaître mon avis là-dessus ?

M. HUGHES (Victoria) : J'en serais très heureux.

M. CHARLTON : Cela peut-il lui être de quelque service ?

M. HUGHES : Nous aimerions à savoir ce qu'en pense le gouvernement. En outre, l'honorable député m'a posé une question au sujet du Wisconsin Central, à laquelle j'ai répondu du mieux qu'il m'a été possible.

M. CHARLTON : Ce débat me rappelle quelques incidents qui se sont passés en cette Chambre dès 1885, alors que nous en étions à discuter le bill des franchises, et le caractère de ce débat ressemblait beaucoup à celui de ce soir. On avait, comme ce soir, un certain objet en vue, qui n'était pas l'objet ostensible. Il y avait déjà une semaine ou à peu près que le débat se poursuivait, quand un matin un de mes amis, qui fait maintenant partie du Sénat, fut chargé d'occuper l'attention de la Chambre durant une heure. Trois quarts d'heure s'écoulèrent tant bien que mal, et alors l'orateur dut informer son leader—il parlait alors devant des sièges à peu près vides, car il était quatre heures du matin—qu'il ne pouvait pas aller plus loin Ce que voyant, on lui intima l'ordre de recommencer son discours, et il vint ainsi à bout de son heure. Si mon honorable ami veut suivre cet exemple, il pourra nous faire passer beaucoup de temps.

M. HUGHES : Il n'y a qu'un seul membre, de ce côté-ci de la Chambre, qui ait pu trouver moyen de rire des efforts désespérés de l'honorable député pour nous raconter une bonne histoire, et celui-là est l'un des malheureux représentants du Cap-Breton. Il est surprenant que le gouvernement ne réponde pas à cette question. Si on croit que nous allons rester ici à siéger et nous contenter de dresser procès-verbal des décisions de ces messieurs, on se trompe beaucoup. J'ai répondu avec courtoisie à la question de l'honorable député, et il ne veut pas répondre à la mienne.

M. CHARLTON : Je n'ai pas saisi le sens de la question.

M. HUGHES : J'ai demandé en combien de temps le gouvernement pensait qu'il pourrait construire cette ligne. Cela prendrait-il un ou deux parlements, ou même trois ?

M. CHARLTON : Je puis assurer à mon honorable ami que je vais me renseigner à ce sujet, afin de pouvoir lui donner une réponse. Il me faudra, cependant, un peu de temps, avant que je puisse y arriver.

M.HUGHES : Cela me rappelle l'histoire d'un certain prédicateur nègre qui exerçait une grande influence sur ses ouailles. On lui demanda, une fois, de faire servir son influence à un certain objet, et comme on cherchait à savoir quel était le prix que ce service pouvait valoir, il répondit : Mon fils passera dans la matinée pour vous voir à ce sujet. J'aime à croire que l'honorable député ne cache aucune malice de ce genre dans son sac.

Je lui serai infiniment obligé de nous dire franchement ce qu'il pense, car il peut changer d'avis d'ici à demain. Je n'ai pas réussi à obtenir une réponse d'aucun des ministres présents, mais je vois que le ministre de la Milice vient de prendre son siège, et j'ai tout lieu de croire que celui-là, au moins, avec l'urbanité et l'esprit de justice qui le caractérisent, nous donnera le rensengnement que je demande. Cependant, j'ai appris qu'il était, lui aussi, en grève, et que, quand il s'était agi pour le ministre des Finances de quitter le ministère, le ministre de la Milice avait sérieusement songé à suivre l'ex-ministre des Chemins de fer dans sa retraite. Je dois faire remarquer à l'honorable ministre que j'ai déjà essayé à diverses reprises d'obtenir de quelque membre du gouvernement une réponse à une question importante sur laquelle le pays désire avoir plus de lumière. Je viens de faire appel au factotum du gouvernement, celui-là même dont on se sert comme porte-paroles et pour faire des déclarations dont on n'aime pas à prendre officiellement la responsabilité en tant que ministres de la couronne. Je viens de lui adresser un appel pour lui demander de me dire combien de temps on prendra à construire cette ligne Moncton-Winnipeg, et je n'ai pas pu obtenir de réponse. Peut-être le ministre de la Milice —si toutefois il est dans les bonnes grâces de celui qui est au fond du projet—voudra-t-il, avec sa courtoisie ordinaire, nous donner quelques renseignements à ce sujet. Mais lui aussi professe ignorance. Il n'en sait pas plus long que les autres, et il ne veut pas répondre. Quand mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) mit hier résolument les pieds dans le plat en exprimant le désir que ce chemin n'arriverait jamais au Fort-William, le ministre de la Justice, qui est un politique ne manquant pas d'astuce, s'aperçut que cela serait mal vu du pays et il vint au secours de son ami, empêtré dans de mauvais draps, en lui soufflant à l'oreille qu'il était parfaitement entendu au Sénat qu'une clause devait être ajoutée afin de permettre la construction d'un embranchement de 140 milles sur le port de Nipigon. De Winnipeg à l'extrémité nord du lac Nipigon, il y a au moins 550 milles. En prolongeant la ligne 150 milles plus au sud, cela nous donne 700 milles, soit un détour au nord-est et ensuite au sud-ouest afin d'arriver à ce port—Conmee sur le lac Supérieur. Et une fois arrivé là, ce port ne saurait se comparer avec Port-Arthur. Dans le " Globe ", de Toronto, du mardi 18 août dernier, il y a un télégramme de Port-Arthur qui a trait à cela. Ce télégramme est précédé du titre suivant : " La région du lac Nipigon est riche en forêts et en terres agricoles " Le

"Globe" se donne bien garde de dire que tout ce bois a été réservé à un "combine" dont M. Conmee est l'organisateur :

Port-Arthur, 17 août.—Un groupe considérable de touristes composé de MM. James Conmee, M.P.P., J. T. Emerson, N. Simon, N. W. Rowell, C.R., D. F. Burk, A. F. Patterson, avec plusieurs guides indiens, un yatch à vapeur, un bateau à voiles et des canots, est de retour d'une excursion de dix jours autour du lac Nipigon. Ils ont contourné les rives du lac ; ils ont remonté la rivière Paskogan jusqu'à dix milles, et la rivière Mud jusqu'à quatre milles. Ils se sont aussi rendus jusqu'au camp des arpenteurs du Grand-Tronc-Pacifique, et ils ont pu constater que tout marchait d'une manière satisfaisante. Cette expédition représentait la Compagnie de pulpe de Nipigon, et le Canadien Fish Club. Des filets furent tendus tous les jours, et l'on y prit des quantités étonnantes de poisson blanc, de truite, etc. On constata qu'il y avait là d'immenses étendues de forêts d'épinettes, et de belles terres arables sur les côtés ouest et sud du lac. Les colons Indiens y récoltent du maïs et d'excellentes pommes de terre. On estima que le lac devait contenir au moins 900 îles. Les sportsmen des Etats-Unis affluaient le long de la rivière Nipigon. On captura une fois d'un seul coup trois poissons dont les poids réunies représentaient une centaine le livres.

Et l'honorable député vient nous dire qu'il n'y aura pas de trafic sur ce chemin de fer de la rive nord quand on peut capturer trois poissons de cette taille fabuleuse dans les eaux mêmes qui ont été réservées au parti de pêche de M. Conmee.

Une VOIX : Ce sont là des parasites ou "suckers".

M. HUGHES : Non, les "suckers" sont tous ici à Ottawa. Cette engeance n'existe pas là-bas.

Je regrette que les ministres n'aient pas jugé à propos de nous donner les renseignements demandés. Dans tous les cas, comme je suppose qu'ils ont besoin d'un peu de temps pour réfléchir, je viens les prier de considérer tout cela à nouveau, et j'ai l'espoir que quand j'aurai encore l'occasion de paraître devant le comité, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) voudra bien alors avoir ses réponses toutes prêtes à ces questions.

M. OSLER : M. l'Orateur, les ministres ainsi que les députés de la droite considèrent apparemment ce sujet comme si c'était quelque chose d'absolument trivial et de peu d'importance alors qu'il s'agit au contraire du débat le plus grave qui ait encore occupé l'attention de ce parlement, du moins depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie. On paraît croire que nous n'avons pas du tout besoin d'être renseignés sur cette affaire, et les ministres et leurs partisans ont admis qu'ils n'ont pas d'autres renseignements que ceux qu'ils nous ont donnés, ce qui ne veut absolument rien dire. Cette question des rampes est fort importante. Si un chemin de fer ne peut pas être construit de Winnipeg à l'est avec des rampes semblables à celles dont a parlé l'honorable député de Norfolk-nord, alors ce chemin est inutile, et le gouvernement n'a aucune garantie du Grand Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique qu'on exploitera cette section s'il se trouve qu'on n'en peut retirer aucuns bénéfices. La section de l'ouest du Grand Tronc est celle qui est la plus lucrative, et c'est aussi celle à laquelle on accorde une plus forte subvention. En fait, c'est là une section de chemin de fer qu'il serait agréable à toute association quelconque de financiers de prendre à sa charge, abstraction faite de l'utilité qu'elle peut représenter à la Compagnie du Grand Tronc. Je le répète, j'aimerais beaucoup voir le Grand Tronc aller au Nord-Ouest, pour raccorder cette région avec son réseau de l'est. En supposant que le Grand Tronc vienne dans l'ouest, et qu'il construise en peu d'années la section des prairies, ainsi qu'il peut parfaitement le faire, son débouché se trouverait être nécessairement au sud, où il effectuerait un raccordement avec ses propres lignes, et alors durant cinq ou six ans nous verrions le trafic passer sur le réseau du Grand Tronc à travers les Etats-Unis, ce qui serait autant de perdu pour nos propres ports. Nous nous trouverions donc alors, dans l'ouest, dans la même situation que dans l'est, où le gouvernement a dû payer fort cher au Grand Tronc pour permettre à l'Intercolonial d'arriver à Montréal, sans qu'on en ait obtenu d'autre résultat que de contribuer à la prospérité du terminus du Grand Tronc à Portland, au détriment de nos propres ports. Eh bien ! je dois dire qu'il n'est guère courtois de la part des honorables membres du gouvernement ou des principaux représentants de la droite de faire ainsi la sourde oreille à nos demandes, comme suite, sans doute, au mot d'ordre qu'ils ont dû recevoir.

Je vois par le calendrier que nous sommes en septembre. Or, septembre ouvre la saison des huîtres. Nous savons tous que les huîtres se meuvent lentement, et qu'autrefois elles étaient si bavardes qu'elles attirèrent sur elles l'attention des autres habitants des mers, et cela à leur grand détriment, car elles furent dévorées à belles dents. Ce que voyant, les huîtres les plus sages se réunirent en conclave et décidèrent qu'il n'y avait de sûreté pour elles qu'en autant qu'elles resteraient à l'avenir parfaitement muettes. Et c'est ainsi que, depuis lors, il a toujours été de tradition, dans le royaume des mollusques, de ne plus ouvrir la bouche. Ces bivalves s'épargnent ainsi beaucoup de mésaventures, mais il leur arrive cependant de tomber de temps à autre dans les filets d'un pêcheur et alors elles périssent par milliers. Je crains que quelque désastre de ce genre ne survienne au banc d'huîtres qui a été transporté de l'autre côté de la Chambre.

M. LEFURGEY : M. l'Orateur, il semble y avoir eu un manque de bon sens et de sincérité parmi les membres de la droite,

au cours de ce débat. Il est vrai que l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) a avoué cette après-midi qu'il parlait pour gagner du temps. Il me paraît que plusieurs autres membres de la Chambre ont aussi parlé simplement pour gagner du temps, au lieu de discuter cette question loyalement. Le chef du gouvernement a annoncé qu'on avait deux objets en vue en construisant ce chemin de fer : De pouvoir se passer, au besoin, du privilège de transit, et d'assurer un débouché bon marché aux produits de l'ouest.

Mais au lieu de cela, et ainsi que l'a exposé l'honorable député d'York (M. Maclean), ce projet ne semble avoir été qu'une affaire montée afin de s'assurer le plus grand nombre de votes possibles, aux prochaines élections, dans chacune des provinces. J'ignore si cela pourra avoir de l'effet dans quelques-unes des provinces, mais je ne crois pas qu'on doive s'attendre à rien de ce genre dans l'Ile du Prince-Edouard. Nous avons là un journal, soi-disant indépendant, mais qui en réalité appuie le parti libéral depuis dix ou douze ans. En parlant de ce journal l'autre jour, l'honorable député de King, I.P.-E., (M. Hughes) s'est laissé allé à faire certaines remarques désobligeantes sur le compte de cette feuille, et il a laissé entendre que ce journal ne comprenait pas du tout la situation. Pour ce qui est, maintenant, de l'accusation déjà portée que ce projet n'était qu'un moyen d'obtenir des votes, laissez-moi vous lire un extrait de ce journal afin de vous montrer à quelle sorte de réussite on doit s'attendre dans cette province. Voici ce que dit le " Guardian " de Charlottetown :

Toutes choses bien considérées, nous ne voyons pas du tout quels avantages pourrait retirer l'Ile du Prince-Edouard de ce projet. Le " Patriot " et le " Pioneer," les organes du gouvernement dans cette province, se contentent de citer les arguments qu'on fait valoir auprès des populations de l'Ouest pour leur démontrer combien ce nouveau chemin de fer va leur être avantageux. Mais assurément nous devons avoir le droit de voir en quel sens tout cela peut nous affecter. Si nous ne voyons pas à sauvegarder nos propres intérêts, nous ne devons pas nous attendre que l'ouest nous rendra ce service. Le gouvernement parle de construire 1,800 milles de chemin de fer et de porter cela au compte de la dette publique. La moyenne du coût de construction des chemins de fer du Canada, tant bons que mauvais, a toujours été d'un peu plus de $56,000 par mille. D'après ce que nous pouvons connaître du pays entre Moncton à Winnipeg, ce territoire est bien plus accidenté que tout ce qu'aucun chemin de fer canadien a eu jusqu'ici à traverser, et le coût en devra en toute probabilité être plus élevé. Ces frais de construction peuvent donc être de 100 à 110 millions pour la section du gouvernement, non compris la garantie pour la section de l'ouest. En proportion de la population, la cinquantième partie de cette dette devra être assumée par l'Ile du Prince-Edouard, soit deux millions de dollars ou plus. Cela représente approximativement $100 pour chaque famille de l'Ile du Prince-Edouard. Allons-nous encourir ces lourdes charges sans compensation, et sans qu'on puisse s'attendre à en retirer quoi que ce soit ? Assurément, la chose vaut qu'on y songe.

Le même manque de conduite se remarque dans les affaires fédérales. Il y eut un temps où le libéralisme canadien voulait dire quelque chose. Dans les premiers temps de la confédération, cela était synonyme d'abolition du double mandat, le l'introduction du scutin dans les élections, des procès d'élections par les juges, de réforme du sénat, et de diverses autres innovations dont quelques-unes one été adoptées depuis. Un peu plus tard le parti libéral se fit le défenseur d'un tarif modéré contre le haut tarif des protectionnistes, et s'éleva avec force contre toute dépense inutile, et contre toute augmentation de la dette publique. Le tarif a maintenant cessé d'être une question de divergences politiques, le parti libéral ayant adopté à cet égard la politique de ses prédécesseurs, c'est-à-dire un tarif de protection agrémenté des primes. Quant au reste, voici que ce parti libéral, depuis qu'il est au pouvoir, dépense chaque année plus de millions que le parti conservateur n'en a jamais dépensé, et qu'il se propose maintenant d'ajouter directement et indirectement cent millions de dollars aux charges et obligations du pays. En fait, nous voici arrivés à l'époque où la grande question entre nos deux grands partis politiques est de sovoir si nous allons ou non donner notre consentement à la construction immédiate d'un second chemin de fer transcontinental.

L'absurdité de considérer une telle question, en se plaçant au point de vue strictement libéral ou conservateur, doit sauter aux yeux de tout citoyen intelligent. Pourquoi demander à des libéraux ou à des conservateurs, d'accepter ou de refuser ce projet tout simplement parce qu'ils sont libéreaux ou conservateurs ? Il s'agit ici de savoir si nous allons oui ou non donner suite à cette énorme entreprise. Tout cela doit être étudié au point de vue strict des affaires, et toutes questions de parti doivent en être absolument éliminées. Tout homme ayant à cœur, non seulement le souci de ses intérêts mais aussi la prospérité de son pays devrait se faire un devoir de n'agir en ces matières qu'avec la plus complète indépendancse. Que peut bien faire ici la question de parti pour aider un citoyen à juger et décider en connaissance de cause ? Est-il bien nécessaire qu'il faille adopter ce projet parce que c'est sir Wilfrid Laurier qui l'a présenté à la Chambre, ou encore qu'il faille le rejeter parce que M. Borden et ses lieutenants nous demandent de le faire ? Que pourrait bien faire ici l'esprit de parti, sinon obscurcir notre jugement et nous mettre dans l'impossibilité de voir clair en tout cela ?

Ces considérations s'appliquent surtout aux lecteurs du "Guardian" et à la population isolée, et nous sommes convaincus que sous plusieurs rapports, et précisément à cause de notre isolement et de notre petit nombre, nos besoins les plus pressants ont été complètement négligés. Le Canada n'a pas tenu ses engagements vis-à-vis de nous au sujet du service d'hiver. On s'est aussi montré injuste au sujet des télégraphes, et on n'a pas tenu compte de nos intérêts pour les taux des voyageurs et ceux de marchandises de grande et petite vitesse. Puis, subitement, on vient nous parler de dépenser une centaine de millions pour un nouveau chemin de fer transcontinental, et on nous dit que le pays ne peut pas attendre parce que le temps ne peut pas attendre. On nous demande d'accepter immédiatement cet énorme projet, à nous qui attendons depuis si long-

temps qu'on accorde à l'Ile du Prince-Edouard les mêmes avantages, pour les services publics, que ceux dont jouissent les autres provinces. Pourquoi serions-nous soudainement enchantés d'un second Intercolonial construit parallèlement au premier, ou d'un Grand-Tronc-Pacifique côte à côte avec le Canadien du Pacifique ? N'est-il pas temps que nous ayons sur tout cela une attitude plus vraiment indispensable ?

Voilà la vraie manière d'envisager la question. Comme vous pouvez le voir, le population de l'Ile du Prince-Edouard n'est pas très en faveur de ce projet qui, tout en étant apparemment un excellent moyen d'obtenir des votes dans toutes les autres provinces, ne tient aucun compte des demandes que nous présentons depuis si longtemps pour obtenir de meilleures facilités de transport.

Je crois que, contrairement aux idées exprimées par l'honorable député de King, la population de l'Ile du Prince-Edouard, quand le temps sera arrivé, sera loin de se montrer enthousiaste pour un semblable projet, conçu et exécuté avec une telle hâte. Le leader du gouvernement a fait remarquer cet après-midi que la proposition présentée par la gauche de cette Chambre d'utiliser le Pacifique Canadien depuis North-Bay jusqu'à Port-Arthur ne répondrait pas aux besoins de l'ouest. Mais cette proposition du leader de l'opposition ne comportait pas que cette ligne serait le débouché principal du grain et des autres produits de l'Ouest, mais que, pendant l'hiver, et quand les lacs sont fermés par les glaces, cette ligne pourrait servir à la fois pour le transport des produits de l'est et de l'ouest. Le leader du gouvernement a fait remarquer qu'en matière de transports, sur les chemins de fer, les grains appartiennent à une classe spéciale, et qu'afin d'obtenir le contrat complet sur tout le réseau d'un bout à l'autre du pays, il nous faudrait avoir cet embranchement de North-Bay à Port-Arthur ; qu'ainsi, quand les lacs seraient fermés par les glaces, on pourrait demander plus cher pour le transport de plus petits colis de marchandises. Le ministre nous dit que nous allons développer notre trafic des lacs. Mais la voie du lac Supérieur, ainsi que l'a parfaitement admis la droite de cette Chambre, nous offre le moyen de transport le meilleur marché.

Il nous faudrait aussi développer nos ressources à chaque extrémité de ce lac en érigeant des élévateurs, et en développant nos canaux à l'extrémité est du lac. C'est là l'un des moyens qui nous permettront d'obtenir des transports à meilleur marché. Mais vous ne pouvez pas forcer les produits de l'ouest, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, à sortir de leur voie d'écoulement naturel, celle présentant le plus de conditions faciles. Et vous ne pouvez pas non plus forcer les produits de l'ouest à passer sur une route entièrement de terre, quand il y a une route meilleur marché qui peut être et qui sera développée, mais ces développements peuvent se faire longtemps attendre si l'on dépense des millions de dollars pour un chemin de fer dont le pays n'aura aucunement besoin d'ici à de longues années.

M. LEFURGEY.

Les honorables membres de la droite confondent le projet d'ouvrir d'un seul coup à la colonisation 1,300 milles de territoire avec le grand problème du transport du grain de l'ouest par la route au meilleur marché possible, afin de nous mettre à même de pouvoir lutter avec les facilités de transport de nos voisins des Etats-Unis. On a parlé, en Chambre, cet après-midi, de plusieurs petits canaux canadiens qui ont été abandonnés, mais nous voyons d'autre part que les grands cours d'eau des Etats-Unis ont joué là-bas un rôle important dans la solution du problème des transports. A l'origine, ces voies navigables offraient bien plus d'avantages que les chemins de fer, mais ces chemins de fer sont maintenant devenus si puissants aux Etats-Unis que depuis plusieurs années le développement des voies navigables s'en est trouvé arrêté, car on redoutait la concurrence des chemins de fer. J'ai fait remarquer à la Chambre il y a quelques jours que, dans plusieurs Etats, les compagnies de chemins de fer ont pu exercer une telle pression qu'elles ont pu obtenir cette restriction que trois milles seulement de canaux pourraient être construits dans une année, et qu'un canal ne pourra pas traverser un bourg ou une ville. Cela a beaucoup retardé le développement des canaux aux Etats-Unis, mais nous voyons que sur ces dernières années, le développement des voies navigables et des canaux a été très rapide, car le gros public s'est enfin emparé de cette question. Les Etats-Unis dépensent actuellement 300 millions de dollars pour développer leurs voies navigables et canaux. L'histoire du canal Erié démontre à quel point tout cela peut être vrai, et l'on voit là aussi que les canaux constituent le moyen idéal de transport pour les lourdes charges.

Quand nous nous apercevrons qu'il nous faudra non seulement lutter contre les chemins de fer des Etats-Unis, mais contre le service de transports bien autrement redoutable offert par leurs voies navigables, nous verrons alors qu'il nous faudra non seulement abaisser les rampes de nos chemins de fer, mais qu'il nous sera aussi nécessaire de développer jusqu'au dernières limites du possible notre propre réseau de voies navigables. Quand nous voyons qu'on est à dépenser 100 milliers de dollars pour le canal Erié, et que, grâce à ces travaux, on va pouvoir abaisser la moyenne du transport du grain, de Chicago à New-York, de 5 cents à 2½ cents le boisseau, il faut en conclure qu'il va falloir nous mettre nous-mêmes à perfectionner nos voies navigables si nous ne voulons pas nous laisser distancer. En outre, il va aussi falloir que nous ayons plus d'élévateurs et de steamers pour le transport du grain sur les lacs, et il faudra enfin se mettre à la construction de canaux par voie de la rivière aux Français et de la Trent pour arriver à la baie Georgienne.

J'aimerais maintenant à dire quelques mots du discours de l'honorable ministre des Douanes qui, l'autre soir, au cours de ses remarques, a saisi l'occasion de citer quelques rapports faits par les journaux des assemblées tenues pendant le voyage qu'a fait dans l'ouest l'honorable leader de l'opposition. On a alors cité ce passage d'un discours que j'ai prononcé :

Pour ce qui est des transports, il a fait remarquer que la force d'une chaîne est dans son chaînon le plus faible, et que la chaîne des transports devrait être complète. Cependant, le gouvernement ne donnait pas assez d'attention à l'ouest, qui n'avait pas le quart des facilités de transport nécessaires. M. Tarte, disait-il, était le champion reconnu du Canadien du Pacifique et cependant il était ministre de la Couronne.

L'honorable ministre a ajouté :

Cela se passait en octobre dernier. Je dois dire qu'on se montre maintenant plus bienveillant.

Puis il continue :

Il ne saurait y avoir de doute que la congestion dont on s'est plaint l'année dernière serait dix fois pire cette année. Le gouvernement n'était pas à la hauteur de la situation. Le pays devrait être traversé par trois lignes rivales, et le gouvernement devrait avoir pour politique d'accorder des chartes à toutes les personnes responsables qui demandent des privilèges. Les libéraux, disait-il, avaient eu plus d'occasions que les conservateurs depuis vingt ans pour faire ces choses, mais le Nord-Ouest n'avait pas reçu la moindre satisfaction en fait en fait de transports à bon marché.

Ailleurs, encore, le rapport dit

La question des transports est le grand problème du pays. Le parti conservateur a construit le Canadien du Pacifique, et s'il était resté au pouvoir il aurait construit la route la plus courte et la meilleure pour arriver à la mer.

Et l'honorable ministre des Douanes a ajouté :

Précisément la route que nous leur donnons maintenant.

Je viens demander à cette Chambre de me dire si l'on voit là que j'aie dit quelque chose qui soit le moindrement en désaccord avec la position que j'ai prise à l'égard de ce projet. Je défie qui que ce soit de venir me démontrer que mon attitude n'ait pas été absolument logique. En premier lieu, j'ai fait remarquer, naturellement, que la chaîne de nos transports n'était pas complète, et que nous avions besoin de plus de facilités. C'est ce que je viens encore réclamer aujourd'hui. Je prétends que nous avons besoin du chaînon de raccordement, qu'il nous faut des élévateurs sur les lacs, et qu'il nous faut aussi des steamers pouvant porter de 250,000 à 300,000 boisseaux à Parry-Sound et à Midland et autres ports à l'extrémité est du lac. Il nous faut un chaînon de raccordement avec le Canada-Atlantique ou une autre ligne pouvant nous fournir un débouché pour arriver à Montréal et à Québec ; et si nous pouvons transporter les produits à assez bon marché, nous voulons pouvoir les amener jusqu'aux ports des provinces maritimes en passant par l'Intercolonial. Voilà les facilités de transport dont nous avons besoin.

J'ai dit que nous n'avions pas assez de matériel roulant sur les chemins de fer qui existaient alors. Nous avions alors le Canadien du Pacifique. Nous avons construit, depuis, le Canadian Northern jusqu'à Edmonton à travers un pays qui se peuple rapidement. Je n'ai pas d'objection à voir le Grand Tronc prolonger son réseau dans cette partie du pays, et la gauche de cette Chambre n'y a non plus aucune objection. Qu'on accorde des chartes raisonnables pour doter l'ouest de facilités de chemins de fer, et l'on verra là, on en peut être sûr, se construire tous les chemins de fer dont on pourra avoir besoin, et pas avant le temps où ces besoins pourraient se faire sentir, car aucune compagnie de chemin de fer n'ira demander une charte pour construire 1,000 milles de chemin de fer dans l'ouest avant qu'elle ne soit sûre d'être remboursée de ses frais avec bénéfices. C'est là pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique a eu bien soin de se réserver la section de l'ouest, en laissant au gouvernement la charge de construire la section la moins profitable de la route de Winnipeg à Moncton. Ce chemin va traverser un territoire où le très honorable leader du gouvernement affirme que se trouvent des terres fertiles, de riches forêts et d'autres abondantes ressources précieuses. Comment qualifier une politique où l'on nous parle d'ouvrir ainsi d'un seul coup à la colonisation une longueur de 1,400 milles d'un pays ayant des terres qu'on sait être inférieures à celles qui sont déjà occupées dans l'ouest, alors qu'il nous reste encore dans ce même ouest des millions et des millions d'acres de superbes terres qui n'attendent que la charrue du colon. Dans le Nouveau-Brunswick, il n'y a non plus aucune raison d'ouvrir le territoire que va traverser ce nouveau chemin de fer. Le chemin de fer Intercolonial sert actuellement à tous les besoins du Nouveau-Brunswick, et si le besoin se fait sentir plus tard de coloniser la région située entre Moncton et Québec, ainsi que la région entre Québec et Winnipeg, qu'on se mette à l'œuvre après que tous les arpentages nécessaires auront été faits, et après que la Chambre et le pays auront été mis en possession de tous les renseignements, afin que nous puissions avoir une idée compréhensive de ce qu'il faut faire. Le gouvernement avait manifesté son intention, dès les premiers jours de cette session, de nommer une commission pour s'occuper de la question des transports, et à la fin de mai un décret de l'Exécutif fut rendu qui traitait ce sujet au long et exposait qu'il était impossible à cette Chambre et au gouvernement de discuter cette question avant que tous les renseignements nécessaires eussent été soumis. Voici que maintenant toutes ces belles promesses sont jetées au vent, et que l'honorable leader de ce gou-

vernement nous a désigné cette après-midi l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) comme détenant la clef de la situation. Il dit qu'il faut nous en rapporter à ce qu'il sait, et que personne ne doit ignorer qu'il en sait très long en matière de chemin de fer. Au lieu d'appeler à son aide des experts de chemins de fer, et au lieu d'attendre le rapport des commissaires qu'il a nommés pour s'enquérir de la situation, le gouverne-s'en rapporte de tout cela à l'honorable député de Norfolk-nord, et il ajoute que c'est à l'honorable député qu'il va demander conseil. Se jeter ainsi, tête baissée, dans un projet de cette importance qui va nous coûter de 120 à 150 millions de dollars, est un acte insensé qui sera certainement condamné par tous les hommes d'affaires du Canada.

M. BENNETT : Après un mois de discussion, ce n'est qu'hier et aujourd'hui que nous avons pu savoir à quels motifs le gouvernement a obéi pour imaginer ce projet de chemin de fer. Tout d'abord, on nous promit une ligne entièrement canadienne ; mais cette vantardise ne s'est pas soutenue, et aujourd'hui chacun sait que, grâce au Pacifique Canadien et à l'Intercolonial, on peut atteindre les ports de l'Atlantique sans sortir du Canada.

L'argument tiré de l'abrogation possible du privilège de transit est mort et disparu ; laissons donc les morts ensevelirent leurs morts.

Hier, le député de Norfolk-nord a fait une affirmation remarquable. Il nous a dit que le nouveau chemin de fer pourra transporter du grain de Winnipeg à Québec à raison de 5½ cents le boisseau—on n'aurait pas accordé grande importance à cette allégation, si le premier ministre ne l'avait appuyée ; c'est ce qui la rend désormais intéressante. Il paraîtrait, néanmoins, que l'hypothèse de l'honorable député (M. Charlton), est basée sur l'attestation de M. J. G Scott, de la Compagnie du Grand Nord, et, par conséquent, si M. Scott se trompe, M. Charlton se trompe également, et le gouvernement aussi. A première vue, n'importe quel homme raisonnable trouvera absurde l'opinion qu'on pourrait transporter, par chemin de fer, de Winnipeg à Québec, du grain pour 5 cents le boisseau.

Depuis cinquante ans que les chemins de fer transportent ainsi du grain, jamais il ne l'ont fait à ce prix. Le Buffalo Merchants Exchange rapporte qu'en été on a transporté du grain de Buffalo à New-York, soit sur une distance de 440 milles, du grain pour 5 cents le boisseau, et en hiver pour 10 cents le boisseau.

Voilà à quel prix on a pu transporter du grain sur un chemin de fer qui n'a pas son égal en Amérique, dont le matériel et l'établissement en pente douce a coûté des sommes considérables ; et cependant le député de Norfolk-nord—il n'y aurait pas lieu de faire cas de son opinion, si le premier ministre ne l'avait reprise pour son compte—ose affirmer que ce chemin de fer des contes de fée pourra transporter du grain à 1,400 milles de distance pour 5½ cents le boisseau.

Voyons si l'opinion de M. Scott correspond aux faits qui le concernent ; car M. Scott est gérant du Grand-Nord, qui fait le service entre Hawkesbury et Québec. Eh bien ! il a essayé de transporter du grain de Parry-Sound à Québec, mais sa tentative a échoué complètement. Le ministre de la Justice attestera la vérité de ce que j'affirme ici.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'attesterai rien pour vous ce soir.

M. BENNETT : Je rends grâce au ministre de la Justice de ce qu'il refuse la paternité d'histoires merveilleuses, même quand elles lui seraient attribuées par M. Scott.

M. Booth transporte du grain au plus bas prix possible de Depot-Harbour à Hawkesbury sur son réseau du Canada-Atlantique. A ce dernier point, il le remet au réseau de M. Scott qui doit le transporter à Québec pour être chargé sur les gros vapeurs océaniques ; mais le chemin de fer de M. Scott n'a pas pu résister à la tâche, à cause de la trop grande distance et parce que la traction par rail est trop longue.

Et c'est le même monsieur qui aurait affirmer qu'on peut transporter du grain par chemin de fer sur un parcours de 1,400 milles pour 5½ cents le boisseau, Eh bien! je ne doute pas le moins du monde que quand M. Scott apprendra les propos que le député de Norfolk-nord lui a prêtés, il s'empressera de les démentir.

Comparons les prix du transport par voie d'eau avec ceux du transport par voie ferrée. Pour le trajet de Chicago à Buffalo le tarif est d'un sou par boisseau, et de Buffalo à New-York, il est de 5 cents le boisseau. Je ne saurais dire si ces prix comprennent les frais de manutention aux élévateurs ; mais dans tous les cas, on a donc pu transporter du grain de Chicago à New-York pour 6 cents le boisseau en tout. Dans ces circonstances, je défie l'homme-lige du gouvernement de nous apporter ici la déclaration formelle d'un industriel de chemin de fer de quelque réputation en Amérique, disant qu'on peut transporter du grain par chemin de fer seulement pour 5½ cents le boisseau.

Simplement pour vous montrer l'avantage et le bon marché du trajet par voie d'eau, permettez-moi de vous rappeler qu'on transporte du grain par chemin de fer jusqu'à Toledo ; et malgré que Toledo ne soit séparé de Buffalo que de 250 milles, on y fait le transbordement du grain à bord des bateaux pour parcourir cette distance de 250 milles, plutôt que d'en continuer le transport sur le chemin de fer dans les mêmes wagons que l'ont apporte de l'ouest.

Il y a des millions, et je pourrais dire des milliards de piastres d'engagés dans les entreprises de transport sur les grands lacs. Voyez, par exemple, ces énormes steamers qui passent dans la canal du Sault-Sainte-

Marie, dont chacun porte jusqu'à 300,000 boisseaux de grain et dont la construction a coûté de $300,000 à $400,000. Rappelez-vous qu'aux Etats-Unis on a actuellement sur chantier les vaisseaux les plus grands pour le transport du grain, qu'on aura encore jamais vus. Ces constructeurs de vaisseaux sont des hommes entendus dans les affaires et qui ont de l'expérience dans le commerce ; pensez-vous qu'ils soient assez insensés pour continuer la construction de ces immenses vaisseaux pour le trafic des grands lacs, si M. J.-G. Scott a raison de dire qu'on peut transporter à 1,400 milles de distance par voie de fer du grain pour 5½ cents le boisseau ? Je ne croirai jamais que M. Scott ait fait une pareille affirmation ; et tant que je ne l'aurai pas vu attestée sous sa propre signature, j'userai de bienveillance en disant que probablement le député de Norfolk-nord a mal compris son interlocuteur. On a affirmé dans cette Chambre, et la chose ne saurait être contredite, que la ligne Wolvin a transporté, cette année, du grain pour trois sous le boisseau de Port-Arthur et Fort-William à Québec. Cela peut paraître un prix étonnant de bon marché ; mais il y a des raisons pour cela.

Je me propose de vous indiquer quelques-unes de ces raisons pour rendre service à la Chambre.

D'abord, ces bateuax portent directement à Québec une cargaison de grain pour le prix de trois sous le boisseau. En revenant, ils chargent à différents points le long du Saint-Laurent des cargaisons de bois à pâte qu'ils vont porter aux villes situées sur les rives du lac Erié. Ils remplacent leurs cargaisons de bois à pâte par des chargements de charbon destinés à Duluth, à Port-Arthur et à Fort-William. De sorte que ces vaisseaux font trois chargements. Ils portent du grain à Québec et ils en rapportent du bois à pâte et de la houille chargés en route.

En supposant que ce chemin de fer soit jamais construit—ce que la plupart d'entre nous refusent de croire—et qu'il ait du grain à transporter à Québec, quels chargements en rapportera-t-il ? Quiconque a voyagé sur le réseau du Pacifique Canadien, sait qu'après avoir quitté Sudbury et jusqu'à la tête du lac Supérieur on dépasse en route des convois entiers formés de wagons qui retournent vides dans l'ouest. Et pourquoi cela ? Parce que, particulièrement durant les mois d'été, les trains du Pacifique Canadien déposent leurs chargements de retour à Owen-Sound où les prennent les vaisseaux de la compagnie pour les transborder, à l'autre extrémité des lacs, dans les wagons du chemin de fer stationnés à la gare de Fort-William. Cette nouvelle ligne sera dans la même obligation que le Pacifique Canadien, relativement au transport des marchandises de l'est à l'ouest. On n'y pourra remorquer que des convois de wagons vides.

A Buffalo, le trafic s'est développé d'une façon extraordinaire, si on peut se fier aux rapports qui contiennent une statistique annuelle des plus précises et bien plus croyables, en tout cas, que les affirmations apportées ici par certain représentant qui tenait ses renseignements d'un citoyen connu.

New-York est à 900 milles environ de la ville de Chicago, et les rapports nous montrent que les chemins de fer qui relient ces deux points ne transportent de grain d'une gare à l'autre que pendant les mois d'hiver. En été, tout le grain est transporté directement de Chicago à Buffalo par la voie d'eau. La distance par cette voie entre Chicago et Buffalo est de 900 milles, et de Buffalo à New-York on compte 400 milles. Le grain est donc transporté de Chicago à Buffalo où on le décharge dans les élévateurs ; puis on le transborde dans les wagons qui l'emportent à New-York, et ce transport par voies mixtes revient à meilleur marché que le transport par mêmes quantités sur 900 milles de voie ferrée.

Cette information nous a été donnée ici même par l'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte), et nul représentant ne saurait en contester l'exactitude. Le grain est transporté sur une distance de 900 milles dans des vaisseaux ; on paie les frais de transbordement aux élévateurs ; on le transporte ensuite sur une nouvelle distance de 400 milles de voie ferrée, et tout cela revient encore à meilleur prix, que le transport par voie de fer seulement de Chicago au port de Buffalo où on manutentionne en moyenne 125,000,000 de boisseaux de grain dans une seule saison.

Dans ces circonstances, je crois que le gouvernement pourrait nous donner un meilleur motif que l'allégation d'un certain M. Scott, de la ville de Québec, qu'il est possible de transporter du grain pour 5 cents et demi le boisseau sur une distance de 1,400 milles—je crois même que le prétendu informateur du gouvernement refusera de soutenir cette opinion.

L'estimation de l'honorable député de Norfolk-nord s'arrête à Québec ; elle ne comprend pas le parcours qui s'étend de cette ville à Moncton. Je me rappelle que dans un discours qu'il prononçait à Simcoe, l'autre jour, il a insisté sur l'opinion que le commerce de transport du grain devrait converger à Québec. Maintenant on ignore encore si ce chemin de fer projeté sera jamais construit ; rappelons-nous que le ministre des Finances a déclaré hier que c'était un bon appât pour le poisson électoral.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le député de York-est (M. Maclean) qui a dit cela.

M. BENNETT : Et le ministre des Finances a donné des signes d'assentiment.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute ; je n'aime pas à contredire notre honorable ami.

M. BENNETT : L'honorable ministre est la délicatesse même.

Donc, il pense que ce projet sera un bon appât pour le poisson électoral. S'il en est ainsi, pourquoi le gouvernement ne propose-t-il pas la dissolution de la Chambre, afin de consulter à ce sujet l'opinion nationale au moyen d'un plébiscite? Il a déjà fait un plébiscite, et le peuple a voté selon les vœux du ministère ; mais je doute que, cette fois, ce dernier puisse manigancer le referendum comme il l'a fait du plébiscite sur la question de l'abstinence. Nous savons par quel moyen ténébreux le gouvernement a réussi à circonvenir l'opinion populaire dans la province de Québec.

J'adjure les ministres de soumettre ce projet au jugement de la nation, avant de nous forcer à le voter. Je les adjure de donner au corps électoral l'occasion d'approuver ou de condamner ce projet, avant que nous lui donnions force de loi.

Le gouvernement est acculé au mur. Il a été obligé de renoncer au motif sentimental de créer une ligne entièrement canadienne. On n'en entendra plus jamais parler. Son épouvantail de l'abrogation du privilège de transit a été mis de côté et le silence le recouvre. Mais hier, l'honorable député de Norfolk-nord nous a apporté ici l'expression de l'opinion d'un certain M. Scott qui prétend qu'on pourra transporter du grain à Québec pour 5 cents et demi.

Une VOIX : Quel est ce M. Scott?

M. BENNETT : C'est le gérant général d'un chemin de fer qui s'étend de Québec à Hawkesbury et qui s'appelle le Grand-Nord. Mais, après tout, nous n'avons là-dessus que l'affirmation de l'honorable député de Norfolk-nord, et, dans la province d'Ontario, une simple affirmation de ce représentant n'est pas suffisante.

La population de la province d'Ontario ne nourrit pas à l'endroit de l'honorable député une opinion meilleure que celle que professent à son égard les membres du cabinet eux-mêmes. Cet honorable député est membre de la Chambre depuis 1872. Depuis sept ans qu'il est à l'affût d'un portefeuille, on s'en débarrasse avec des promesses. On lui a donné par-ci par-là quelques petites commissions. Il s'est nourri des miettes de la table, et c'est tout ce qu'il a pu avoir.

Hier soir, il a rapporté que M. Scott avait dit que moyennant 5 cents et demi le boisseau on pouvait transporter du grain de Winnipeg à Québec.

Jamais personne n'aurait relevé le propos, si le premier ministre ne l'avait réédité pour son propre compte cet après-midi. Voilà donc qu'aujourd'hui le premier ministre se charge de la responsabilité de cette assertion, et il la donne comme une des raisons du gouvernement de construire ce chemin de fer et comme un motif qui s'impose à la juste considération de ses partisans. Il a dit que le gouvernement a appris de source certaine qu'on peut transporter du grain à ce prix-là, et il faut supposer que si cette preuve n'existait pas, le gouvernement abandonnerait le projet absolument et le ferait rayer de l'ordre du jour.

J'affirme que pas un député qui est assis sur ces bancs ne pourra nous apporter ici la preuve que M. Scott a effectivement déclaré qu'on pouvait transporter du grain de Winnipeg à Québec à ce prix-là. Il n'y a pas un homme qui s'y connaît tant soit peu en matière d'exploitation des chemins de fer qui consentira à mettre sa réputation en jeu sur une assertion pareille.

L'honorable député de Brant-sud a porté la parole, cet après-midi. Je rappellerai l'attitude qu'il a prise, au comité des chemins de fer, dans la discussion du projet de charte de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion et que le Globe a publié, ne s'est-il pas opposé à la proposition d'obliger la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à prolonger la ligne projetée de Québec à Moncton? Et pour quelle raison? Parce que, a-t-il dit, cette prolongation sur Moncton allait faire payer deux sous plus cher par boisseau aux agriculteurs de l'ouest. Son souci était de protéger les cultivateurs de l'ouest comme la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Mais quelle volte-face notre collègue exécute au claquement du fouet ! Il consent volontiers à ce que le pays subisse cette condition et supporte le fardeau de l'établissement de cette voie ferrée. Il ne s'occupe plus maintenant que le Canada dépense des millions et des millions ou que le colon de l'ouest soit condamné à payer un prix plus élevé pour le transport de ses produits.

On discutera, sans doute, plusieurs clauses de ce contrat, à mesure qu'elles se présenteront au cours du débat ; mais comme cet article se rapporte au contrat, il ne sera pas déplacé de profiter de l'occasion pour examiner certaines conditions de ce marché.

Il est parfaitement connu qu'au moment de la demande présentée pour obtenir une charte en faveur de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, les noms de MM. les sénateurs Cox et Gibson figuraient dans la " Gazette du Canada " parmi ceux des directeurs de la compagnie. Le fait d'avoir retranché ces deux noms du bill est significatif et il tend à prouver la vraisemblance de la rumeur qui dit que ces deux hommes seront parties contractantes avec le gouvernement pour la construction de la ligne projetée.

Un certain article du bill déclare que nul membre de l'une ou de l'autre Chambre ne pourra être un des entrepreneurs de ce chemin de fer. Cette précaution est inutile, car l'acte relatif à l'indépendance des membres du parlement le défend absolument—bien qu'il soit avéré qu'on prenne de nos jours toutes sortes de libertés avec le respect dû à cette loi, au point que c'en est devenu scandaleux. Si donc l'un de ces messieurs fait un jour partie d'une société d'entrepreneurs en construction de chemin de fer, il

n'enfreindra pas les stipulations de ce contrat.

Mais il y a dans ce bill un autre article qui demande d'être bien pesé et examiné par le parlement, un article qui pourrait donner lieu plus tard à des complications désagréables ; c'est celui qui délègue au gouvernement la nomination de trois commissaires autorisés à adjuger les travaux.

Cet article n'est qu'un attrape-nigaud, puisque les commissaires n'ont pas le pouvoir d'adjuger une entreprise dont le prix est supérieur à $10,000. Y a-t-il un homme qui va croire que les entreprises de $10,000 seront nombreuses pour un ouvrage qui doit coûter des millions ? Mais tout contrat fait pour un ouvrage dont le prix dépasse $10,000 devra être approuvé par décret rendu en conseil des ministres. Ces entreprises feront l'objet d'intrigues qui, nouées au dehors, seront dénouées à huis clos. Les entreprises d'un prix supérieur à $10,000 seront adjugées selon le bon plaisir des membres du gouvernement, et le parlement ne saura jamais qui a soumissionné pour les travaux de telle ou telle section de construction ; tout ce qu'on voudra bien lui apprendre ce sera que M. Brown ou M. Smith ont obtenu l'entreprise.

Si c'est bien le cas, pourquoi ne supprimerions-nous pas du bill quelques-unes de ces prétendus précautions qui ne sont là que pour la parure ? Et tout d'abord, supprimons les commissaires ; ne jouons pas la comédie en instituant une commission sans autorité et sans force. Que le gouvernement prenne donc attitude carrément et qu'il se réserve l'adjudication des entreprises de travaux. Qu'il soit donc bien compris que, selon le mot de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, ce sera d'un bout à l'autre un chemin de fer électoral, même jusque dans l'adjudication des travaux.

Qu'on nous fasse grâce de l'hypocrisie d'une commission sans pouvoirs, ainsi que d'autres trompe-l'œil dont fourmille ce projet de loi, comme par exemple l'article qui dit qu'aucun sénateur ou représentant ne pourra être entrepreneur de travaux sur cette ligne. Supprimons aussi cet article relatif à l'introduction libre dans le pays de certaines marchandises, si cet article ne veut réellement rien dire. Rédigeons un contrat aussi simple que possible, pour que le peuple le comprenne. Ceux qui seront désignés pour faire partie de cette commission auront une bien petite idée de leurs capacités quand on leur apprendra qu'ils ne sont pas compétents à adjuger une entreprise d'un prix supérieur à $10,000.

Il est évident que le gouvernement a abandonné l'espoir de mériter l'approbation des électeurs sur la foi que ce chemin de fer est une ligne toute-canadienne ; il renonce également à demander l'appui du peuple sur le prétexte que cette entreprise mettra le Canada à l'abri d'une abrogation possible du privilège de transit par le gouvernement américain.

Aujourd'hui, à la suite du député de Norfolk-nord (M. Charlton), le premier ministre a assuré au pays que le chemin de fer, quand il sera construit et parachevé, transportera le grain de Winnipeg à Québec pour 5 cents et demi le boisseau. Eh bien ! j'invite les ministres, ou n'importe quel membre du parlement, à venir soutenir contradictoirement avec moi cette assertion sur les tréteaux politiques dans mon comté de Simcoe-est, au cours de la prochaine campagne électorale, si celle-ci doit avoir lieu bientôt; et j'espère pouvoir démontrer aux intelligents citoyens de ce district toute l'absurdité d'une pareille illusion.

On a parlé longuement et avec force détails des déclivités de la ligne projetée. Le gouvernement nous a crié : " Regardez donc la carte du Canada ; n'apercevez-vous pas une large bande de terre entre la baie d'Hudson et le lac Supérieur ? c'est là que le chemin de fer passera." C'est une démonstration insuffisante, et le gouvernement n'a pas été assez heureux pour trouver un ingénieur de quelque réputation qui aurait consenti à la risquer en déclarant que ce pays convenait parfaitement à l'établissement d'une voie ferrée.

Le premier ministre a déclaré aujourd'hui que le gouvernement allait ordonner la rédaction et la publication d'une brochure descriptive de la région septentrionale du lac Supérieur. Quand cette brochure sera sortie des presses, on verra que c'est un document truqué, contenant des extraits de certaines relations de voyages et d'études que nous connaissons. Si le gouvernement a l'intention de donner à cette brochure le caractère d'une pièce officielle, il devra au préalable en soumettre la matière au parlement avant l'impression. Si, au contraire, il s'agit d'une brochure électorale, je présume que le peuple y attachera la même foi qu'il convient de mettre dans certaines assertions colportées dans cette enceinte au cours du débat.

Je n'ai pas besoin d'insister sur quelques-unes de ces allégations qui sont si dénuées de vraisemblance qu'il suffira de les répéter pour en faire voir tout l'hypothétique caractère ou toute l'absurdité.

Ainsi, le ministre des Postes a affirmé que le chef de la gauche avait recommandé l'acquisition d'un chemin de fer, dont une partie passe en territoire américain, quand tout le monde peut constater, par un simple coup d'œil jeté sur la carte du Canada, que cette ligne est établie dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le gouvernement lui-même nous a donné bien peu d'informations relativement au tracé de sa ligne, et le public en sera réduit aux conjectures à cet égard.

Mais, d'autre part, la question des tarifs paraît avoir été réglée déjà par le gouvernement, et les ministres iront aux élections

avec cette déclaration, soutenue par le chef du cabinet, qu'on transportera le grain de Winnipeg à Québec pour 5 cents et demi le boisseau. Je dis que l'honorable député qui a apporté à la Chambre cette affirmation, avant la fin du débat, est tenu de se procurer auprès de la personne à qui il l'a empruntée, M. J. G. Scott, gérant de la Compagnie du Grand-Nord, une attestation signée réaffirmant qu'on peut transporter du grain par chemin de fer—quel que soit le degré relatif de l'excellence du service, de la facilité de la traction ou de la perfection de l'outillage et du matériel—pour 5 cents et demi le boisseau de Winnipeg à Québec. J'ajoute que le gouvernement, après l'adhésion catégorique donnée par son chef à cette opinion, devra au moins se procurer de M. Scott une attestation formelle que cette opinion a été exprimée par lui et qu'il la maintient. Tant qu'on ne produira pas cette déclaration, je tiens que M. Scott n'a jamais autorisé l'honorable député de Norfolk-nord à parler comme il l'a fait.

M. INGRAM : Comme je n'ai pris la parole qu'une fois déjà sur ce projet de loi, je demanderai au gouvernement s'il a déposé sur le bureau des cartes, des plans et d'autres documents qui s'y rapportent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chef du gouvernement a déjà déposé un grand nombre de rapports et de documents ; l'honorable député était peut-être absent ce jour-là.

M. INGRAM : Quels étaient ces documents, s'il vous plaît ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore.

M. INGRAM : Etaient-ce des rapports d'ingénieurs?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y avait des documents de toutes sortes.

M. INGRAM : Je serais bien aise que quelque membre du gouvernement voulût bien me fournir des informations sur ces rapports ; je n'ai pas pu encore mettre la main sur aucun d'eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont dû être subtilisés par quelqu'un.

M. INGRAM : L'unique pièce dont j'aie eu connaissance est un rapport d'une mission d'explorateurs qui ont parcouru une région toute différente de celle que doit traverser la ligne projetée. En outre, j'ai constaté l'absence complète de tout document officiel sur le bureau.

Quand il s'est agi de la prolongation de l'Intercolonial, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé sur le bureau tous les documents officiels utiles et la Chambre a pu discuter le projet avec tous les renseignements désirables en sa possession. En consultant les débats de 1897 sur cette question de la prolongation de l'Intercolonial, je remarque qu'un membre éminent du parti libéral à cette époque, ami personnel du premier ministre—je parle de M. Lavergne, nommé juge depuis—a prononcé ces paroles :

Je crois que la ligne internationale de Montréal à Halifax est tout aussi avantageuse et peut soutenir la concurrence avec l'embranchement du Grand Tronc sur Portland. . . Je répète qu'une différence de soixante-seize milles sur un parcours de 1,200 à 1,400 milles n'est pas digne de mention, et je dirai plus : citez en comparaison la ligne du Canadien du Pacifique dont le terminus est à Saint-Jean, une différence en faveur de cette dernière ligne de 240 milles sur 1,200 ou 1,400 milles n'empêchera pas encore l'Intercolonial de faire de bonnes affaires, s'il peut avoir du trafic.

Je remarque que ce monsieur prétend connaître et comprendre tous les avantages que le chemin de fer Intercolonial a eus. Or, rapprochons ses dires des déclarations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux :

Je me suis opposé à la construction d'un autre chemin par le Grand Tronc entre Lévis et Moncton, parce que, d'après moi, ce chemin allait courir parallèlement à l'Intercolonial. Vous ne pouvez pas construire un chemin entre ces deux points sans virtuellement doubler l'Intercolonial.

Plus loin il dit :

Je n'approuve pas le projet de construire à la hâte un chemin transcontinental entre Québec et Winnipeg à travers un pays inconnu. Je veux que nous nous procurions avant cela les renseignements les plus complets. Ce chemin est une entreprise très considérable qu'on ne doit commencer qu'après mûre considération.

Comme il s'agit ici de faits, je demanderai au ministre des Finances si les renseignements que le gouvernement a déposés sur le bureau de la Chambre ont été obtenus depuis la démission de l'ex-ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas dire l'instant précis auquel ces rapports ont été remis au premier ministre. Ils ne sont certainement pas nouveaux. La plupart étaient accessibles à ceux qui voulaient les consulter.

M. INGRAM : Malgré cela nous voyons le ministre le plus compétent du gouvernement venir nous déclarer que les renseignements que le gouvernement avait en sa possession lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux n'étaient pas suffisants pour justifier d'appuyer ce projet inexcusable. Mais voilà une autre question à laquelle je demande à l'honorable ministre des Finances de bien vouloir répondre ? Il y a dans mon comté plusieurs experts de chemins de fer, des hommes pratiques qui sont employés pour le Michigan Central, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Lac Erié et Détroit, le Père Marquette et le Grand Tronc, auxquels je vais être obligé de dire que lorsque nous avons demandé dans cette Chambre les renseignements au sujet d'un projet qui doit coûter des millions de dollars, le gouvernement n'était pas en mesure de nous donner les renseigne-

ments que toute personne ayant quelques connaissances en fait de chemins de fer, serait portée naturellement à demander: Comment alors, l'honorable ministre des Finances peut-il espérer gagner des votes à son parti avec ce chemin de fer, si les experts en chemins de fer sont convaincus que le gouvernement impose ce projet au pays sans en rien connaître? Cette question sera posée dans plusieurs comtés. Le ministre des Finances ne doit pas oublier que les cultivateurs s'intéressent beaucoup à la question des transports. Ils savent l'importance qu'elle a pour eux, et dans la partie du pays que j'habite ils sont particulièrement renseignés. Voici le point de vue auquel ils vont se placer : Voici, diront-ils, un chemin de fer traversant la province d'Ontario à quatre ou cinq cents milles en arrière de Toronto, de London, et d'Hamilton, les villes les plus importantes de la province, et ils se poseront cette question : Quels bénéfices particuliers allons-nous retirer de cette dépense énorme ? Devons-nous nous laisser taxer comme nous le serons pour payer cette dépense énorme ? Je ne crains pas de dire que les cultivateurs intelligents que je représente ne se croiront pas justifiables de donner leurs suffrages à aucun candidat qui appuierait une entreprise de ce genre basée sur si peu de renseignements.

L'honorable premier ministre nous dit que nous n'avons plus le temps de délibérer, qu'il a pris conseil d'un expert en chemins de fer, dans la personne de l'honorable député du Grand Nord, et je suis sûr que lorsqu'ils experts dont j'ai parlé plus haut, le discours de l'honorable député de Norfolk-nord; je leur citerai les chiffres que cet honorable député a reçus de monsieur J. G. Scott, du Grand Nord, et je suis sûr que lorsqu'ils liront qu'une locomotive de 75 tonnes peut traîner 45 wagons chargés de grains, sur le Grand Nord, ils seront d'un avis différent. Et lorsque je dirai à ces hommes de chemins de fer, que l'honorable député prétend que sur ce chemin une locomotive peut traîner 100 wagons chargés, je n'aurai pas besoin d'en dire plus long pour les convaincre que les connaisances de l'honorable député en fait de chemins de fer, sont bien pauvres.

Suis-je injuste à l'égard de l'honorable député ? Peut-être je devrais dire de lui ainsi que l'honorable premier ministre a dit, que l'honorable député est l'homme le plus expert en chemins de fer qu'il y ait dans cette Chambre, et je commettrais peut-être aussi une injustice à son égard si je ne le louangeais pas devant son chef. Si l'honorable premier ministre a une si grande confiance dans l'honorable député de Norfolk-nord, c'est une injustice à faire au pays que de ne pas donner à cet honorable député le portefeuille de ministre des Chemins de fer et Canaux, et de profiter ainsi de son expérience, vu que le poste de ministre des Chemins de fer et Canaux est vacant depuis bientôt deux mois, vu aussi que nous avons à discuter une des plus grandes questions qui aient été discutées dans cette Chambre depuis celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si le premier ministre faisait cela, il pourrait alors s'appuyer sur le ministère des Chemins de fer pour soutenir ses prétentions. Il serait en mesure de profiter des connaissances des fonctionnaires de ce ministère, et d'en faire bénéficier la Chambre, mais ce ministère est administré par un autre ministre, qui est si occupé à remplir les fonctions de son propre ministère qu'il ne peut consacrer de temps à cette question, qu'il ne connaît pas d'ailleurs.

Mais j'ai un témoin en chair et en os à faire entendre au sujet des assertions de l'honorable député de Norfolk-nord. Je me rappelle, lorsque sur l'invitation bienveillante de l'honorable ministre de la Justice, je suis descendu visiter la ville de Québec, qu'à notre retour par le Grand Nord j'ai discuté la question des chemins de fer avec l'honorable ministre de la Justice et M. J.-G. Scott. Je crois que l'honorable ministre de la Justice, lui qui a pu juger comme nous des courbes et des rampes de ce chemin, ne voudrait pas déclarer sous sa responsabilité de député et de membre du gouvernement, qu'il croit qu'une locomotive de 75 tonnes peut traîner un convoi de 45 wagons sur le Grand-Nord. Mais l'expert de Norfolk-nord n'a pas été franc. Il y a une section du Grand Tronc où une locomotive de 75 tonnes peut traîner un convoi de 45 wagons, mais l'honorable député n'a pas fait de distinction. Il ne nous a pas donné la longueur de cette section ni dit où elle se trouvait, mais il a laissé croire à la Chambre qu'une locomotive de 75 tonnes pouvait traîner 45 wagons d'un bout à l'autre du Grand Nord. Que nous propose-t-on par ce contrat? Le gouvernement et le bill disent :

> Afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation, tant dans les provinces de l'Est que dans l'Ouest et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national.

Si j'en dois croire l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) ses idées diffèrent de celles de beaucoup d'autres députés de l'autre côté de la Chambre. L'honorable député de Selkirk a dit l'autre jour qu'on devrait permettre au Grand Tronc de faire passer son chemin là où il y a le plus de trafic. Ce n'est certainement pas dans un territoire nouveau et non organisé qu'on trouvera le plus de trafic et si l'honorable député pouvait faire prévaloir son avis le chemin de fer serait construit à travers les districts peuplés du pays. Puis, l'honorable député de Selkirk a dit : " Quand je vais à Montréal je vois les trains de chemins de fer courir parallèlement sur des chemins qui se touchent presque et se font concurrence.

Pourquoi n'aurions-nous pas dans l'ouest des chemins qui se feraient la même concurrence qu'entre la capitale et la métropole commerciale du Canada ?" L'honorable

député prétend-il qu'un district nouveau a droit au même nombre de chemins de fer qu'il y en a entre la capitale et la métropole du pays ? Si les honorables députés de l'ouest veulent avoir autant de chemins de fer qu'il y en a entre Ottawa et Montréal, alors pour ma part, je dois dire qu'ils demandent beaucoup trop, et les électeurs des anciennes provinces ne donneront jamais leur sanction à une politique de ce genre.

Bien qu'il consentent à payer leur part de taxes pour subvenir aux besoins raisonnables du pays, je doute fort qu'ils soient disposés à aller aussi loin que le voudrait l'honorable député de Selkirk. Mais il y a un autre aspect à cette question. Je suppose que la population du Canada est un peu comme moi. Bien que je fasse partie de ce parlement depuis plusieurs années, c'est la première fois que je vois faire les choses de cette façon. C'est la procédure la plus extraordinaire que j'ai jamais vue. Les électeurs nous envoient ici pour les représenter pour faire des lois pour eux, et il est alors très étrange qu'un gouvernement qui est composé de 13, 14 et 15 membres remplisse les fonctions des représentant du peuple, et signe un contrat avant de le soumettre au parlement, puis lorsqu'on nous soumet ce contrat et que nous voulons ajouter un mot ou en retrancher un, on nous répond que cela ne nous est pas permis et que le contrat doit être accepté tel quel. Pourquoi alors cette comédie ? Pourquoi ne pas dire : Voici le contrat que nous avons signé, et c'est fini. Pourquoi le soumettre au parlement si nous n'avons pas le droit de le modifier ou de le changer ? C'est tout simplement se moquer de nous lorsqu'après avoir discuté cette question de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois, on vient nous dire que nous ne devons pas changer un seul mot au contrat. Je ne crois pas que le peuple goûte beaucoup cette comédie.

M. CLANCY : M. le président, je désire appeler votre attention sur la manière très étrange dont nous procédons dans cette discussion. Il y a déjà quelque temps que nous discutons ce bill. Ce bill et ce contrat, comme vous le savez, renferment plusieurs articles très importants, et imposant au pays une dépense de cent millions de dollars, au bas mot. J'espère que l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) ne s'absentera pas, car j'aurai quelque chose à lui demander dans quelques instants.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais revenir immédiatement. Je ne voudrais pas pour beaucoup manquer ce que vous avez à me demander.

M. CLANCY : Cela n'avance pas beaucoup que de discuter lorsqu'il n'y a aucun ministre de la Couronne à son siège, pas même un ministre en perspective, autant que je puis voir. Maintenant que l'honorable ministre de la Justice est à son siège je vais continuer. Nous en sommes rendus maintenant, M. le Président, à discuter les détails du bill, et on nous demande d'approuver l'article suivant :

2. Ledit contrat portant la date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois et dont copie forme l'annexe du présent acte est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite Grand Trunk Railway Company ; et Sa Majesté et ladite compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat.

Cet article comprend tout ce qui lie le pays. Le gouvernement se plaint que la besogne n'avance pas, mais malgré l'importance de la question le gouvernement reste muet et ne nous donne pas le moindre renseignement. Jamais chose plus extraordinaire n'a eu lieu dans cette Chambre. C'est un crime de la part du gouvernement de refuser de donner des renseignements aux représentants du peuple, et si la besogne n'avance pas plus, le gouvernement seul en est responsable. Les ministres de la Couronne sont obligés de nous donner des renseignements sur une question d'aussi grande importance. Il ne peuvent s'excuser en disant qu'ils nous ont donné tous les renseignements qu'ils possèdent, car il ne nous en ont pas donné qui justifient ce projet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si nous agissons imprudemment et sans renseignements le peuple nous jugera. Si nous agissons sans renseignements comme vous dites, comment pouvons-nous vous en donner?

M. CLANCY : Alors vous ne devriez pas soumettre un projet de cette importance au parlement sans avoir tous les renseignements nécessaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le peuple décidera.

M. CLANCY : Le peuple décidera après que vous l'aurez lié à ces dépenses. Donnez-lui la chance de décider avant. Nous serions justifiables de siéger ici jusqu'au jour du jugement pour défendre les droits du peuple.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je ne voudrais pas prolonger les débats de ce comité d'une minute, mais je dis que pas un membre de l'opposition ne doit regarder à son temps et à ses peines tant que le gouvernement n'aura pas donné de renseignements. Je n'ai jamais été témoin d'un plus grand mépris des droits du peuple. Le ministre de la Justice dit que le peuple condamnera le gouvernement, mais quand bien même il irait jusqu'à le faire saisir, cette saisie ne vaudrait pas plus pour satisfaire cette dette que si on la dirigeait contre moi. La discussion n'avance pas parce que le premier ministre a commandé à ses partisans de rester muets, et est-ce notre faute si nous insistons sur nos droits ?

M. COCHRANE : On va nous donner une brochure.

M. CLANCY : Je puis dire d'avance que cette brochure ne donnera pas d'autres renseignements que ceux que le gouvernement nous a donnés jusqu'à présent. Même si ce projet avait des mérites, le gouvernement ne serait pas justifiable de refuser de donner des informations au peuple. Le temps approche où nous allons comparaître devant un plus grand tribunal que celui-ci, et lorsque ce temps arrivera, les partisans du gouvernement seront obligés de dire si c'est par persuasion ou par des menaces qu'ils ont été amenés à appuyer ce projet. Ils seront obligés de dire comment le premier ministre a pu les amener à approuver un projet aussi extraordinaire, et qui ne repose sur aucun principe d'affaires. Le premier ministre a fait appel aux intérêts et aux préjugés locaux ; ni lui ni le ministre des Finances ni aucun autre ministre n'ont jamais songé si ce projet était dans les intérêts du Canada.

L'honorable ministre des Finances qui sait être franc, lorsqu'il lui est profitable de l'être, l'a été assez pour nous dire que les distances ne comptaient pour rien dans ce projet, et que nous n'avons à considérer que les avantages qu'il donne aux différentes localités.

M. COCHRANE : Une trappe aux suffrages.

M. CLANCY : Oui, c'est le but qu'on a en vue, mais on a dépassé la marque et les électeurs ne se laisseront pas attraper. Des ministres de la Couronne ne peuvent commettre de plus grand crime que de refuser de fournir des renseignements au sujet d'un projet de cette importance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas si mon honorable ami (M. Clancy) pense qu'on va le prendre au sérieux.

M. CLANCY : Je suis très sérieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien, si l'honorable député parle sérieusement je dois dire qu'il n'a pas posé pendant toute la soirée une seule question au gouvernement à laquelle on n'a pas répondu de la façon la plus complète depuis trois semaines au moins. Si nous refusons de répéter nos discours, je ne crois pas qu'on puisse nous en blâmer. Mon honorable ami se trompe lorsqu'il dit que nous nous plaignons, parce que l'ouvrage n'avance pas. Nous ne nous plaignons pas ; nous siégeons ici avec tout le respect et toute la déférence possibles. Si l'opposition juge à propos d'adopter ces méthodes c'est son droit. Elle répète ses discours, mais nous ne nous en plaignons pas,et nous les écoutons avec beaucoup de respect.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances ne me croit pas sincère——

Le MINISTRE DES FINANCES: Je n'ai pas dit cela.

M. CLANCY : Pour ma part je veux bien le croire sincère et je vais lui demander : Se propose-t-il de suivre le conseil de son actuaire et de faire un dépôt dans une institution financière afin de pourvoir au paiement des obligations du Canada ? Est-ce là l'intention du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas dire si c'est notre intention ou si ce ne l'est pas. L'honorable député a été assez bon de me tenir compte de ma franchise, et je vais lui répondre franchement. Les déclarations que j'ai faites étaient basées sur des chiffres et des calculs que personne n'a tenté de détruire. L'honorable député de Pictou, qui n'est pas dans le moment à son siège, a dit que nous basions nos calculs sur la supposition que l'on pouvait placer de l'argent à 3 pour 100, et il a entrepris de prouver que notre fonds d'amortissement ne donnait que 2 pour 100 d'intérêt. En cela il se trompe entièrement.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous a dit que c'est ce qu'il ferait.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se trompe.

M. CLANCY : Je suis heureux d'avoir pu amener l'honorable ministre à avouer qu'il n'a parlé que pour la galerie et promettait une chose qu'il n'avait pas l'intention de faire. Comment l'honorable ministre va-t-il employer son excédent ? Que sont devenus les excédents qu'il prétend avoir eus depuis qu'il est ministre des Finances ? Je ne pourrais parler de cette question si le ministre lui-même ne nous en avait donné le droit en invoquant ses excédents réels ou imaginaires. Je lui demande donc ce qu'il a fait avec ses prétendus excédents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'usage que l'on a fait des excédents ait un rapport avec les calculs de l'actuaire que j'ai soumis. L'honorable député a dit que j'avais donné à la Chambre l'assurance que le gouvernement s'y prendrait de cette façon. Je n'ai pas dit cela, et l'honorable député ne peut pas citer un mot de moi à cet effet. J'ai dit que si l'excédent de l'année courante était placé de cette façon, comme un placement ordinaire, il donnerait le résultat prévu dans les calculs de l'actuaire, et si mon honorable ami veut connaître l'usage qui a été fait des autres excédents, il pourra consulter les comptes publics. Il ne s'agit pas de cela dans le moment.

M. CLANCY : L'honorale ministre refuse de répondre à ma question. Est-ce un secret ministériel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais je ne suis pas sur la sellette.

M. CLANCY : S'il n'y a pas de secret, l'honorable ministre voudra-t-il s'épancher dans le sein des électeurs et leur dire ce que sont devenus les excédents du passé ? Il a

trompé le peuple en disant qu'il avait eu des excédents, et aujourd'hui il refuse de dire ce qu'ils sont devenus. Qu'il dise au peuple ce que sont devenus les excédents ou qu'il avoue qu'ils n'ont jamais existé. Qu'il choisisse. Une des raisons données par le ministre pour justifier la proposition qui est devant la Chambre était qu'il avait eu un excédent de $6,000,000 ou $7,000,000 l'année dernière ; l'honorable ministre veut-il nous dire ce qu'est devenu cet excédent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je croyais que cette question avait quelque rapport avec le sujet que nous discutons je ne refuserais pas de répondre à mon honorable ami ; mais je m'oppose à ce que l'on s'égare du sujet. Je dois le renvoyer aux comptes publics.

M. CLANCY : Qu'est-ce qui empêche l'honorable ministre de nous dire ce qu'est devenu l'excédent de l'année dernière ? Il a parlé de cet excédent en rapport avec ce projet.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai parlé de l'excédent de l'année courante.

M. CLANCY : Beaucoup parmi ceux qui ont un peu étudié les comptes publics soupçonnent fortement—ils font plus que soupçonner, ils sont certains—qu'il n'y a jamais eu d'excédent. Sans doute que la question que je pose à l'honorable ministre est une question délicate, mais les électeurs ont droit à une réponse. Je défie l'honorable ministre de nous dire ce que sont devenus ses excédents, même celui de l'année dernière. S'il refuse, il passera pour avoir dit des choses qui ne sont pas vraies. Ce langage est peut-être un peu sévère, mais les circonstances le justifient. On a fait beaucoup de bruit à propos de ces excédents et de ce que le parti libéral a fait.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'est pas dans l'ordre. Le sujet du débat n'est pas la question des excédents Il peut cependant parler de l'excédent particulier auquel l'honorable ministre des Finances a fait allusion, mais il ne peut pas discuter les excédents des années passées.

M. CLANCY : Je suis certain, M. le président, que le ministre des Finances vous sera reconnaissant de cette intervention opportune. Elle est arrivée dans le bon temps. Mais vous agissez dans l'exercice de votre droit en me rappelant à l'ordre, et en me prévenant que le règlement de cette Chambre m'empêche d'insister pour avoir les informations qu'on devrait donner au peuple. Mais puis-je demander au ministre des Finances ce qu'il se propose de faire avec ses excédents à venir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question est à l'étude.

M. CLANCY : Je suppose que l'honorable ministre fera ce qu'il a fait des excédents précédents. Sera-t-il assez bon de dire au comité quel était son but lorsqu'il a fait faire par un actuaire les calculs qu'il a soumis à la Chambre, s'il n'avait pas l'intention de s'en servir ? Ne voulait-il que jeter de la poudre aux yeux des gens, ou le placement dont il parle est-il chose possible ? Le ministre consentira peut-être à nous dire ce qu'il a l'intention de faire au sujet des excédents à venir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette d'être obligé de demander à mon honorable ami de vouloir bien se reporter à mon discours qui est publié dans les débats. Il y trouvera tout ce que j'ai voulu dire, et c'est très clair.

M. CLANCY : J'avais toujours cru qu'un ministre de la Couronne était tenu de répondre à toutes les questions pertinentes qui pouvaient leur être posées. La réponse que l'honorable ministre vient de donner est peu digne de lui. Quand bien même je ferais à l'honorable ministre le plaisir de relire son discours, et bien que cette lecture pourrait être intéressante, je ne serais pas plus renseigné. Je m'adresse à une personne en chair et en os, et non pas aux " Débats." Je ne puis pas interroger les " Débats." Je n'aurais probablement pas plus de succès que j'en ai en interrogeant le ministre. Encore une fois, je demande à l'honorable ministre ce qui l'empêche de répondre. Mais mon cœur tombe en défaillance à l'idée de lui poser une autre question, vu que j'ai eu si peu de succès avec celles que j'ai déjà posées. L'honorable ministre des Finances me répondrait probablement de lire les " Débats."

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas en entier.

M. CLANCY : Pas en entier ? Je suis heureux que l'honorable ministre ne m'en impose pas la tâche. Mais il pourrait s'il le voulait, m'exempter d'en lire même une partie. Je voudrais que les électeurs pussent assister de la galerie au triste spectacle que le gouvernement nous offre. Ils découvriraient bien vite la différence qu'il y a entre de véritables ministres de la Couronne et les ministres que nous avons ici, lesquels, si on les voyait dépouillés des oripeaux qui les couvrent nous paraîtraient faits d'une argile bien ordinaire. Le peuple perdrait bien vite confiance dans nos institutions parlementaires. Ce n'est pas un sujet qui prête à rire, et je veux poser au ministre la question une dernière fois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tant mieux.

M. CLANCY : J'ai sa bénédiction, tant mieux. Je demande donc—peut-être ferais-je mieux de m'adresser au directeur général des Postes maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, prenez-le à son tour.

M. CLANCY : Le ministre du travail sait-il ce que les classes ouvrières du pays pensent de ce projet? Le ministre du Travail, le représentant des classes ouvrières, de ceux qui gagnent leur pain à la sueur de leur front, ont une famille à faire vivre et sont obligés de contribuer aux revenus du pays, ce représentant des classes ouvrières sait-il ce qu'elles pensent du projet ministériel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudrait-il donner avis de cette question ?

M. CLANCY : Je pose cette question au nom des classes ouvrières qui ne peuvent pas donner l'avis que désire le ministre. Et si je dois donner avis de cette question, n'est-il pas grand temps qu'on lève la séance afin que je puisse donner les deux jours d'avis ordinaires ? C'est là la continuation des injustices dont les honorables ministres semblent faire si peu de cas, et ainsi que le dit mon honorable ami de Macdonald, dont ils paraissent plutôt s'enorgueillir.

Le ministre du Travail peut-il nous dire si le gouvernement a l'intention de payer aux entrepreneurs de la construction du chemin de fer, sur les rapports des ingénieurs qui seront chargés de surveiller les travaux, des accomptes à même le dépôt de $5,000,000 qui sera fait par la Compagnie du Grand Tronc ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Consultez le contrat.

M. CLANCY : Mais le contrat n'est pas un ministre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je demande à l'honorable député de lire le contrat ; nous arriverons plus tard à cette partie du contrat.

M. CLANCY : Mais on nous demande de ratifier le contrat. Le deuxième article du bill se lit comme suit :

2. Ledit contrat portant la date du ving-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois et dont copie forme l'annexe du présent acte est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté.

En adoptant cet article nous bâclons toute l'affaire et il sera trop tard ensuite pour poser des questions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Rien de ce que je pourrais dire ne changera le contrat.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il me dire ce que signifie le contrat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le contrat parle par lui-même.

M. CLANCY : Je crois que le ministre est ici pour parler au nom du peuple et répondre pour le peuple ; mais il semble croire que tout son devoir se résume à siéger en silence et refuser de donner les renseignements concernant le contrat.

M. RICHARDSON : La conduite des ministres ce soir, en refusant de répondre à ces questions, est en parfait accord avec la conduite qu'ils tiennent depuis le commencement. Pendant tout l'été on a tenu le parlement en haleine avec cette grande question du transcontinental. Nous avons attendu patiemment pendant des jours, des semaines et des mois. Le gouvernement n'a présenté ce bill que le 30 juillet dernier, alors que les travaux de la session auraient dû être terminés. Depuis ce temps le gouvernement a caché le plus possible les renseignements qu'il aurait dû être en mesure de nous donner au sujet d'un projet qui comporte une dépense aussi considérable.

L'honorable premier ministre a allégué plusieurs raisons pour justifier la construction immédiate de ce chemin de fer. Une des principales raisons, qui, disait-il, rendaient ce projet impérieux était l'engorgement du trafic dans le Nord-Ouest. Mais la lumière s'est faite et cette raison n'existe plus. Il a été démontré que la construction du transcontinental proposé aura peu d'effet sur cet engorgement. On a donné aussi pour raison que par le chemin proposé on pourrait transporter tout le trafic de l'ouest jusqu'à l'est entièrement sur sol canadien. Cependant il est fort à craindre que la politique du gouvernement ait un effet tout opposé, et que le trafic du Nord-Ouest prenne les routes américaines. Une autre raison était qu'il fallait réduire le coût des transports ; cependant le gouvernement ne nous a donné aucune preuve que ce chemin diminuera le coût du transport du blé jusqu'à l'océan Atlantique.

Il est vrai qu'un nouveau prophète est apparu en ces derniers temps dans la personne de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), un homme qui prétend avoir le droit de changer d'opinion sur toutes les grandes questions du jour au lendemain suivant la convenance du parti qu'il appuie. Il a émis la prétention extraordinaire, qui ne sera certainement pas approuvée par aucun expert, que l'on pouvait transporter du blé depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Atlantique pour la modique somme de 5 cents et demi par boisseau. Il nous a dit tout mystérieusement que l'on allait apporter dans la construction de ce nouveau chemin des améliorations inouies qui permettront de diminuer de moitié les frais de transport. Or, les taux de transport sur les chemins de fer sont fixés, non pas à l'aveugle, mais sur les dépenses du chemin, sur les salaires à payer, sur la consommation du charbon et sur le capital engagé ; toutes ces choses sont prises en considération lorsqu'on établit le coût des transports. De sorte que je crois que la prophétie de l'honorable député de Norfolk-nord ne trouverait pas beaucoup de croyants.

Une autre raison que l'on a apportée pour presser l'exécution de ce projet a été la possibilité de nous voir enlever le privilège de transit. Or, M. le président le mot " privi-

lège" n'est pas le terme propre en cette circonstance, car ce privilège est une simple entente entre les deux pays pour leur avantage mutuel. Dans le cas présent le privilège est en faveur des Etats-Unis plutôt qu'en faveur du Canada. Mais cette raison a été aussi percée à jour et nous n'en attendons plus parler. Enfin on nous a dit que ce chemin devait être construit entièrement sur le sol canadien, et pour cette raison on nous a demandé d'appuyer ce projet, comme si nous n'avions pas déjà un chemin de fer entièrement canadien. Pour moi ce projet est un projet saugrenu et non mûri, et les raisons qu'on a données à l'appui sont des plus erronées. On croirait qu'en les donant on a eu l'intention bien arrêtée de tromper le public.

On nous a dit que la distance entre Winnipeg et Moncton est de 1800 milles, mais tout ce que nous savons du pays à travers lequel le chemin passera, nous porte à croire que la construction d'un chemin dans ces parages coûtera très cher. La prétention que ce chemin pourrait être construit sans qu'il en coûte plus de $13,000,000 au pays, est ridicule à l'extrême, et on a dû l'abandonner. Les ministres sont responsables de ces renseignements erronnés; ils savent très bien qu'ils ne valent rien, et nous savons de notre côté qu'ils sont tous fictifs.

Cette dépense énorme ne produira aucun fruit en comparaison des bénéfices que nous pourrions obtenir si nous utilisions les avantages que la nature a placés à notre disposition. Plusieurs honorables députés nous ont fait voir les profits que le pays retirerait si on raccordait nos voies d'eau avec nos voies de chemin de fer, par la construction du canal de la baie Georgienne, par exemple; mais, si le pays entreprend cette dépense énorme d'un chemin de fer transcontinental qui sera inutile, il faudra retarder la construction de ce canal pendant une génération encore. Pourtant ce canal développerait nos avantages naturels dix fois plus que la construction du chemin de fer transcontinental.

Pas un expert en chemin de fer ne voudrait soutenir la prétention de l'honorable député de Norfolk-Nord que l'on peut transporter du grain de Winnipeg à Québec pour 5 cents et demi le boisseau, et cependant l'honorable ministre nous présente l'honorable député comme un expert en chemin de fer dont l'ipse dixit doit être accepté absolument. La Chambre a droit d'avoir du gouvernement tous les renseignements que le gouvernement possède concernant le tracé du chemin de fer proposé. Il ne faut pas oublier que l'exécution de ce projet va nous empêcher d'entreprendre d'autres travaux qui seraient beaucoup plus avantageux au pays. Avant longtemps peut-être l'augmentation de la dette comme conséquence de cette utopie causera un tort considérable au crédit du pays. Il n'est peut-être pas encore trop tard pour réfléchir et abandonner ce projet extravagant de construire un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à Moncton à un coût aussi élevé à travers un pays apparemment inconnu. Parler de $13,000,000 et même prétendre réduire le chiffre de cette dépense à $8,000,000 ou $9,000,000 au moyen des calculs d'un actuaire, est chose si ridicule et si absurde que personne n'y a cru dans la Chambre et encore moins dans le pays. Il y a cependant une raison pour laquelle le gouvernement peut demander à la Chambre de se hâter à adopter ce projet, et cette raison c'est que plus il sera discuté plus il tombera en discrédit dans tout le pays. Au sujet du chemin de fer du Yukon on disait qu'il y avait crise et qu'on ne pouvait attendre; il fallait commencer les travaux avant la réunion du parlement. Mais à quoi s'est résumé cette crise ? A rien. C'était un épouvantail à l'aide duquel on voulait construire un chemin de fer qui n'était pas nécessaire, et qui a été heureusement rejeté par le Sénat. Il y a peut-être encore espoir d'être sauvé du projet actuel de la même manière.

M. RICHARDSON.

M. LANCASTER : Avant que cet article soit adopté, je crois qu'il est de mon devoir envers mes électeurs de faire ma part de travail en acceptant le défi lancé par l'honorable directeur général des Postes (l'honorable sir William Mulock) de lire le contrat. Je suis certain que ce n'est pas par dépit ou par mauvaise humeur envers mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) que l'honorable directeur général des Postes a refusé de répondre à ses questions, mais parce qu'il n'a pas lu lui-même le contrat, et je crois qu'il vaut beaucoup mieux le lire maintenant à la Chambre afin qu'elle sache sur quoi elle est appelée à voter. Le contrat est daté du 29 juillet 1903. Le préambule du bill qu'on nous demande d'adopter dit que ce contrat est fait entre le gouvernement et certaines personnes agissant au nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, une compagnie constituée par acte du parlement du Canada. Or, il n'y a pas eu de compagnie de ce genre constituée par acte du parlement pendant la présente session. Le Gouverneur général n'a sanctionné aucun bill constituant une compagnie de ce genre, et la déclaration dans le préambule du bill que cette compagnie existe n'est pas vraie. Sachant qu'il n'existe pas de compagnie je manquerais à mon devoir envers mes électeurs, si je laissais adopter ce bill sans protester de toutes mes forces. Je suis bien certain que le contrat contredit le préambule du bill. Le contrat ne dit pas que la compagnie est constituée, mais qu'elle doit l'être.

Nous allons donc être à la peine de lire ce contrat pour que l'honorable directeur général des Postes le connaisse. Le bill dit que le pays fait un marché avec certaines personnes représentant une compagnie constituée, tandis que le contrat dit qu'elle doit l'être ; mais il est très possible que le Gou-

verneur général ne sanctionne pas l'acte constituant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; il pourrait parfaitement refuser d'accorder sa sanction sans violer la constitution, car le gouvernement pourrait lui-même l'aviser ainsi sans plus violer ses principes que l'honorable député de Norfolk-nord n'a violé les siens pendant toute cette session. Le bill dit que le contrat est fait avec les personnes qui sont nommées et désignées comme suit :

Représentant à ce traité et agissant au nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par un acte du parlement rendu en cette présente session.

L'article 1 qu'on nous demande d'adopter devrait être modifié de façon à s'accorder avec le préambule. Je m'étonne que quelques membres du gouvernement n'aient pas proposé de faire cette modification en prétextant que c'était une erreur typographique. Le gouvernement ne veut nous donner aucun renseignement concernant les taux de transport. Il ne veut pas non plus nous dire s'il paiera à même ses $5,000,000 des accomptes aux entrepreneurs de la construction du chemin, sur les certificats des ingénieurs, à mesure que les travaux avanceront ; le gouvernement ne veut pas nous dire s'il croit réellement tout ce qu'il dit dans le bill. On me fait remarquer que le préambule du bill a pu passer inaperçu. Il n'a peut-être pas été rédigé par celui qui a rédigé le contrat. C'est pour cela que les députés de ce côté-ci de la Chambre, qui ont un aussi grand devoir à remplir envers leurs électeurs que les ministres envers la Couronne, doivent refuser de voter en faveur de cet article. A mesure que je lirai le contrat, l'honorable directeur général des Postes pourra indiquer les articles qui, d'après lui, répondent aux questions posées par l'honorable député de Bothwell, et je lui céderai la parole pour qu'il puisse s'expliquer avec l'honorable ministre. Je reprendrai ensuite la lecture du contrat.

Une VOIX : Vous allez être obligé de le tenir éveillé.

M. LANCASTER : Je ne sais pas si je réussirai, mais les électeurs éveilleront le gouvernement aux prochaines élections.

Contrat intervenu le 21 juillet 1903, entre Sa Majesté le Roi traitant pour le Canada.

Je ne sais pas pourquoi on n'a pas dit, agissant au nom du Canada. On ne respecte pas le Canada, on ne respecte pas les droits du peuple, on ne respecte pas les droits des électeurs, on traite pour eux. Je suppose que quelques-uns des savants avocats qui pendant ces dernières semaines ont donné des interprétations si forcées de la loi, prétendront que ces mots ne veulent pas dire traité pour le Canada, mais au nom du Canada. Ils diront : Personne n'a prétendu que le Gouverneur général a consenti à ce contrat dans les intérêts du peuple. Le contrat n'est pas fait au nom du peuple, mais au nom du Canada. Il se lit comme suit :

Contrat intervenu le vingt-neuf juillet 1903, entre Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada et représenté aux présentes par l'honorable William S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, d'une part ; et sir Charles Rivers Wilson, C.B., G.C.M.G.; les très honorable lord Welby, G.C.B.; John A. Cluttom-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers, tous de la ville de Londres, Angleterre ; Charles M. Hays, Frank W. Morse et William Wainwright, tous de la ville de Montréal, Canada, et John Bell, de la ville de Belleville, Canada susdit, représentant aux présentes la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Company," compagnie devant être constituée en corporation par acte du parlement du Canada, à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part.

Je suis surpris que celui qui a rédigé ce contrat ne se soit pas servi des mêmes termes pour ceux qui représentent le Canada que pour les représentants de la Compagnie du Grand Tronc. Sa Majesté le roi traite pour le Canada, mais le représentant du Grand Tronc ne traite pas pour cette compagnie.

M. BENNETT : On a profité de l'absence du roi en Irlande.

M. LANCASTER : Peut-être. Mais il faut que je lise tout le contrat, et je vais essayer de l'expliquer aussi bien que je pourrai, afin que nous puissions bien le comprendre. Comme le directeur général des Postes et le ministre des Finances nous ont invités à poser des questions je veux demander quelle preuve a le gouvernment que le territoire dont il est question dans cet article du contrat et à travers lequel le chemin de fer doit passer dans les provinces, est un territoire fertile et productif. C'est une question raisonnable et le gouvernement devrait nous fournir des preuves de son assertion. L'article parle ensuite de l'est du Canada. Or, je voudrais que le gouvernement nous dit où l'est du Canada commence et finit. La province d'Ontario et celle de Québec sont-elles dans l'est du Canada, ou ces mots s'appliquent-ils seulement au Nouveau-Brunswick ? Nous avons droit d'être renseignés sur ce point. Je ne crois pas que le Grand-Tronc-Pacifique exécute jamais ce contrat ni qu'il en ait l'intention. J'ai lu le contrat plusieurs fois, mais je ne serais pas surpris d'apprendre que les amis du gouvernement qui l'ont approuvé de leur vote ne l'ont jamais lu, car s'ils l'avaient lu ils ne l'auraient pas approuvé. La Chambre a le droit de savoir de ceux qui ont rédigé le contrat l'interprétation qu'ils lui donnent. On ne peut blâmer un député qui agit suivant les lumières qui l'éclairent, mais on doit le blâmer s'il souffle la lumière et marche délibérément dans les ténèbres. C'est ce que le gouvernement fait. Il voudrait que toute la Chambre fît comme lui.

Le contrat dit que le but du chemin est de développer le commerce du pays et faci-

liter les échanges par les voies et les ports canadiens. Ces mots signifient-ils les ports des lacs ou les ports de l'Atlantique ? Le contrat ne le dit pas. Moncton n'est pas un port de mer, et si cela veut dire que le gouvernement a en vue d'autres ports de mer, il devrait le dire. J'espère que quelqu'un prendra des notes sur ce que je dis et les fera voir au directeur général des Postes quand il se réveillera. L'honorable directeur général des Postes ne m'a pas accoutumé à beaucoup de courtoisie, mais je ne m'en formalise pas, du moment que je fais mon devoir envers mes électeurs.

Le contrat parle aussi d'un port à l'ouest, à ou près de Port-Simpson dans la Colombie Anglaise. Pourquoi le gouvernement ne dit-il pas clairement quel sera le port de l'est et quel sera le port de l'ouest ? Puis le contrat nous dit que ce chemin sera la ligne la plus courte possible à travers l'Ontario, Québec et le Nouveau-Brunswick. Quelques-uns aussi de ces députés nous ont dit que ce chemin de fer pouvait être construit en ligne droite, et l'honorable député de Victoria, N.-B., (l'honorable M. Costigan), a prétendu que les montagnes et les marais disparaîtront à mesure que le chemin se construira. Mais je vois que le contrat dit que ce ne sera pas la route la plus courte dans Québec et le Nouveau-Brunswick, mais la route la plus courte qu'il sera possible d'obtenir.

D'après ce contrat la division de l'est ira jusqu'à la ville de Winnipeg, mais il n'est pas nécessaire que la division de l'ouest commence à la ville de Winnipeg. L'article dit: "La divison de l'ouest comprendra la partie du dit chemin de fer comprise entre la dite ville de Winnipeg ou un endroit quelconque de la division de l'est et l'océan Pacifique". Mais il y a plus d'un moyen d'atteindre Winnipeg par la division de l'est. Vous pouvez tracer le chemin à plusieurs centaines de milles au nord et ensuite le diriger vers le sud jusqu'à la ville de Winnipeg, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire que la division de l'ouest parte de la ville de Winnipeg. Elle peut partir d'un point qui sera peut-être à 300 milles au nord de la ville sur la division de l'est. Je m'étonne que quelques-uns des députés enthousiastes, énergiques et éloquents du Nord-Ouest n'aient pas combattu ce raccordement. Ils ont crié beaucoup plus à propos de choses dix fois moins importantes. Pourquoi celui qui a rédigé le contrat a-t-il eu soin de dire que la division de l'est se rendrait jusqu'à la ville de Winnipeg, et n'a-t-il pas eu le soin de dire que la division de l'ouest partirait de la ville de Winnipeg ?

Je ne m'explique pas cela. Il y a ensuite dans le contrat un article disant que le chemin de fer sera construit en totalité en territoire canadien. C'est le seul article du contrat auquel je ne trouve pas de faute. Si cet article n'était pas là on pourrait en vertu de ce contrat construire un chemin de fer jusqu'à la lune. J'aime à rendre justice à

M. LANCASTER.

tout le monde et bien que je trouve le reste du contrat mal rédigé à tous égards, je dois admettre la clarté de cet article, sans lequel personne n'aurait pu dire où le chemin arrêtera.

L'article 4 dit que la limite est des Montagnes-Rocheuses sera fixée après que le tracé de la ligne aura été localisé. Bien que le chemin de fer Canadien du Pacifique se rende déjà jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et qu'il aurait été facile pour les parties intéressés d'aller visiter ces endroits et de prendre des renseignements sur les lieux, elles n'ont pas pris cette précaution et ne paraissent pas savoir où sont situées les Montagnes-Rocheuses. On va établir le tracé de la ligne d'abord et trouver où sont les Montagnes-Rocheuses ensuite. Et dans le cas de désaccord entre l'ingénieur du gouvernement et l'ingénieur de la compagnie au sujet de la détermination du point auquel prend fin la division des prairies et commence la division des montagnes, le juge en chef de la cour Suprême du Canada choisira un tiers arbitre. Je ne vois pas pourquoi l'on a inséré cette clause, à moins que ce ne soit pour donner à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une chance de soulever des disputes à ce sujet. On nous dit que nous ne devons pas nous inquiéter des rampes, des courbes, etc., sur la division de l'est parce que, bien qu'elle doive être construite par le gouvernement, celui-ci ne sera pas obligé de la construire s'il ne peut trouver des rampes et des courbes satisfaisantes. L'article 7 dit pourtant qu'au cas de désaccord quant au devis, le désaccord sera soumis à des arbitres, et alors le Grand Tronc pourra obliger le gouvernement à se conformer à la décision de ces arbitres.

Article 42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le trafic recueilli sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits du Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Je veux maintenant demander au directeur général des Postes ou au ministre qui, dans le moment, dirige la Chambre, de nous dire comment le gouvernement se propose de faire observer cet article ? De quelle peine la compagnie est-elle passible si elle ne fait pas ce transport entièrement en territoire canadien ? Que vaut cet article sans sanction ? Que se propose-t-on de faire ?

Supposons que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refuse de transporter aux ports canadiens, et entièrement par territoire canadien, les marchandises dont l'itinéraire n'a pas été désigné d'avance par l'expéditeur, que va faire le directeur général des Postes ? Va-t-il poursuivre la compagnie devant une cour inférieure si elle enfreint cet article ? Ou va-t-il attendre que le trafic s'accumule pour prendre une poursuite en dommages devant la cour d'Echiquier ? Qui va faire cette poursuite et qui va en payer les frais ? Il ne s'agit plus ici d'un intérêt particulier seulement, bien que celui qui expédie les marchandises ou qui les reçoit soit intéressé ; mais comment la loi va-t-elle être mise en vigueur ? Pourquoi n'a-t-on pas rédigé cet article d'une façon claire et de manière à donner au gouvernement le droit d'agir ? Je voudrais que le directeur général des Postes répondît à ces questions. Je veux savoir qui est chargé de mettre cet article en vigueur, et de quelle utilité dans tous les cas cet article 42 est pour la population.

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce trafic par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Les remarques que j'ai faites à propos de l'article 42 s'appliquent à celui-ci également. Je pose la même question que j'ai posée plus haut, mais le gouvernement devrait nous donner ces explications sans que nous soyons obligés de les lui demander.

44. Relativement aux tarifs pour tout fret transporté en partie sur toute ligne de chemin de fer exploitée par la compagnie et en partie sur quelques-unes des lignes du chemin de fer Intercolonial, il sera fait une juste et raisonnable répartition de tous ces tarifs par convention mutuelle, ou, dans le cas de contestation cette répartition sera déterminée par des arbitres nommés de la manière prévue au paragraphe 47 du présent contrat, ou par une commission de chemins de fer qui pourra être choisie à l'avenir en la manière mentionnée au paragraphe 19 du présent contrat, et il y aura appel de la manière y mentionnée.

Le directeur général des Postes ou quelque autre ministre voudrait-il me dire si, dans le cas où cette difficulté se présenterait et que le gouvernement voulût la régler, ce serait au gouvernement ou à la commission de nommer ces arbitres-là ? Voici l'alternative ; ce différend sera-t-il réglé par ce tribunal-ci ou par ce tribunal-là ? Je veux que le gouvernement nous dise quel tribunal aura charge de juger. Qui va décider quel tribunal ce sera ? Je n'ai jamais vu de contrat comme celui-là. Si l'on demandait à la commission d'opérer le règlement en vertu de ce bill et si le Grand-Tronc-Pacifique s'y opposait en disant qu'il veut que le règlement s'opère par l'entremise de trois arbitres et qu'il va nommer le sien, que le gouvernement nommera le deuxième et le juge de la cour Suprême, le troisième, le gouvernement s'y refusera-t-il sous prétexte qu'il y aura une commission des chemins de fer ? Le Grand-Tronc-Pacifique a-t-il le droit de dire qu'il est libre de choisir ? Tous deux ayant juridiction égale, la préséance appartiendra-t-elle à celui qui aura parlé le premier ? Jamais je n'ai entendu parler de moyens comme celui-là de régler des différends. Jamais, à ma connaissance, l'homme le plus ignorant et le plus étranger à la connaissance du droit commun n'a entrepris de faire un contrat où il ait commis l'erreur de supposer qu'on peut soumettre une question à deux tribunaux différends, sans savoir ce qui va arriver.

MM. Kaulbach, Alcorn, Léonard, Rosamond, Fowler, Ingram, Sproule, Clarke, le ministre de la Milice, le ministre de l'Agriculture et M. Monk continuent le débat.

M. SPROULE propose que le comité lève sa séance, alléguant que les délibérations du comité ne sont pas sténographiées.

La motion est rejetée.

M. MONK fait observer que les délibérations du comité ne sont pas sténographiées et demande à M. le président de rendre sa décision sur ce point du règlement.

M. le PRESIDENT (M. Belcourt) : Dans mon opinion le comité n'a pas la moindre juridiction en la matière. Les sténographes rapport présenté par le comité des "Débats" il y a quelque vingt-cinq ou trente ans. En rejetant la motion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), le comité a décidé que la présence des sténographes n'est pas nécessaire en ce moment. La question est donc décidée. Le comité est d'opinion qu'il n'est pas essentiel que les sténographes fassent le compte rendu de ses délibérations.

M. MONK : Vous plairait-il de décider la question que j'ai soulevée ?

M. le PRESIDENT : Je décide qu'il n'a pas été soulevé de question d'une manière régulière.

M. MONK s'appuie sur Bourinot pour en appeler de la décision du président. Il prétend que les sténographes sont des employés de la Chambre et sont tenus, en vertu de règlements établis par le comité des "Débats" et approuvés par la Chambre, de rédiger le compte rendu des délibérations de la Chambre siégeant en comité général.

M. le PRESIDENT envoie quérir M. l'Orateur.

M. BELCOURT met M. l'Orateur au fait de la question soulevée par M. Monk.

M. l'ORATEUR : On a prétendu que le comité ne siégeait pas régulièrement, parce

que les sténographes officiels ne rédigeaient pas le compte rendu de ses opérations. Le président du comité ayant décidé que la procédure du comité était régulière, il reste maintenant à savoir si la Chambre va confirmer la décision du président.

La question est mise aux voix.

POUR :

Messieurs

Angers,	Loy,
Archambault,	Macpherson,
Belcourt,	McCreary,
Bernier,	McLennan,
Borden (Sir Frederick),	Malouin,
Brown,	Marcil (Bagot),
Bureau,	Marcil (Bonaventure),
Champagne,	Matheson,
Charlton,	Mayrand,
Christie,	Meigs,
Copp,	Mignault,
Demers (Saint-Jean),	Morrison,
Desjardins,	Oliver,
Douglas,	Paterson,
Fisher,	Proulx,
Fortier,	Puttee,
Galliher,	Riley,
Gould,	Roche (Halifax),
Heyd,	Schell,
Hughes (King, I.P.-E.),	Scott,
Johnston (Cap-Breton),	Stewart,
Kendall,	Sutherland (Oxford),
Laurier (Sir Wilfrid),	Thompson (Haldimand
Laurier (L'Assomption),	et Monck),
Law,	Turcot,
LeBlanc,	Turgeon.—52.
Lovell,	

CONTRE :

Messieurs

Barker,	Lavell,
Bennett,	Lennox,
Birkett,	Léonard,
Blain,	McIntosh,
Cargill,	Monk,
Clarke,	Morin,
Earle,	Osler,
Gourley,	Richardson,
Hackett,	Robinson (Elgin),
Haggart,	Roche (Marquette),
Halliday,	Sproule,
Ingram,	Thomson (Grey),
Johnston (Cardwell),	Tisdale,
Lancaster,	Tolton,
LaRivière,	Wilson.—30.

La motion est adoptée.

M. l'ORATEUR : La décision du président est confirmée.

Vendredi, le 4 septembre 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité.

M. SPROULE : M. le président, lorsque la question fut soulevée, j'en étais à démontrer qu'il est juste d'avoir le compte rendu des délibérations de ce comité, afin que l'opposition soit en mesure de justifier l'attitude qu'elle prend pour défendre ses droits par rapport à l'étude d'une question aussi grande, aussi importante que celle qui nous occupe. C'est l'unique moyen qui nous reste pour nous justifier auprès du corps électoral, qui, dans ce pays, constitue le tribunal appelé à juger en dernier ressort. L'opposition estime qu'il est de son devoir d'exiger tous les renseignements possibles au sujet de cette question. Néanmoins, j'ai appris de bonne source que le premier ministre a donné instruction à ses partisans de refuser tout renseignement, de ne répondre à aucune question, quelque importante, quelque pertinente fût-elle. Le gouvernement et ses partisans ont reçu ordre de ne fournir aucun ranseignement; ces messieurs gardent le silence, et l'opposition se voit réduite à débattre la question en l'absence des renseignements que le gouvernement est tenu de fournir, sous peine d'avouer qu'il est incapable de le faire. Il est du devoir du gouvernement de nous renseigner. Ce n'est pas à l'opposition de fournir ces renseignements, car ce n'est pas elle qui est chargée de régler les détails du projet dont le parlement est actuellement saisi. Le gouvernement a bien fait de déposer certains rapports sur le bureau de la Chambre, mais les neuf-dixièmes n'ont aucun rapport avec la question qui nous occupe; ce sont de vieux documents qu'on est allé déterrer dans les archives du parlement. L'opposition ne saurait être censée avoir ces renseignements, parce que ce n'est pas elle, mais le parlement, qui en a la garde. Nous demandons qu'on nous explique les dispositions de ce bill, et le premier ministre enjoint à ses partisans de ne pas répondre. Nous n'avons pas la clôture, dit-il, mais nous ferons bien voter notre projet; nous allons recourir à la force brutale pour venir à bout de l'opposition, et lorsque cette dernière tombera de fatigue, il faudra bien, bon gré, mal gré, qu'elle laisse passer le bill. L'opposition ferait-elle son devoir si elle se soumettait docilement à cela ? Ne renoncerait-elle pas à ses privilèges? Ne serait-ce pas attirer le mépris sur le régime constitutionnel? A mon avis, l'opposition faillirait à son devoir si elle laissait ainsi voter le présent bill. Le gouvernement nous a assuré qu'il possède des masses de renseignements, et nous lui demandons où ils se trouvent. S'il dit vrai, qu'il le prouve en déposant ces renseignements sur le bureau de la Chambre. Les rapports auxquels le gouvernement et les députés de la droite nous ont renvoyés ne sont pas dignes de la moindre confiance; de plus, le gouvernement devrait nous les fournir, et les membres de cette Chambre ne devrait pas être à la peine de fouiller dans les archives du parlement, de feuilleter vingt ou trente mille volumes avant de découvrir les renseignements dont il ont besoin.

Le nouveau chemin de fer devra surtout servir au transport du grain ; et l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a affirmé que les pentes d'un chemin de fer destiné à un tel trafic ne doivent pas excéder 20 pieds au mille. Or, nous manquons des documents susceptibles de nous aider à dé-

terminer s'il sera possible de construire un tel chemin dans les endroits où on se propose de le faire passer, et, à tout évènement, on ne saurait le construire pour moins de $40,000, $50,000 ou $60,000 le mille. Avons-nous quelque renseignement qui nous permette d'en arriver à la conclusion que nous pourrons raccourcir la distance ou adoucir les rampes de telle façon qu'il devienne possible de transporter le grain à partir de Winnipeg à meilleur marché que par les moyens actuels de transport ?

M. le président, permettez-moi de signaler à votre attention la nature vague des stipulations relatives au parcours de la ligne projetée. Les seuls endroits indiqués en termes précis sont Moncton, Québec, un certain endroit le long de la frontière interprovinciale, à cinquante milles du lac Abittibi, Winnipeg, Edmonton et Dunvegan. Je demanderai ici au gouvernement si le Grand-Tronc-Pacifique devra s'en tenir à la disposition de sa charte portant que le nouveau chemin de fer devra être construit à une distance d'au moins trente milles de toute autre ligne déjà établie. L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) dit que le contrat ne contient pas de restriction de cette nature. Est-ce le cas ? Le premier ministre ne daigne même pas répondre. On se moque du parlement et l'on méprise les droits du peuple. Autant vaut que cela soit bien compris. J'ai appelé l'attention du premier ministre sur la nature de cet article et lui ai demandé si nous sommes liés par ce contrat. Il ne m'a pas répondu ; il refuse de nous donner les renseignements les plus essentiels. Non seulement nous avons droit à ces renseignements, mais le peuple, qui sera appelé à solder le coût de cette vaste entreprise, entend que nous saisissions bien la portée de ce contrat avant que de le ratifier.

Le chef du gouvernement quitte la Chambre, il faillit à son devoir et s'en remet du soin de diriger la besogne au ministre du Commerce et au ministre de la Milice. Ces deux ministres répondront-ils à ma question ? Leur silence indique qu'à leurs yeux ma question ne mérite pas de réponse courtoise. Cette question, je la répèterai devant le peuple, qui est le juge du gouvernemnt aussi bien que celui de l'opposition. Le peuple, j'en suis convaincu, dira qu'il était de notre devoir d'obtenir ce renseignement avant de laisser adopter ce projet.

M. HACKETT : J'ai attendu quelques instants avant de prendre la parole afin de permettre aux membres présents du gouvernement de répondre aux questions de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Mais ces messieurs, qui ne perdent jamais une occasion de vilipender leurs adversaires, se trouvent sans voix quand vient le moment de nous fournir les renseignements dont nous avons besoin pour bien comprendre la question dont nous sommes saisis. La question de l'honorable député de Grey-est est juste et pertinente, elle est nécessaire, et le gouvernement devrait fournir à la Chambre les renseignements qu'on lui demande. Et cependant, ces renseignements indispensables à l'étude raisonnée de la question qui nous occupe, on nous les refuse à nous qui croyons représenter ici le sentiment de la majorité de la population. Mais les droits de la minorité en cette Chambre valent ceux de la majorité, et nous sommes résolus à obtenir, par tous les moyens à notre disposition, tous les renseignements que le peuple a droit d'exiger au sujet de cette entreprise. Un des membres du gouvernement a démissionné à cause de ce contrat, et dans la lettre qu'il a adressée au premier ministre, il déclare que le projet est répréhensible et dangereux. On cherche néanmoins à l'imposer à la Chambre sans fournir d'explications relativement à la dépense qu'il occasionnera, et à la nature du pays que le nouveau chemin de fer doit traverser. Quand nous demandons qu'on nous fournisse les données qui devront nous aider à faire l'estimation du coût de l'entreprise, qu'on nous fasse connaître la nature des régions que le chemin de fer doit traverser, on se contente de nous répondre que des missionnaires, des hommes illustres qui, se dévouant à l'évangilisation des Indiens, ont parcouru le pays il y a deux cents ans, ont rapporté que ces régions sont fertiles. Mais cela ne suffit pas pour nous permettre de juger s'il convient de tenter cette entreprise, qui va engager le pays dans des dépenses énormes dont le chiffre nous est inconnu.

Quand ce projet a-t-il pris naissance ? J'ai par devers moi un volume publié par M. J. Castell Hopkins et dédié au très honorable premier ministre ; les principaux évènements de l'année dernière y sont consignés. D'après l'auteur de cet ouvrage, ce n'est qu'en novembre dernier que M. Hays, membre de la Compagnie du Grand Tronc, annonça qu'une compagnie alliée à celle du Grand Tronc allait construire une ligne de chemin de fer depuis North-Bay jusqu'au littoral du Pacifique, alléguant qu'il était nécessaire de pourvoir le Nord-Ouest de nouveaux moyens de transport, et qu'il importait de relier le Grand Tronc à cette partie-là du Canada. Lorsque M. Hays fit cette déclaration à un reporter du "Globe" de Toronto, il n'était nullement question de venir solliciter la coopération du gouvernement. Tout ce qu'on voulait, c'est que le parlement autorisât la compagnie à construire le chemin. Lorsque sir Charles Rivers-Wilson comparut devant le comité des chemins de fer, la compagnie se contenta de demander qu'il fût voté une loi l'autorisant à construire la ligne. Depuis le 12 mars, date de l'ouverture de la présente session, à venir jusqu'au 30 juillet, rien n'a indiqué que le gouvernement avait l'intention d'aider cette grande entreprise, mais le 30 juillet, on déposa sur le bureau le présent contrat qui lie le gouvernement et la nation jusqu'à concurrence de $150,000,000 pour

venir en aide à l'entreprise de la compagnie. Je vous demande, M. le président, cela est-il conforme aux principes du parti libéral ? Cela est-il conforme aux principes que prônaient ces messieurs lorsqu'ils faisaient partie de l'opposition ? Chaque fois qu'ils avaient l'occasion de haranguer le peuple, ils ne manquaient pas de déclarer hautement qu'il ne fallait plus subventionner les chemins de fer. Mais aujourd'hui, ils viennent en aide à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique non seulement en garantissant les obligations qu'elle émettra par rapport à la division de l'ouest, mais aussi en lui construisant une ligne allant de Moncton à Winnipeg, sans qu'on ait fait de levés topographiques et d'explorations préalables. C'est donc ainsi qu'ils vont, en aveugles qu'ils sont, entreprendre de construire un chemin de fer dont le prix de revient sera de $100,000,000 à $125,000,000.

Eh bien, M. l'Orateur, dans ces circonstances, comment allons-nous avoir en ce pays la nationalisation des chemins de fer ? Il n'y a ici rien de la sorte. Ce chemin doit être exploité par la compagnie à laquelle il est cédé, et qui, si elle le juge à propos, ne sera pas tenue de payer un seul sou au gouvernement, soit à titre d'intérêt ou de loyer.

Je désire maintenant, M. l'Orateur, attirer un moment votre attention sur l'Ile du Prince-Edouard. On prétend que ce chemin de fer sera une route nationale transcontinentale. Le ministre des Postes, ainsi que le premier ministre, ont déclaré que ce chemin allait servir à ouvrir à la colonisation toutes les provinces du Dominion. Je tiens à dire, toutefois, que la province de l'Ile du Prince-Edouard n'en retirera aucun avantage. Mon honorable ami et collègue du comté de King (M. Hughes) a déclaré, l'autre soir, que ce chemin de fer servirait à développer de grandes mines de houille qui vont être immédiatement exploitées dans la province du Nouveau-Brunswick. Eh bien, j'aimerais savoir où peuvent bien se trouver des gisements houillers entre la Rivière-du-Loup et Moncton ? Ces houillères se trouvent surtout à l'est de Moncton, ce qui est tout à fait en dehors de la sphère de ce chemin de fer. C'est l'Intercolonial qui traverse actuellement la région où se trouvent ces grands gisements de minerais et de fer. Ce nouveau chemin de fer doit se rendre à Moncton, et je suppose que le gouvernement, malgré tous les efforts que nous apportons à le faire changer d'avis, a l'intention de construire ce chemin de fer, et qu'il recevra pour cela l'appui de toute la droite. Si ce chemin de fer se rend à Moncton, il serait à désirer qu'il fût raccordé avec la province de l'Ile du Prince-Edouard, et c'est pour cela que j'ai proposé en amendement que cette compagnie fît l'acquisition du chemin de fer fonctionnant actuellement entre Sackville et le Cap-Tourmentin, et mît en service des bateaux entre le Cap-Tourmentin et Carleton Point, sur l'Ile du Prince-Edouard,

M. HACKETT.

ou tout autre point convenable, pour des communications régulières d'hiver et d'été entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard. Cet amendement a été rejeté par le gouvernement, et on ne veut absolument rien faire, bien qu'on demande à la population de l'Ile du Prince-Edouard de fournir sa quote-part pour la construction et l'entretien de ce chemin de fer. On ne fait absolument rien pour améliorer nos communications en hiver. En été, nous avons un excellent service avec le continent, mais les grandes difficultés commencent quand les glaces se forment dans le golfe Saint-Laurent, et dans le détroit de Northumberland. Le gouvernement du Canada s'est engagé, en 1873, par des articles du pacte de confédération, à maintenir un service efficace d'hiver entre l'île et le continent. Cet engagement n'a pas été rempli, et la population de l'Ile a éprouvé l'année dernière les mêmes inconvénients que ceux dont on avait à se plaindre il y a trente ans. J'ai dû moi-même, en traversant vers le 5 mars dernier pour venir à Ottawa, me frayer un chemin sur un petit bateau à glace, et cela malgré que le gouvernement se fût engagé à maintenir intact le service des bateaux à vapeur entre l'Ile et le continent. Bien que nous soyons en séance depuis 25 ou 26 heures, les honorables membres du gouvernement et leurs amis ont refusé de nous donner les moindres explications ou renseignements sur ce projet. S'ils ne possèdent pas ces renseignements, leur devoir est de retirer cette mesure et d'en appeler au peuple. Le peuple n'a ici décliné aucun mandat. Je le défie bien d'en appeler au peuple, et de laisser celui-ci décider de la chose. Nous, qui sommes de l'opposition, nous nous efforçons de faire notre devoir vis-à-vis de nos électeurs. Nous désirons avoir plus de renseignements, avant de contracter un engagement de ce genre qui va nous entraîner à une si énorme dépense de l'argent public. Nous ne faisons que notre devoir en restant ici en séance 25 ou 26 heures de suite. Bien que j'aie passé l'âge de la jeunesse, j'ai encore cependant suffisamment de vitalité pour rester ici, s'il le faut, toute une semaine, afin de défendre les intérêts de mes électeurs et de mes concitoyens en général, afin de revendiquer hautement leurs droits, et afin de voir à ce que les renseignements nécessaires nous soient fournies. Nous ne voulons pas, non plus, que le gouvernement continue à jouir de l'impunité qu'il croit s'être assuré, en se faisant relayer ici à tour de rôle par ses amis, qui nous arrivent frais et dispos, après quelques heures de sommeil, alors que nous, membres de la gauche, nous sommes tenus d'être sur la brèche sans trêve et sans merci.

Mais nous ne faillirons pas cependant à notre devoir, qui est ici de défendre les intérêts de nos concitoyens, et d'empêcher dans toute la mesure de notre possible que l'argent du pays soit ainsi gaspillé pour venir en aide au Grand Tronc. Nous avons main-

tenant le contre-projet présenté par l'honorable leader de l'opposition. Les honorables députés de la droite nous disent que ce chemin de fer de 1,800 milles entre Moncton et Winnipeg va coûter $13,000,000, au lieu que, s'il fallait accepter le projet du leader de l'opposition de construire 400 milles, nous aurions à dépenser entre 60 à 70 millions. C'est là le genre d'arguments auquel on a recours parmi les membres de la droite. Le projet présenté par l'honorable leader de l'opposition se recommande à la bonne attention du public, parce que cela nous offre un moyen d'utiliser les ressources que nous avons à notre disposition, et que nous pouvons ainsi mettre obstacle à cette dépense extravagante de l'argent du public pour construire un chemin de fer à travers un territoire pour ainsi dire complètement inconnu.

M. JOHNSTON (Cardwell) : M. l'Orateur, à titre de jeune membre de cette Chambre, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelques mots de ce projet de chemin de fer avant que cette clause soit adoptée. Avant d'entrer en matière, j'aimerais cependant à demander au ministre des Douanes (l'honorable M. Patterson) pour quelle raison les sténographes de cette Chambre ont cessé leur travail depuis trois heures du matin jusqu'à près de onze heures ou midi.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous n'avons pas juridiction sur les sténographes, et du reste la Chambre a déjà réglé cette question.

M. JOHNSTON : Loin de moi la pensée d'enfreindre les règlements de la Chambre, mais ce que j'en pense c'est qu'aucun des ministres ne veut répondre à cette question. Je suis ici depuis le 12 mars, et j'ai pris le plus vif intérêt aux délibérations du comité des chemins de fer quand on en était à considérer ce projet de chemin de fer transcontinental. Je remarque que la compagnie du Grand Tronc n'a demandé une charte que pour la section de l'ouest, c'est-à- dire la partie qu'elle doit construire d'après le contrat actuel. La question fut discutée à fond, et plusieurs honorables membres ont désiré savoir pourquoi ce gouvernement accordait une subvention au chemin de fer; mais nous n'avons pu obtenir aucun renseignement des ministres qui ont assisté aux séances du comité des chemins de fer. Pendant que ce comité tenait ses délibérations, quelques-uns des ministres s'occupaient de leur côté à mûrir un projet. Je crois que M. Hays est le premier qui en ait eu l'idée, et je suppose qu'il a dû être assisté en cela par le très honorable premier ministre. Ils ont dû apparemment, tous deux, suffire à cette tâche, mais il leur fut impossible d'obtenir l'adhésion de l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair).

Le principal argument invoqué par le comité des chemins de fer, c'est que l'ouest avait besoin de plus de facilités de transport pour l'écoulement de son blé. On était à peu près tombé d'accord qu'il fallait aider le Grand Tronc d'une manière quelconque, si l'on voulait que cette compagnie se décidât à construire une ligne depuis North-Bay jusqu'à l'océan Pacifique. Ce fut alors que certains représentants des provinces maritimes engagèrent M. Hays à dire au comité qu'il était prêt à se rendre jusqu'à Moncton au lieu d'un port de l'Atlantique. M. Hays était prêt à tout faire, et d'ailleurs cela lui était parfaitement indifférent, car il savait que le gouvernement prenait à sa charge la construction de ce chemin. A mon avis, si l'on voulait obvier à la congestion du trafic dans l'ouest, il fallait d'abord commencer par construire la section de l'ouest, puis ensuite, s'il était nécessaire, aider le Grand Tronc à construire une débouché pour arriver aux lacs. Si cela avait été fait, je suis sûr que la population d'Ontario et des anciennes provinces aurait accepté ce projet. Quant à l'autre argument que ce chemin de fer va ouvrir à la colonisation les parties nord d'Ontario et de Québec, et va développer les ressources forestières de ces régions. Je suis porté à croire que la province d'Ontario préférerait voir ces forêts tenues en réserve pour la prochaine génération, au lieu de les faire traverser par un chemin de fer.

Pourquoi entreprendrions-nous de coloniser ces régions, quand il nous reste encore dans le Nord-Ouest des millions d'acres de terre non encore ouvertes à la colonisation, et cela bien que le gouvernement consacre à cette œuvre des sommes énormes d'argent. Pourquoi venir nous demander d'envoyer des colons dans ce nouveau territoire, quand on nous oblige à payer $5 pour chaque Doukhobor ou autre immigrant de cet acabit s'établissant dans les parties de l'ouest où il ne devrait y avoir que des sujets britanniques.

Voyez aussi à quel point tout cela manque de précision. S'imagine-t-on, par exemple, un simple conseil de comté décidant la construction d'un chemin, sans avoir au préalable fait faire les expertises nécessaires. Il me paraît ici que le gouvernement est tout prêt à crier : Après moi le déluge ! pourvu qu'il puisse avoir chance de dépenser 100 à 150 millions de dollars de l'argent du pays. Le ministre des Finances a dit à cette Chambre qu'il nous en coûterait $80,000,000 pour construire cette section de l'est. Mais il a ajouté que nous n'aurions que $13,000,000 à payer. Supposons que le ministre soit allé trouver sa femme.

Un DEPUTE : Voulez-vous parler du ministre de l'Agriculture ?

M. JOHNSTON : Non, il s'agit du ministre des Finances. Si c'eût été le ministre de l'Agriculture, je pourrais lui pardonner. Supposons, donc, que le ministre des Finances soit allé trouver sa femme, et qu'il lui ait dit : "Marguerite—le nom ne fait rien à l'affaire—j'ai $300, et je vais acheter une

ferme de $10,000."—"Mais cela ne se peut pas," lui dirait-elle, "car vous n'avez que $300."—"Qu'à cela ne tienne, j'emprunterai les $10,000".

Eh ! bien, il achète sa terre, et paie les $300 d'intérêt. Après cela, il lui faut aviser à payer les $10,000, car il n'a encore payé que l'intérêt sur cet argent. Autant que je puis voir, le ministre des Finances nous a dit ce que nous allions perdre, mais non pas ce que nous allions engager dans ce chemin de fer. D'après ce que nous en ont dit les représentants de l'ouest, il ne semblerait pas qu'on puisse faire grand fond de l'argument que ce chemin va pouvoir servir au transport du bois de la province de Québec au Nord-Ouest, car il a été démontré que le bois de la Colombie Anglaise pouvait être vendu dans les Territoires du Nord-Ouest à meilleur marché que celui de Québec. Autrefois, quand des questions de chemin de fer étaient en discussion, le gouvernement s'en remettait à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de parler en son nom ; et aujourd'hui il n'est pas d'invectives dont on ne l'accable pour avoir refusé d'obéir aux dictées de son chef, et il n'est pas jusqu'à l'honorable député de Westmoreland qui ne se soit joint à ce concert de récriminations, bien qu'on puisse dire qu'il doive tout ce qu'il est à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce député (M. Emmerson) s'était déjà opposé à ce bill, en comité, dans un discours de six ou huit heures ; mais dès l'instant où l'ex-ministre eût résigné ses fonctions, il changea complètement d'attitude et il est maintenant rangé parmi les défenseurs du projet. De deux choses l'une : ou il n'était pas sincère quand il s'opposait à ce bill devant le comité, ou il ne l'est pas maintenant qu'il en est le défenseur. Je crois qu'il a exprimé, en comité, réellement ce qu'il pensait, dans le temps où il n'avait pas encore été question de la retraite de l'honorable M. Blair. Mais un changement subit se fit dans son esprit, dès que l'ex-ministre eût donné sa démission, et dans l'attente qu'on allait le récompenser de sa volte-face en lui mettant en mains le portefeuille du démissionnaire, il n'eût plus désormais à la bouche que des paroles d'entière soumission.

Tout ce que je puis comprendre dans ce projet de chemin de fer, c'est qu'il doit y avoir un point de départ et un point d'arrivée. Nous finirons par avoir un transcontinental, sinon dès maintenant, du moins dans un avenir pas trop éloigné ; mais ce pays devrait posséder ce chemin, car sans cela le Nord-Ouest n'en retirera aucun avantage pour réglementer les tarifs.

Si le chemin est entre les mains d'une compagnie, celle-ci s'entendra avec d'autres compagnies pour avoir les tarifs qu'il lui plaira. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous a dit, devant le comité des chemins de fer, que l'Intercolonial était très utile aux provinces maritimes, parce qu'il leur avait donné des tarifs très bas. Mais cela voulait dire que les déficits de l'Intercolonial étaient soldés par le pays, car sans cela l'Intercolonial n'aurait pas pu accorder ces tarifs. L'honorable député (M. Fraser) s'est opposé à ce chemin de fer, devant le comité, à moins qu'il ne fût propriété de l'Etat.

M. FRASER : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. JOHNSTON : L'honorable député a dit, devant le comité, qu'il s'opposait à ce qu'on subventionnât nos chemins de fer, mais qu'il ne s'opposerait pas à ce que la compagnie construisit le chemin de fer à ses propres frais.

M. FRASER : Je ne vois comment j'aurais pu dire cela, car je m'efforce moi-même de ce temps-ci d'obtenir une subvention pour un chemin de fer dans mon propre comté. Je ne suis pas l'ennemi des subventions ; je tiens seulement à ce que le pays en retire pleine valeur. Quand nous discutions la charte du Grand-Tronc-Pacifique en comité, on avait entrepris de considérer ce qui devait être donné à la compagnie par le gouvernement, et je me joignis alors à plusieurs autres pour dire que cette discussion était inopportune.

M. JOHNSTON : L'honorable député s'est-il oui ou non opposé à ce que le chemin vint à Moncton.

M. FRASER : Certainement non. J'étais l'un des députés des provinces maritimes qui ont insisté sur ce point-là. C'est là tout ce que j'ai à dire à ce sujet. Si mon honorable ami croit qu'il va m'entraîner ici dans une discussion, afin de faire perdre du temps à la Chambre, je dois l'avertir qu'il ne réussira pas.

M. JOHNSTON : Je crois que ma mémoire est aussi fidèle que celle de l'honorable député, et je répète qu'en premier lieu il s'est opposé à ce que ce chemin vint à Moncton.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois vous rappeler à l'ordre, car la parole d'un honorable député doit être acceptée en pareille circonstance.

M. JOHNSTON : J'évoque ici mes propres souvenirs, et si ceux-ci ne concordent pas avec ceux de l'honorable député, ou avec les vôtres, M. le président, je n'y puis vraiment rien. J'ai été heureux d'entendre dire, en mai dernier, par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qu'on était sur le point d'instituer un conseil de commissaires de chemins de fer. Les honorables députés de la droite sont très portés à instituer des commissions pour toutes sortes de choses. Il nous ont assuré, avant de prendre le pouvoir, qu'il savaient conduire le pays, mais la première chose qu'ils ont faite a été d'instituer une commission chargée de leur enseigner comment il fallait s'y prendre pour gérer les affaires du pays. Cette commission nous a coûté plusieurs

milliers de dollars, mais nous n'avons pas lieu de regretter cette dépense, car cette commission nous aura toujours servi à maintenir intacte une bonne partie de la politique nationale. L'honorable député de Norfolk-nord nous a dit qu'il avait eu confiance en la politique nationale durant dix-huit ans, bien qu'il eût appuyé le parti qui y était opposé. Et il nous a dit aussi qu'avant cela lui-même et le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) avaient fait tout ce qu'ils avaient pu pour engager le premier ministre de ce temps-là l'honorable Alexander Mackenzie, à adopter la politique nationale avant sir John Macdonald.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député dit là des choses qui sont absolument absurdes.

M. JOHNSTON : Toutes ces choses ont déjà été dites en présence de l'honorable député (M. Charlton), et celui-ci ne les a jamais niées. Je les crois exactes, et je lui ai entendu dire dans une conversation—non pas en Chambre—que le parti au pouvoir s'était montré très mesquin vis-à-vis lui, bien qu'il l'eût soutenu des années durant en dépit de ses propres convictions.

La séance est levée à 1 heure.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Nous avons pris, à 1 heure, un repos bien mérité, parce que j'ai remarqué la nuit dernière qu'à venir jusqu'à trois heures, et alors que les ministres de la Couronne paraissaient sommeiller sur leurs sièges, il ne semblait y avoir aucun membre de la droite, à l'exception de l'Orateur, qui fût suffisamment éveillé pour prêter attention à ce qui se disait. J'ai alors pensé que la droite devait considérer comme chose très frivole ce projet du gouvernement, puisque personne, ni ministres, ni députés, n'y témoignaient plus d'intérêt. Quand vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'en étais à attirer l'attention sur le degré de confiance que l'expérience nous a appris qu'il fallait attacher aux déclarations de l'honorable député de Norfolk-nord. Chacun doit se rappeler que dans un dîner qui eut lieu, il y a de cela deux sessions, au rez-de-chaussée de cette Chambre, le premier ministre avait félicité le ministre du Commerce d'avoir fait table rase de toutes ses préférences en faveur du libre-échange dans l'intérêt de l'harmonie qui devait régner entre les membres d'un même gouvernement. Je me demande quelles ont dû être alors les pensées de l'honorable député de Norfolk-nord, quand il a vu qu'on récompensait d'un portefeuille le ministre du Commerce pour l'abandon que celui-ci faisait de ses doctrines les plus chères.

J'imagine que ce souvenir devait être présent à l'esprit de l'honorable député de Norfolk-nord, quand il jugea préférable de faire le sacrifice de ses propres convictions en venant déclarer que ce chemin de fer serait supérieur aux voies navigables de ce pays pour le transport du grain de l'ouest jusqu'aux ports de l'Atlantique. Qu'on me permette aussi de dire quelques mots de l'honorable député de Cumberland (M. Logan). Il aimait à se comparer à sir Charles Tupper. Le député de Cumberland a dit qu'il avait fait inscrire à l'ordre du jour une motion déclarant que toutes marchandises auxquelles le tarif de faveur était applicable devaient être débarquées dans un port du Canada. Il pouvait faire cela, mais ce qu'il n'a pas osé faire c'était de présenter cette motion en cette Chambre de telle sorte qu'il eût été forcé de l'appuyer de son vote. Cependant, je le répète, il aimait à se comparer à sir Charles Tupper, le grand homme à qui nous devons le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il peut ressembler à sir Charles Tupper quant à l'apparence extérieure, mais quant au reste autant vaudrait comparer un pygmée avec un géant. Il nous a dit que s'il n'avait pas insisté pour faire mettre sa motion aux voix, en cette Chambre, c'est parce que quelqu'un lui avait chuchoté à l'oreille qu'il ferait mieux de ne pas en venir à ces extrémités par crainte que les Etats-Unis ne vinssent nous retirer leur fameux privilège de transit.

On a cherché à créer l'impression que les membres de l'opposition voulaient créer de l'obstruction, et qu'ils ne cherchaient qu'à tuer le temps. N'est-il pas avéré, cependant, que cette session durait déjà depuis trois ou quatre semaines, alors qu'on ne nous avait encore soumis que le budget ? Nous apprîmes par la suite que la raison de tous ces retards, c'était que les membres du gouvernement se chamaillaient entre eux au sujet de ce chemin de fer. Il est possible que l'ex-ministre des Travaux publics a quelque peu exagéré les choses quand il a dit que les ministres en étaient arrivés à se manger le blanc des yeux. Cependant, la bisbille devait être tout de même assez prononcée, quand nous voyons que l'ex-ministre des Chemins de fer—celui-là même qui, au dire de la droite, n'est plus bon maintenant qu'à faire de la bouillie pour les chats—a jugé qu'il y allait de sa dignité de donner sa démission. Je suis sûr qu'on ne nous a pas tout dit, et qu'il a dû y avoir d'autres membres qui ont été bien près aussi cette fois-là de brûler leur vaisseaux.

Eh ! bien, M. l'Orateur, je suis opposé à ce projet pour plusieurs raisons. J'en ai déjà donné plusieurs, et je vais en donner une autre. Je m'oppose à ce qu'on entraîne le pays dans ces énormes dépenses quand le gouvernement ne sait pas même où ce chemin de fer devra passer, et qu'il n'y a rien d'arrêté sinon le point de départ et le point d'arrivée. Peut-être a-t-on une vague idée du parcours, mais c'est là tout. Je vois que les membres du gouvernement reconnaissent eux-mêmes que le Grand-Tronc-Pacifi-

que ne sera pas prêt à fonctionner avant quatre, cinq, six ou huit ans, tandis que la section de l'ouest sera presque immédiatement disponible. Nous savons qu'une certaine partie du Canadien du Pacifique n'a encore jusqu'ici rapporté aucuns bénéfices. Or, si c'est là le cas pour une section du Canadien du Pacifique traversant une région inhabitée de relativement peu d'étendue, comment pouvons-nous nous attendre à ce que le Grand-Tronc-Pacifique puisse retirer des bénéfices de la presque totalité de la route entre Québec et Winnipeg ? J'aimerais à savoir combien il va falloir de nouveaux agents d'immigration au gouvernement pour nous amener ici les colons chargés de développer le nouveaux territoire longeant ce chemin de fer.

Je ne me serais pas opposé à ce que le Grand-Tronc-Pacifique obtînt une charte pour construire un chemin de fer à partir de l'ouest jusqu'à un point quelconque situé sur la baie Georgienne ou le lac Supérieur. Mais je ne crois pas que le pays consentirait à sanctionner le projet qui est en ce moment soumis à cette Chambre. Je suis d'avis que si la province d'Ontario était mise à même de se prononcer sur la question de savoir si ce chemin de fer doit être construit, il y aurait dix votes contre un pour la négative.

Je ne m'effraierais pas de voir le pays se lancer dans de grandes dépenses pour améliorer nos voies navigables. Ces cours d'eau constituent notre héritage naturel, et si notre réseau de voies navigables était comme il devrait être, nous n'aurions besoin que de bateaux pour le transport des produits de l'ouest. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) s'est avisé de nous faire la description des drapeaux sous lesquels marcheront les deux partis politiques.

Quand viendra l'appel au peuple, a-t-il dit, que ce soit cette année ou l'année prochaine, les députés de la droite en se présentant devant le peuple déploieront la bannière " Laurier, pospérité, victoire ", tandis que le drapeau de l'opposition porterait " Borden, ruine et Gamey ". C'est à tort qu'on accuse le parti conservateur d'avoir soulevé ces clameurs au sujet de la ruine du pays. C'est au parti libéral ou surtout aux membres de ce parti dans la Chambre des communes qu'il faut attribuer cette clameur. Jadis ils criaient partout que le salut du pays était dans l'union commerciale. Tout le monde semble fidèle au Canada, aujourd'hui, et j'en suis bien aise. Les députés et l'opposition, pour leur part, ont toujours fait du loyalisme envers le pays et le vieux drapeau. Jadis, dans le comté que je représente, alors que les libéraux comptaient 300 voix de majorité, on se moquait de nous, quand nous parlions du vieux drapeau, tandis qu'aujourd'hui, tout le monde peut proclamer impunément son attachement à ce drapeau. Cette majorité a été réduite à dix-neuf, aux dernières élections, et aux prochaines élections nous espérons l'emporter à vingt-cinq voix de majorité et même à cent voix, grâce à ce projet de chemin de fer. Comme le député de Cumberland, qui est plus ancien parlementaire que moi, s'est permis de formuler une devise pour la bannière de chaque parti, je puis bien l'imiter.

Sur la bannière du parti conservateur j'inscrirais donc ces mots : " Parti libéral-conservateur—R. L. Borden, le Canada aux Canadiens—Protection aux industries—Plus de primes ni de subventions—Victoire."

Sur la bannière du parti libéral, j'inscrirais ces mots : " Le très honorable sir Wilfrid Laurier.—Médaille Cobden.—Stratton.—Défaite." Quand nous nous présenterons devant les électeurs, et qu'ils auront à se prononcer sur la question actuellement débattue, j'ose affirmer que le résultat sera conforme à l'inscription que je viens de tracer sur chaque bannière. Ces messieurs ne cessent de faire sonner bien haut, depuis des années, tout ce qu'ils ont accompli au bénéfice de la classe agricole, depuis leur avènement au pouvoir. Qu'ont-ils faits, depuis leur avènement ?

M. CLARKE : Rien.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Ils ont détruit notre industrie de la ficelle d'engerbage. Ils ont admis en franchise la ficelle de provenance américaine, qui est venue supplanter l'article canadien. Ils ont aboli le droit et accordé une prime de $7 sur la production de la ficelle de l'année dernière. Ce sont les cultivateurs qui paient en partie cette prime, bien qu'ils n'aient pas l'emploi de cet article. Ces messieurs disent que le pays a été saigné à blanc par la politique nationale.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler à l'honorable député qu'il s'agit du Grand Tronc-Pacifique, en ce moment, et non pas de la politique nationale.

M. JOHNSTON (Cardwell) : C'est un chemin de fer national. Ces messieurs de la droite devaient nous ouvrir le marché américain pour notre orge ; et au lieu de cela, ils ont admis en franchise sur notre marché le maïs des Etats-Unis et ont ainsi ruiné la culture de l'orge dans Ontario, au moins dans la mesure où l'importation de ce maïs a remplacé l'orge pour les usages de l'alimentation. J'ai jeté un coup d'œil sur l'annexe du bill relatif au remaniement des comtés.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député va trop vite en besogne et aborde trop tôt l'étude de ce bill de remaniement. Qu'il patiente jusqu'à la semaine prochaine et alors il pourra discuter la chose à son aise.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Comme le gouvernement fait sonner bien haut les services qu'il rend aux populations agricoles en construisant ce réseau national, je voulais mettre la chose en pleine lumière, en montrant la représentation dont jouiront ces populations dans cette Chambre, si le remaniement pro-

jeté des comtés s'effectue. Il y a actuellement dans cette Chambre sept cultivateurs qui ne pourront plus siéger ici après que les prochaines élections auront eu lieu, puisqu'on fait disparaître ces collèges électoraux de la carte politique du pays, et cela au bénéfice de collèges électoraux représentés par des membres des professions libérales.

Voilà un des services signalés que le gouvernement actuel a rendus aux cultivateurs! Et cependant c'est sur la classe agricole que retombe la plus forte partie des taxes que le pays devra acquitter pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, tout comme par le passé, ce sont les cultivateurs qui ont payé la masse des impôts acquittés pour l'établissement des autres voies ferrées. On établit ce nouveau réseau bien loin des établissements des anciennes provinces, et si, comme l'affirme le gouvernement, il est destiné à ouvrir à la colonisation de nouveaux territoires, il favorisera les nouveaux colons aux dépens des anciens colons d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes.

M. LAVELL : M. le président, il n'y a guère lieu d'espérer que le gouvernement fasse la lumière sur la question débattue. Aux nombreuses interpelations qui lui ont été adressées, le gouvernement a répondu par le silence : il s'est renfermé dans un mutisme absolu, bien que le premier ministre affirme qu'il existe des masses de renseignements. Comme le ministre de la Justice fait acte de présence en ce moment, et qu'il a invariablement fait preuve de tant de courtoisie en rectifiant les erreurs d'interprétation commises par les députés de la gauche, sur les différents articles de la loi en délibération, c'est à lui que je vais m'adresser directement. Je tiens à faire une observation au sujet de l'article 17 du contrat. L'interprétation qu'en a donnée le député de Toronto-ouest (M. Osler) ne s'applique pas à tout l'ensemble de cet article qui statue :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction ni au compte du capital de premier établissement, du chef des droits de douane, lorsque le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures.

Pour bien interpréter l'article 17, il faut relire l'article 8 de la loi et l'article 5 du traité. Après tout, c'est le traité qui doit faire loi ici en ce qui concerne les frais de construction, puisque c'est ce document que le gouvernement a signé, et voici ce que stipule l'article 5 de ce traité :

La division de l'est sera construite par le gouvernement et à ses frais, d'après le tracé et conformément aux plans et devis qu'il fixera, tout en veillant à la rectitude de la voie et à l'établissement de pentes faciles et de courbes convenable.

On le voit, la teneur de l'article est presque identique à celle de l'article 5.

L'article 8, de la loi, relative à cette question, diffère quelque peu de l'article 5 du traité. L'article 8 porte :

La division de l'est dudit chemin de fer transcontinental, depuis la ville de Moncton jusqu'à la ville de Winnipeg, sera construite par ou pour le gouvernement, de la manière ci-après prescrite et d'une façon subordonnée aux termes et stipulations dudit contrat, du vingt-neuvième jour de juillet, mil neuf cent trois.

L'article de la loi dit : "par ou pour le gouvernement," tandis que le contrat porte que le chemin de fer sera construit "par le gouvernement." Je ne prétends pas que cela empêche le gouvernement de diviser toute cette étendue de milles en sections et de donner les travaux à l'entreprise ; mais je soutiens que par le fait qu'il est déclaré que le chemin de fer sera construit pour le gouvernement, les entrepreneurs deviennent des agents ou intermédiaires que la compagnie du Grand Tronc ne sera nullement tenue de reconnaître. Si les entrepreneurs exécutent ces travaux pour le gouvernement, ils ne sont que les agents de ce dernier pour la partie des travaux qui leur est assignée, et par conséquent, toute importation de matériel ou de fournitures, ainsi que l'a fait observer à bon droit le député de Toronto-ouest (M. Osler) sera censée faite par le gouvernement. Le gouvernement ne saurait soutenir, devant les tribunaux, que tout droit de douane acquitté par un entrepreneur ou toute importation faite par ce dernier, puisse s'ajouter aux frais de construction. Je tiendrais à savoir du ministre de la Justice si, en pareilles circonstances, eu égard à la teneur du paragraphe 5, relativement à l'article de la lettre j du contrat, il ne s'ensuit pas que, même du cas où les entrepreneurs acquitteraient les droits sur les matériaux ou les articles importés, il ne faudrait pas défalquer ces droits du coût de construction ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La question posée par l'honorable député est parfaitement légitime et je dois ajouter qu'elle s'est imposée à l'étude de ceux qui ont été chargés de la rédaction du contrat. L'intention du législateur ici est que les matériaux importés par le gouvernement soient sur le même pied que ceux importés par ce dernier pour l'Intercolonial.

M. SPROULE : Vous ne dites point que c'est pour les besoins du chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà notre pensée. Sans doute, il peut y avoir divergence d'opinion à ce sujet parmi les avocats, mais j'ajouterai que j'ai soumis la question au sous-ministre de la Justice qui, sous l'empire du décret de l'Exécutif et des statuts régissant le ministère de la Justice, est notre jurisconsulte autorisé et officiel.

Il est d'avis que cette exemption ne s'appliquerait qu'aux matériaux importés directement par le gouvernement et non pas à ceux importés par les entrepreneurs. Toutefois, s'il existe quelque doute, il est facile de le dissiper, au moyen d'un amendement qui parerait à toute ambiguïté.

M. OSLER : En pareilles circonstances, je suppose, quand cet article viendra en délibération, le ministre de la Justice le radiera.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me garderai bien de rayer du bill un article qui tend à protéger le gouvernement.

M. LAVELL : Je suis bien aise d'entendre le ministre de la Justice formuler aussi clairement cet avis. En raison de la différence qui existe entre le paragraphe 5 du contrat et l'article 8 du bill, je suis d'avis qu'il faut un amendement. L'article 5 porte que le chemin de fer sera construit par le gouvernement et à ses frais," tandis que l'article 8 prescrit " qu'il sera construit par ou pour le gouvernement ". On dira peut-être que ce sont là des subtilités, mais l'omission de quelques mots a déjà créé bien des inconvénients. Il faudra étudier simultanément le contrat et l'article 2 du bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il serait préférable d'étudier simultanément le contrat clause par clause et l'article en question. Si nous l'eussions fait dès le début, notre besogne aurait marché plus rondement.

M. LAVELL : J'allais proposer la chose.

M. MONK : J'ai proposé la chose, mais on n'a pas acquiescé à ma demande.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand?

M. MONK : Dès le premier jour de la délibération du bill en comité, j'ai dit qu'il serait plus facile d'étudier le contrat clause par clause.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le premier ministre ne s'y est pas opposé.

M. MONK : On n'a pas accepté ma proposition.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : On paraît d'accord à dire qu'il faut discuter les différentes clauses du contrat, avant d'adopter l'article en discussion. Il serait peut-être utile d'adopter cette méthode.

M. LAVELL : Il est possible que le contrat soit parfaitement clair, mais je ne le trouve pas ainsi. Le ministre de la Justice, à mon avis, peut mieux que tout autre député rédiger avec clarté les articles d'une loi. Ainsi, cet article ne s'applique qu'aux importations faites directement par le gouvernement, et non pas à celles faites par un agent ou un entrepreneur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit pas seulement des articles importés directement par le gouvernement, mais de ceux utilisés par le gouvernement dans la construction du chemin de fer. Advenant que le gouvernement importât certains articles qu'il céderait à un entrepreneur, ces articles acquitteraient le droit.

M. LAVELL : Après ce que le ministre vient de dire, j'espère qu'il ne trouvera pas ma critique exagérée si j'affirme qu'à mon avis, cet article ne comporte pas le sens qu'il lui donne. Au risque de tomber dans la tautologie, je répète que rien ne prête plus à l'ambiguïté que cette différence de rédaction de la loi et du contrat. Il importe donc de faire disparaître toute ambiguïté du contrat, avant qu'il soit adopté. Le ministre est parfaitement en mesure de rédiger cet article avec toute la clarté voulue. Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, l'exemption de droits ne s'applique qu'aux matériaux employés par le gouvernement. Sans doute, le gouvernement pourrait passer un contrat avec un entrepreneur, pour la fourniture de certains articles.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement n'a nullement besoin de le faire.

M. LAVELL : En effet, ce serait inutile. Le ministre affirme que l'exempton s'applique aux matériaux emportés pour l'amélioration du chemin de fer. Pour donner pareille interprétation à cet article, il faudrait être initié aux secrets plus que je ne le suis. Le ministre pourrait facilement rendre cet article lucide, sans que les députés de la gauche lui suggèrent le moyen de le faire. Il n'en saurait résulter d'inconvénient, si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le comprend ainsi. Il serait oiseux de discuter la chose au point de vue des intérêts manufacturiers qui seraient atteints par cette exemption, puisque l'article sera rédigé de façon à couper court à toute ambiguïté à cet égard.

Comme le ministre de la Justice est présent, je tiens à lui signaler un autre paragraphe du bill et un article du contrat. D'après la teneur de l'article du 27 courant, " la Compagnie du Grand Tronc s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc des actions ordinaires jusqu'à concurrence de $25,000,000, sauf les actions détenues par les directeurs, ne dépassant pas le chiffre de mille actions et cette compagnie détiendra ces actions durant tous le cours du bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat, impayées ou en souffrance." Pour le moment, je ne m'attarderai pas à discuter la question de savoir si on a fait acte de sagesse en insérant cet article au contrat ; je cherche seulement à constater si cet article répond à l'objectif visé et s'il cadre avec les statuts.

Il s'agit, on le sait, d'une convention intervenue entre le Roi et sir Charles Rivers-Wilson et autres, représentant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à laquelle le parlement, au cours de la session, a accordé la personnalité civile. Si je ne me trompe, la Compagnie du Grand Tronc du Canada n'est nullement partie intéressée au contrat. Elle y est moins intéressée que je ne le suis moi-même, à titre de citoyen canadien. Le paragraphe que j'ai cité ne lie que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui s'engage

à faire prendre des actions à une compagnie qui les détiendra au cours du bail et tant que les obligations garanties par le gouvernement demeureront impayées et non acquittées. On dira peut-être que la Compagnie du Grand Tronc du Canada ne possède que certains pouvoirs sous l'empire de sa charte, et qu'elle devra se faire autoriser par le gouvernement ou le parlement à détenir des actions d'une compagnie de chemins de fer ou à les vendre.

Dans cet article 7, j'en conviens, il y a une certaine connexité entre l'autorisation donnée sous l'empire de cet article et la convention : " subordonnée aux stipulations de la convention intervenue entre le gouvernement et sir Charles Rivers-Wilson et autres, représentant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique." Mais je prétends qu'il n'y a rien qui oblige les actionnaires ou les directeurs auxquels ces actions peuvent être transférées par une assemblée des directeurs ou par un vote des actionnaires. Il n'y a rien qui oblige la Compagnie du Grand Tronc à détenir ces actions. Cette compagnie, à titre de personne civile, est maîtresse de ses actes, et n'a point besoin d'interprète ; si on juge utile qu'elle détienne ces actions, qu'on le dise sans ambiguïté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je ne me trompe, l'honorable député prétend que, sous l'empire du contrat dans sa teneur actuelle, la Compagnie du Grand Tronc, n'étant point partie au contrat, n'est pas obligée de prendre ces actions de chemin de fer ni de les détenir. Il prétend qu'elle ne saurait être tenue de le faire, avant qu'il intervienne un contrat dans ce but. A cela je réponds que la compagnie en question ne saurait se lier par voie de contrat, avant que le parlement ait adopté la proposition de loi en délibération qui autorise la compagnie à le faire.

M. LAVELL : Ce n'est pas là précisément la réponse à mon objection. Je puis bien rétorquer que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, elle non plus, n'existe pas encore civilement. Mais bien que cette compagnie ne possède point encore la personnalité civile, est-ce qu'elle ne pourrait pas devenir partie à ce contrat, subordonnée à la ratification du parlement, et prêter son adhésion à l'article en discussion ? Il y a plus d'un article qui intéresse la Compagnie du Grand Tronc et, entre autres, l'article relatif à la garantie des obligations, sur lequel je reviendrai plus tard. Est-ce que tous ces articles du contrat auxquels la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique est partie intéressée, ne pourraient pas être consentis provisoirement d'une façon subordonnée à la ratification du parlement ? Voici le point que je cherche à établir : le parlement peut bien ratifier cette convention qui pourra être exécutée au point que la Compagnie du Grand Tronc achètera ces actions ; mais existe-t-il dans le traité une stipulation qui oblige la compagnie à détenir ces actions ? Elle pourrait fort bien les détenir pendant dix ans, et dans l'intervalle, il est possible que le chemin de fer soit construit ; puis, la compagnie pourrait vendre ses actions, comme elle est autrisée à le faire par l'article 7.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, l'article 27 du contrat, qui stipule que la Compagnie du Grand Tronc sera tenue d'acquérir des actions ordinaires jusqu'à concurrence de $25,000,000, ne sera exécutoire que lorsque sera intervenue avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, la convention par laquelle elle s'obligera à prendre et détenir ces actions conformément aux dispositions de cet article. C'est déjà là une des stipulations de la convention.

L'honorable député doit se rappeler que cette convention est subordonnée à une condition : c'est que la compagnie obtienne la personnalité civile.

M. LOVELL : Même en pareilles circonstances, à mon avis, le gouvernement n'a guère de prise sur la compagnie. Il ne s'agit que de savoir s'il existe une garantie que la Compagnie du Grand Tronc s'engagera par traité à détenir ces actions de chemin de fer? Disons que ce contrat soit sanctionné et que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique reçoive la personnalité civile et se mette en frais d'exécuter la convention intervenue avec le gouvernement. Donc, la compagnie étant constituée et organisée, on transfère $25,000,000 d'actions à la Compagnie du Grand Tronc : or, de quel droit le gouvernement pourrait obliger la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique ou celle du Grand Tronc de détenir ces actions ? La Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pourrait répondre à bon droit qu'elle s'est tout simplement engagée à le faire : c'est tout ce que stipule le contrat, et force serait bien au gouvernement de s'en contenter. Je vois que le ministre de la Justice fait un signe de dénégation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais me ranger à cet avis.

M. LAVELL : Je le regrette ; car à mon sens, il n'y a rien dans le traité qui autorise le gouvernement à exercer sa surveillance sur la convention à intervenir entre la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc, et à veiller à ce qu'elle s'exécute. J'en conviens, au point de vue du droit strict, le gouvernement pourrait exiger que la Compagnie du Grand Tronc passe un contrat avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, contrat auquel, du reste, le gouvernement ne saurait être partie intéressée. Ce serait chose à débattre entre les deux compagnies qui, bien qu'elles possèdent chacune leur organisme distinct, n'ont qu'une même âme, si toutefois elles en ont une ; et qui pourrait les empêcher de rescinder ce traité, s'il leur en prenait fantaisie ?

De quelle manière ces actions seront-elles émises, si l'on tient compte de l'article 7 qui permet à la Compagnie du Grand-Tronc-

Pacifique de les vendre, après l'accomplissement de certaines formalités ? Il n'y a pas longtemps, un célèbre évêque des Etats-Unis déclarait que notre époque était plus remarquable par ses gérants de banque et ses présidents de compagnies de chemins de fer que par ses diplomates. Je suis fermement convaincu qu'on ne saurait faire preuve de trop de prudence quand il s'agit de traiter avec une compagnie de chemin de fer et personne ne le sait mieux que l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Puisque nous entreprenons d'examiner toutes les clauses du traité l'une après l'autre, je suis d'avis de prendre des mesures pour empêcher le transfert de ces actions. Plusieurs pourront demander, je le sais : Qu'importe que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de chemin de fer ou ses actionnaires détiennent ces actions ? Quant à moi, je ne crois pas qu'on puisse dans un contrat déterminer quels seront les actionnaires, ni que cela soit avantageux, mais il ne s'agit pas de cela. Cette question est importante, si nous voulons empêcher ce que le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) qualifie d'accaparement et qu'il semble favoriser de son mieux. J'appelle l'attention sur les clauses 28 et 34, si bien connues des membres de ce comité. Je désire les citer pendant que nous nous occupons des rapports entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique et de la détention par la première de ces compagnies de presque toutes les actions de la seconde.

Si ma mémoire est fidèle, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura un capital autorisé de $45,000,000 dont $20,000,000 en actions privilégiées et $25,000,000 en actions ordinaires. Par conséquent, le Grand Tronc possédera toutes ces dernières à l'exception de 1,000 mises à la disposition des directeurs. Le commun des mortels croit que celui qui détient $100 valant d'actions a versé $100, mais il n'en est pas toujours ainsi. La Compagnie du Grand Tronc possédera ces parts. Combien les paiera-t-elle ? Que fera-t-on du produit de la vente de ces actions ? Le Grand Tronc déboursera-t-il quelque chose ? Je maintiens que le contrat prouve que la compagnie ne paiera rien. La clause 28 dit :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de ladite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes des dispositions de l'article dix-huit des présentes ; mais cette somme en principal ne devra en aucun cas dépasser treize mille dollars par mille dans la section des prairies, ni trente mille dollars par mille dans la section des montagnes et ce nonobstant le fait que les soixante-quinze pour cent dudit coût de la construction pourraient dépasser lesdites sommes relativement réparties par mille.

M. LAVELL.

La clause 28 stipule que le gouvernement fédéral garantira le remboursement des obligations ; par conséquent, des obligations au pair, garanties par l'Exécutif, serviront à construire les trois quarts de la ligne. De plus, la clause 34 qui complète la clause 28 est très suggestive :

En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest, à l'exception des vingt millions de dollars requis pour l'équipement primordial, qui sont exigés de la compagnie par l'article 22 du présent contrat, et la compagnie pourra émettre une autre série d'obligations, à elle garanties comme susdit par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et devant constituer une charge de deuxième rang sur les biens décrits au paragraphe vingt-cinq (b) des présentes et être subordonnées aux obligations dont l'émission doit être garantie par le gouvernement et à la suite desquelles elles prendront rang comme grevant lesdits biens.

Ceci prouve clairement que des obligations seront émises pour le plein montant des frais d'établissement du chemin. Le gouvernement en garantira les trois quarts et la compagnie, le reste. Les actionnaires ne contribueront pas un sou à la construction de la voie ferrée ; une demi-douzaine de personnes aussi peu fortunées que je le suis pourraient mener l'entreprise à bonne fin, dès que la Compagnie du Grand Tronc consentirait à garantir le quart des dépenses. On s'attend à recevoir des pots-de-vin en sus de ces obligations. Il est peu probable qu'un tel chemin se construise sans que la compagnie reçoive quelques primes, notamment quand la voie ferrée traversera des centres où la population est dense. La compagnie aura ces primes et $20,000,000 d'actions privilégiées. Qu'en fera-t-elle ? Comment se procurera-t-elle son matériel roulant ? Avec ces $20,000,000 ? Le contrat stipule que la compagnie dépensera $20,000,000 pour son matériel d'exploitation. Si les actions privilégiées rapportent $20,000,000, il est probable que les promoteurs de l'entreprise empocheront les primes. Le traité n'exige pas que le produit de la vente des actions privilégiées ou autres et les primes soient employés à la construction de la ligne. Les obligations sont censées couvrir entièrement les frais de premier établissement. S'il en est ainsi, je déclare qu'il n'est pas nécessaire de retirer un seul sou des actions ordinaires pour remplir les conditions du traité, pour construire la ligne et pour lui fournir $20,000,000 valant de matériel d'exploitation. Le traité n'exige pas la moindre dépense en dehors de l'emploi du produit de la vente des actions privilégiées ; si celles-ci sont placées au pair, le Grand Tronc n'aura rien à payer pour ses actions.

Il s'ensuit que, lorsque les colons accourront—car, je suis de ceux qui croient que les gens se précipiteront vers ces régions, que pendant longtemps encore les terres des Territoires du Nord-Ouest seront recherchées et que le pays à l'ouest de Winnipeg que cette ligne traversera prendra un rapide essor—ces actions qui n'auront pas coûté un sou, qui sont données en pur don au Grand Tronc, seront d'une défaite facile et devront rapporter des dividendes. Cette partie du réseau en particulier devra être lucrative, de sorte que nous aurons donné de forts subsides au Grand Tronc, et de deux choses l'une : ou le Grand Tronc possédera ces actions qui ne lui auront rien coûté et qu'il pourra vendre lorsque le chemin aura été exploité pendant quelques années, ou l'entreprise ne sera pas lucrative. Dans ce cas, le chemin n'aura pas d'actif et le gouvernement en sera pour ses frais. Si ce chemin de fer ne peut pas payer un dividende dix ans après sa construction, il n'en paiera jamais ; l'entreprise périclitera. Dans ce cas-là, il y aurait quelque chose à dire d'une autre clause du contrat ; mais il s'agit présentement des articles 28 et 34 et je veux établir qu'il est important de savoir si ces actions sont données en pur don à la Compagnie du Grand Tronc. Il me semble que le gouvernement devrait faire en sorte de retenir ces actions. Si elles doivent être données, pourquoi l'Etat ne serait-il pas le bénéficiaire ? Je ne vois rien qui motive l'insertion de cette clause. Le ministre de la Justice n'a pas dû l'incorporer dans le contrat sans raison. Je suis certain qu'elle doit avoir un sens et que le ministre entendait que le gouvernement en retirât quelque avantage. Je ne me propose pas présentement d'examiner la convention dans tous ses détails. J'aime mieux attendre et voir si le contrat sera étudié clause par clause. Une foule de détails relatifs à la garantie demandent d'être soigneusement examinés. Il y a aussi une clause ou deux qu'il faudrait retrancher. J'appelle l'attention sur l'article 32 qui stipule que le gouvernement paiera l'intérêt sur les obligations dont il garantit le remboursement pendant les sept premières années qui suivront leur émission. Ce n'est pas tant de cela que je me plains que des stipulations relatives à ce qui arrivera si la compagnie ne remplit pas ses engagements. Je prétends qu'on aurait tort de croire que cet article, qui est très long, offre une garantie quelconque au gouvernement. D'abord, celui-ci se porte garant du remboursement des obligations et du paiement de l'intérêt. Tant que ces obligations sont entre les mains des tiers, j'avoue qu'en vertu de l'article 32, le paiement de l'intérêt par le gouvernement éteint les réclamations des porteurs des obligations mais ne met pas fin à la responsabilité de la compagnie. A quoi sert de dire que le gouvernement est subrogé aux droits des porteurs d'obligations. Il ne peut pas forclore l'hypothèque, à moins de rembourser le capital des obligations. J'entendrais avec plaisir les explications du ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est pour cela que le contrat a été rédigé de cette manière ; nous avons voulu obvier à la difficulté que prévoit l'honorable député. Nous avons prévu cet inconvénient et avons rédigé l'article en conséquence.

M. LAVELL : Quand le moment sera venu, j'écouterai attentivement les explications du ministre de la Justice. Je voudrais savoir aussi ce que signifie le dernier paragraphe de l'article 32. La compagnie pourra donner au gouvernement des obligations l'intérêt dû ainsi capitalisé et remboursable en quarante ans avec intérêt, et dans tous les cas, l'intérêt ainsi capitalisé et les obligations données continueront à être garantis par ladite hypothèque consentie pour assurer le remboursement des obligations garanties par le gouvernement. Il n'y aura qu'une seule hypothèque. Le gouvernement n'aura pas d'hypothèque sur les embranchements, les privilèges, les primes ou les subventions ; en réalité, il n'aura d'hypothèque que sur ce qu'il aura payé lui-même. Si la compagnie ne paie pas l'intérêt, le gouvernement devra s'approprier le chemin. Je ne dis pas que la compagnie faillira à ses engagements, mais je fais des hypothèses et j'étudie la teneur et le sens du contrat. L'honorable député a promis de s'employer à obtenir que le contrat soit examiné clause par clause avant que nous adoptions le présent article du bill et j'attendrai que cela ait lieu avant de poursuivre mes observations.

M. NORTHRUP : A vrai dire l'article qui est à l'étude est le plus important du bill, en tant qu'il ratifie et rend obligatoire le contrat qui constitue l'essence du projet de loi. Il me semble que la besogne serait plus avancée, si le gouvernement avait jugé à propos de laisser de côté l'article 2 du bill en attendant que les clauses du contrat fussent examinées. Mais, comme il n'a pas suivi cette ligne de conduite, nous sommes obligés de faire la revue du contrat entier avant de nous prononcer sur l'article 2 du projet de loi. La convention donne lieu à de multiples objections, les unes fondamentales, les autres superficielles. La gauche ne veut pas que le gouvernement conclue un arrangement concernant une entreprise aussi colossale avant d'avoir consulté le corps électoral. Le gouvernement devrait suspendre l'adoption du projet de loi afin de l'opinion publique. Si les électeurs donnent mission au gouvernement de conclure un traité, nous n'aurons plus qu'à examiner si celui-ci prend les meilleurs moyens de s'acquitter du mandat qu'il aura reçu. On a dit que l'opposition était liée par le contre-projet comme le gouvernement l'est par le projet. Nous nions cela. La position de la gauche est bien différente. Nous ne sommes

pas en état de donner force de loi aux bienfaisantes mesures que nous préconiserions si nous étions au pouvoir. Lorsque nous soumettrons au public notre contre-projet, le parlement ne l'aura pas ratifié ; nous demanderons simplement au corps électoral de l'approuver. Mais, si le bill dont la Chambre est saisi est adopté, le gouvernement demandera l'avis des électeurs touchant un projet irrévocablement ratifié. Celui qui songe aux circonstances qui ont accompagné la signature de ce contrat, ne peut faire autrement que de croire que l'administration actuelle a foulé aux pieds la doctrine du gouvernement responsable. Tout en rendant hommage aux grands talents du leader du gouvernement, je déclare qu'il ne s'y entend pas assez dans les questions de chemins de fer pour que le public lui confie la tâche de conduire des négociations avec lui des plus habiles gérants des compagnies de chemins de fer du continent. Il était naturel de croire que dans cette occurrence l'honorable premier ministre aurait pris conseil de son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux qui, grâce à son expérience, peut passer pour un expert en pareille matière. Pourtant, il n'en a rien fait. Il n'a pas consulté non plus le représentant de Norfolk-nord, qui fait autorité dans les questions de transport, ainsi qu'il nous le disait l'autre jour, et qui, cela est notoire, est prêt à venir en aide au gouvernement, en aucun temps et dans n'importe quelle circonstance. Quand le premier ministre néglige ainsi les mesures de précaution les plus ordinaires, doit-on nous reprocher de croire que l'intérêt public ne sera pas sauvegardé. Avec qui l'arrangement a-t-il été conclu ? Avec plusieurs personnes désignées comme les représentants de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—d'une compagnie qui n'est pas encore constituée en corporation. Quand le bill demandant de l'instituer civilement fut délibéré par le comité des chemins de fer, nous eûmes affaires à des particuliers.

Le ministre de la Jusctice ne me contredira pas, si je dis que, tout en admettant la différence qui existe entre des particuliers et des compagnies et en reconnaissant que du moment que le Grand-Tronc-Pacifique est constitué en corporation, les individus disparaissent et la compagnie subsiste, néanmoins tant que la compagnie n'est pas instituée civilement, c'est avec ceux qui demandent une charte que nous traitons. Nous constatons que la législature fédérale a constitué certaines personnes et leurs associés en corporation sous le nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Or, lorsque le bill eut été ratifié par le Sénat, nous nous sommes aperçus qu'une convention était intervenue entre le gouvernement et d'autres personnes qui prétendent représenter la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je crois qu'il y a lieu de demander au gouvernement de nous expliquer comment cet arrangement a été conclu avec des personnes qui, au meilleur de notre connaissance, n'ont pas le pouvoir d'engager la compagnie. Les noms mentionnés dans le bill constituant en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sont bien connus dans Ontario : l'honorable George A. Cox, H. M. Pellatt et E. R. Wood, tous de Toronto ; l'honorable William Gibson, de Beamsville ; J. R. Booth, d'Ottawa ; l'honorable H. B. Rainville, Charles U. Hays, Frank W. Morse et William Wainwright, tous de Montréal, et John Bell, de Belleville. Je crois que tous mes collègues admettront que les personnes mentionnées dans la charte représentent des capitaux considérables.

J'ai toujours cru que le comité des chemins de fer désirait que les membres d'une compagnie qui demande à être constituée en corporation fussent financièrement responsables. Mais, dans le contrat signé avec le gouvernement, tous ces noms sont omis, sauf ceux des directeurs du Grand Tronc, et la convention est conclue avec d'autres. Ce n'est pas sortir de la limite de nos attributions, il me semble, que de demander des explications au gouvernement, surtout lorsqu'un député, qui fut plusieurs années le collègue du premier ministre, déclare que l'empressement apporté à conclure cette convention provient du fait que l'une des personnes qui figurent au nombre des initiateurs des la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait pas attendre. Je crois que nous avons le droit de savoir quel rôle cette personne joue dans cette convention qui ne le concerne pas, s'il faut en croire les documents qui nous ont été communiqués.

Le ministre des Finances a bien voulu nous dire qu'il ne comprenait pas quel profit on pouvait retirer de cette convention. Il m'appartient pas de dire qu'elle permettra à quelqu'un de réaliser des bénéfices illégitimes ; pourtant, lorsqu'un ex-ministre assigne à la précipitation dont le gouvernement fait preuve l'étrange raison que "Cox ne peut pas attendre," nous avons le droit de demander quel est, dans cette affaire, ce Cox qui semble s'être éclipsé, si l'on examine le contrat.

La première ligne de la convention écrite nous suggère des questions qui ne sauraient demeurer sans réponse. Le contrat est daté du 29 juillet. Un document aussi long doit être le résultat de nombreuses négociations entre le gouvernement et la compagnie. Lorsque nous retraçons la discussion qui eut lieu devant le comité des chemins de fer concernant l'institution civile de la compagnie, nous constatons que les circonstances n'étaient pas telles que nous le pensions. Nous pouvons dire à juste titre que le gouvernement n'a pas eu autant d'égards pour les députés ministériels qui font partie du comité des chemins de fer que pour les membres de la gauche, puisqu'il nous a permis de discuter pendant des semaines entières ce que nous croyions être un bill d'intérêt particulier, tandis que le gérant de la

compagnie et le leader du gouvernement bâclaient, la nuit, le contrat réel que nous ne pouvions délibérer que pendant le jour. Tels sont les points à examiner touchant cet étrange contrat soumis à nos délibérations dans un temps si extraordinaire. Nous avons lieu de nous plaindre de ce qu'un projet de loi si important n'est présenté qu'après quatre mois et demi de session, à une époque où nos travaux devraient tirer à leur fin dans des circonstances ordinaires. Tout cela nous oblige, nous les mandataires du peuple et les législateurs du pays, à examiner avec soin et à scruter ce contrat, j'allais dire avec méfiance mais je n'emploierai pas une expression si forte, afin que si cet arrangement est ratifié, nous obtenions du moins les conditions les plus avantageuses pour le pays.

Lorsque nous examinons la deuxième clause du contrat qui se rapporte au tracé de la ligne projetée d'un océan à l'autre, nous constatons que ce tracé est absolument indéterminé. Il est probable que jamais une compagnie de chemin de fer du pays n'a eu à choisir entre autant de routes que cette heureuse compagnie est autorisée à le faire. On parle d'une ligne transcontinentale. Le bill est intitulé : " Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent." Ce titre même est trompeur, car le chemin de fer ne sera pas transcontinental. Dans l'acception ordinaire du mot, un chemin de fer " transcontinental " s'étend d'un océan à l'autre. Or, Moncton, l'un des terminus de cette ligne n'est pas l'un de ces ports de mer dont nos amis des provinces maritimes sont si fiers. Cette line n'est pas plus transcontinentale que si elle reliait Québec à Winnipeg. Ainsi, nous voilà sur nos gardes touchant cet arrangement. Il n'y a pas un membre du comité des chemins de fer qui n'ait compris pourquoi Moncton a été choisi de préférence à un port de mer. Si le gouvernement avait le courage de ses convictions politiques, il déciderait quel port de l'Atlantique sera le terminus du Transcontinental, il proposerait d'établir une voie ferrée d'un océan à l'autre et nous pourrions examiner le projet en connaissance de cause.

La ligne qui se termine à Moncton, sera prolongée jusqu'à un port de l'Atlantique. Nous comprenons qu'Halifax appuie un bill qui fixe le terminus de la ligne à Moncton, avec l'entente que le terminus sera en réalité à Halifax, tandis qu'elle combattrait le bill si la tête de ligne devait se trouver à Saint-Jean. La réciproque est également vraie. Saint-Jean ne s'opposerait pas à l'adoption du bill si elle croyait un seul instant que la ligne aboutira à Saint-Jean et non à Halifax. Je le répète, si la droite voulait se mettre au public un projet vraiment national, sans considérations politiques, il proposerait d'établir une ligne vraiment nationale et fixerait le port de mer qui servira de terminus est, à Halifax, à Saint-Jean, ou ailleurs.

Quant aux tronçons du réseau qui traverseront le Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario, le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, nous ignorons absolument quel sera leur tracé. Les députés qui font partie du comité des chemins de fer se rappellent que, cette année même, la question de savoir s'il devait y avoir 30 ou 40 milles de distance entre les voies ferrées au Nord-Ouest y a été longuement débattue. A un moment donné, on crut que le gouvernement était d'avis qu'il devait y avoir au moins 40 milles de distance entre les chemins de fer ; plus tard il jugea que 30 milles suffisaient. Or, voici une loi autorisant la construction du plus important de nos chemins de fer qui ne fixe aucune distance. Par conséquent, on demande à la députation d'approuver la construction d'une ligne transcontinentale qui passera peut-être à deux milles du Canadien du Pacifique ou du Canadian Northern. Si on suppose quelque intelligence aux députés, si on leur reconnait une certaine responsabilité, il est injuste pour les membres de la droite autant que pour les députés de l'opposition de leur demander de se prononcer à l'aveugle en faveur d'une ligne dont pas un seul partisan du gouvernement ne voudrait entendre parler, si elle devait passer là où les dispositions du présent bill lui permettent de le faire.

Dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, probablement même plus que dans celui des autres parties du pays, la députation se rendra compte de la nécessité qu'il y a d'établir le tracé, au moins d'une manière approximative. Les honorables députés de la droite vont dire sans doute qu'il est absurde de demander, avant que les études topographiques aient été faites qu'on nous fasse connaître à quelques milles près, où la ligne devra être établie. Je reconnais qu'il serait absurde et injuste de présupposer que le tracé du chemin de fer sera déterminé sans études topographiques. D'un autre côté, nous avons le droit de demander qu'on nous indique approximativement l'endroit où le chemin passera. On devrait pouvoir nous le dire à cent milles près ; nous devrions avoir quelque idée générale de la partie du pays que ce chemin de fer va traverser. La question va se présenter de nouveau à l'occasion d'une autre clause ; mais comment pouvons-nous voter sensément en vue d'accorder une subvention à ce chemin de fer, quand nous ne savons pas où il doit passer ? Si vous établissiez le tracé de ce chemin à quelques milles des chemins de fer Canadien du Nord ou Canadien du Pacifique, aucun honorable député ne consentirait à accorder l'aide promise par ce bill. D'autre part, si le chemin doit passer dans certaines parties du pays qu'il est important de développer, alors tous les membres de cette assemblée seraient disposés peut-être à accorder une somme de secours que, dans d'autres circonstances, ils ne se croiraient pas justifiables de donner.

Maintenant, s'il était parfaitement compris que nous n'aurions plus jamais besoin d'un autre chemin de fer transcontinental, cette question n'aurait peut-être pas autant d'importance. Mais nous reconnaissons tous, j'en suis sûr, que notre pays se développe ; nous reconnaissons que d'autre lignes pourront être requises, et que ces autres lignes seront requises avant longtemps peut-être. Cela étant donné, je pense que nous devrions savoir maintenant où cette ligne passera ; car, on le conçoit bien, si on établissait le principe que les trois lignes transcontinentales en voie de construction, celle-ci comprise, seront les seules dont on autorisera la construction, alors un certain parcours déterminé serait dans l'ordre pour celle-ci. Si la députation avait plus de foi dans le pays, et pensait que dans un avenir rapproché quatre ou cinq lignes transcontinentales seraient nécessaires, alors la route qui aurait convenu dans le cas où il ne devrait y avoir que trois transcontinentaux, offrirait peut-être des inconvénients. C'est là une autre raison pour laquelle nous devrions savoir où ce chemin devra passer.

L'article suivant réglant le parcours et exigeant quelque commentaire, est l'article 4. Ici encore je dirai que nous membres de la gauche ne sommes pas en position de voter en pleine connaissance de cause, puisque nous ne savons pas quelle sera l'étendue comprise dans la section de montagne et quelle sera l'étendue comprise dans la section de prairie. On nous dit que le chemin actuel du chemin de fer Canadien du Pacifique passe à travers un pays beaucoup plus montueux, plus difficile et par conséquent plus dispendieux que celui que doit traverser le chemin projeté ; mais personne n'a passé par la section de montagne du chemin de fer Canadien du Pacifique sans reconnaître que certaines parties de la route ont dû exiger une dépense extraordinaire sous forme de frais de construction, tandis que d'autres parties n'ont dû guère coûter plus à construire que la section de prairie. Nous savons que le chemin a été établi sur les bords des rivières, nivelés par le travail séculaire des eaux. Or, dans le cas qui nous occupe, si des études topographiques avaient été faites, si nous connaissions le chemin à travers les montagnes, si nous connaissions la hauteur des terrains, si nous connaissions l'inclinaison des pentes, si nous connaissions quel serait le coût de construction et quelle proportion du chemin serait dispendieuse à construire, nous serions en mesure de voter intelligemment sur la somme d'assistance à donner. Mais nous sommes absolument dans les ténèbres sur ce point, et nous ne remplissons guère notre devoir de représentants du peuple si nous votons dans ces conditions les sommes qu'on nous demande voter en aide à ce chemin de fer.

Puis, il est décidé que ce chemin de fer sera construit en deux divisions : la division de l'est par l'Etat, et la division de l'ouest par la compagnie. Or, M. l'Orateur, je conçois fort bien qu'un particulier soit hostile à l'idée de la propriété publique des chemins de fer, tandis qu'un autre y sera favorable. Certains pays se sont prononcés en faveur de ce régime, tandis que d'autres n'en veulent pas ; mais j'ose dire qu'il faudra aller très loin avant de trouver un pays ayant adopté un système aussi hybride que celui formulé par le projet actuel. Après avoir étudié ce contrat, je crois m'apercevoir que tous les inconvénients, toutes les objections qu'on peut invoquer soit contre le régime de la propriété publique, soit contre celui de la propriété privée, se trouvent réunies dans ce contrat, au détriment du public. Prenez cet article 5 auquel je fais allusion ; c'est l'article qui décrit la partie laissée à la charge de l'Etat. Il est ainsi conçu :

> La division de l'est sera construite par le gouvernement et à ses frais, suivant le tracé et les plans et devis qu'il déterminera, en veillant à la rectitude de la voie, à la praticabilité des pentes et à la disposition convenable des courbes.

Or, si le gouvernement avait fait des relevés topographiques détaillés, complets, de manière à pouvoir se présenter à la Chambre et nous donner une idée nette de la longueur du chemin, des rampes et des courbes, des difficultés à surmonter, alors, nous saurions s'il est désirable d'autoriser le gouvernement à construire ce chemin. Aucun honorable député de la droite, j'en suis sûr, ne niera qu'il puisse exister des obstacles à peu près insurmontables à la construction de cette division de l'est entre Moncton et Winnipeg. Je ne suis pas prêt à dire aujourd'hui que ces obstacles existent, car, je considère comme admis que nous n'avons pas de renseignements suffisants pour nous permettre de parler avec certitude des conditions qu'offre ce pays à la construction des chemins de fer. Mais je dis que nous assumons une lourde responsabilité, lorsque, sans rien connaître de la nature du pays à travers lequel ce chemin de fer doit passer, à l'aveuglette, nous ratifions ce contrat, nous autorisons, et pour ainsi dire, nous ordonnons au gouvernement de construire 1,800 milles de chemin de fer de Moncton à Winnipeg. Nous savons au moins ceci, que la division de l'est sera la section dispendieuse à construire, et que la division de prairie sera la section économique et profitable. Et lorsque nous voyons le gouvernement entreprendre de propos délibéré de construire la section dispendieuse, et après l'avoir construite, de la remettre à la compagnie moyennant un loyer indéterminé et incertain à mon avis, dans ces circonstances, dis-je, nous sommes justifiables de nous opposer à la construction d'un tel chemin. Quant à l'article 7 de ce contrat, il me faut avouer mon impuissance à me rendre compte de la fin que le gouvernement s'est proposée en l'insérant dans le contrat. Il est conçu en ces termes :

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans les conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction.

Il prescrit en outre que les travaux seront faits conformément au cahier des charges. Lorsque nous en venons à la construction de la division de l'ouest, on trouve une clause semblable établissant que les devis devront être approuvés par l'ingénieur du gouvernement avant que les travaux puissent être commencés. A première vue, l'article semble très raisonnable, très juste et très efficace ; mais son efficacité, naturellement, dépendra de ce que le gouvernement a eu en vue en l'insérant au contrat. Si le gouvernement se proposait d'assurer la construction du chemin dans des conditions d'économie et d'honnêteté ; si on se proposait d'assurer à la compagnie que sur la partie de l'est pour laquelle elle doit payer loyer, la construction se fera honnêtement et économiquement, je n'hésite pas à dire que l'article manque absolument le but que le gouvernement se proposait. Si le gouvernement désire contrôler les dépenses sur la division de l'ouest en raison de ce qu'il a garanti, les trois quarts de ces dépenses, et se trouve par conséquent intéressé à les maintenir dans les limites les plus étroites possibles, sa position ne sera pas meilleure parce que son ingénieur pourra faire l'examen des devis. On doit supposer que le gouvernement sur sa section du chemin, cherchera à construire une voie avec les pentes les plus douces et les courbes les moins accentuées possibles ; et on doit faire la même supposition en ce qui regarde la compagnie dans la construction de sa section de la ligne. Par conséquent en ce qui regarde les devis, la surveillance qu'ils exerceront ne sera d'aucune utilité pratique au gouvernement d'une part ou à la compagnie de l'autre. Si nous voulons contrôler la construction de ces différentes sections du chemin, dans l'intérêt de la compagnie et du gouvernement respectivement, je conseillerais de porter notre attention sur les soumissions et les contrats, car c'est par leur moyen qu'on règle les dépenses. Il n'est pas nécessaire de supposer que l'argent sera dépensé malhonnêtement ; mais le gouvernement, par cette stipulation même, pose en principe qu'il est de l'intérêt public que la dépense, sur la partie à la charge de la compagnie, soit contrôlée ; et d'autre part il reconnaît que la compagnie a le droit de surveiller la dépense sur la partie du chemin que va construire le gouvernement. Dès lors, je suis bien justifiable de demander que cette stipulation soit rédigée de manière à avoir un effet utile, qu'on n'en fasse pas une simple stipulation pour la forme. Je voudrais donc que non seulement les devis, mais les plans, les soumissions et les contrats soient sujets à ratification par l'une et l'autre partie à la convention. En vue de certaines clauses négligemment rédigées, et dont je parlerai plus tard, je crois qu'il est particulièrement nécessaire d'insérer une stipulation de cette nature. Les honorables députés de la droite qui sont prêts à voter en faveur de ce bill, le feront d'un cœur plus léger, et pourront se justifier plus facilement auprès de leurs commettants, s'ils sont en mesure d'établir qu'ils ont fait tout en leur pouvoir pour assurer la construction économique et utile du chemin.

L'article 8 est conçu en ces termes :

La construction de ladite division est sera mise en train dès que le gouvernement aura fait les études et établi les tracés, et devra être parachevée avec toute la diligence raisonnable.

On ne se sert pas des mêmes expressions en ce qui regarde la construction de la division de l'ouest. L'article 10 est ainsi conçu :

Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'ouest seront mises en train sans délai aussitôt que le présent contrat aura reçu la ratification du parlement du Canada.

Rien n'a été déposé sur la table de la Chambre, et rien n'a été dit, pour nous donner à entendre que les levés topographiques de la division de l'ouest avaient été complétés lorsque le présent bill fut soumis au parlement. La compagnie et le gouvernement se trouvent donc dans la même position, en ce sens que ni l'un ni l'autre n'a complété ses études topographiques. Mais la nature du pays à travers lequel le chemin de la compagnie doit être construit, est tellement plus favorable à la construction d'un chemin de fer que celui à travers le chemin du gouvernement doit passer, que la compagnie peut sans inconvénient s'engager à commencer les travaux sur-le-champ aussitôt le contrat signé. Au contraire, le gouvernement en dépit de toutes les promesses faites à la Chambre, en dépit des descriptions riantes qu'il nous a faites des terres fertiles du Nord-Ontario et de Québec, a le soin de déclarer qu'une fois les levés faits et les plans terminés, et le tracé établi, les travaux seront poussés avec une célérité raisonnable. Cette disposition aurait besoin, semble-t-il, d'être examinée avec soin. L'article 21 du bill dit :

Le Gouverneur en conseil a en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite division de l'est jusqu'à la session suivante du parlement.

On voit donc que le gouvernement n'était pas très assuré lui-même, qu'il n'était pas prêt à risquer sa réputation et son existence sur son aptitude à compléter ce chemin. On ne peut supposer que ces dispositions ont été insérées dans le bill par simple plaisir. Une disposition comme celle-là doit vouloir

dire quelque chose ; et la seule manière dont on puisse l'expliquer, c'est en supposant qu'elle a été inspirée à l'honorable ministre de la Justice par la crainte secrète de se trouver hors d'état de compléter le chemin ; en avocat habile, il a vu à ce que le gouvernement dans le cas où il serait empêché de construire le chemin pût interrompre les travaux jusqu'à la session suivante du parlement. Supposez que cette crainte fondée, supposez qu'il fût trouvé impossible de construire le chemin et qu'on dût invoquer l'application de l'article 21 du bill, dans quelle position serait le pays ? D'une part le gouvernement s'engage, aussitôt que le tracé aura été établi et les plans faits, à pousser les travaux et à compléter le chemin avec toute la célérité possible. On ne pourra guère invoquer l'article 21, tant que le tracé n'aura pas été établi. Si, dans n'intervalle, le tracé n'avait pas été établi par le gouvernement, il me paraît très clair que le Grand-Tronc-Pacifique aurait droit en équité (non pas en justice) à une indemnité, tout autant que Mackenzie et Mann par rapport au chemin de fer du Yukon. Cette affaire, semble-t-il, aurait dû nous servir de leçon. Nous trouvâmes, dans ce cas, qu'il n'existait pas de réclamation fondée en droit ; car aucun avocat en cette Chambre ne prétendra que le pays avait encouru la moindre responsabilité envers Mackenzie et Mann, en raison des travaux exécutés par eux sur le chemin de fer du Yukon. Mais on prétendit que, comme ils avaient agi sur la foi de la signature d'un ministre, le pays leur paya des dommages au montant de $300,000. Or, je ne prétends pas que dans le cas actuel, la compagnie aurait une réclamation fondée en droit ou qu'elle pourrait condamner le gouvernement à lui payer des dommages-intérêts, mais je dis qu'en équité le Grand-Tronc-Pacifique aurait un droit beaucoup mieux fondé que Mackenzie et Mann n'en avaient dans les circonstances que j'ai rapportées. Le gouvernement n'est pas certain de pouvoir trouver un chemin favorable ; c'est ce qu'il déclare dans le bill, en se réservant le droit de suspendre les travaux dans le cas où il se présenterait des obstacles insurmontables. Dès lors, il devrait être bien entendu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique que, comme ni l'un ni l'autre ne connaît rien encore de la nature du pays que le chemin doit traverser, la compagnie ne pourra tenir le gouvernement responsable de dommages dans le cas où les travaux devraient être interrompus. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique présentait une réclamation en dommages-intérêts en raison de la non-construction de la ligne de Winnipeg à Moncton, nous, membres de la gauche pourrions témoigner que les dommages à cet égard sont nuls, étant donné que nous faisions très peu de fond sur les perspectives de ce chemin projeté entre Winnipeg et Moncton. Mais dans cette circonstance, les honorables députés de la droite se trouveraient condamnés par leurs propres déclarations ; car nous voyons que, depuis le très honorable premier ministre jusqu'aux plus humbles membres du parti, ils ont rivalisé d'éloges pour les beautés merveilleuses des paysages incomparables et les immenses ressources du pays. Il est difficile de dire quel montant de dommages serait accordé au Grand-Tronc, si, pour une petite ligne de chemin de fer au Yukon $350,000 durent être payés par le peuple canadien il y a quelques années

L'article 11 ne peut certainement pas faire de tort aux partie au contrat ; mais on peut fort bien dire qu'il fut inséré dans le but de faire croire au peuple canadien qu'il savait parfaitement ce qu'il allait obtenir par la construction de cette nouvelle division de l'ouest.

La compagnie devra établir, construire et outiller ladite division de l'ouest dudit chemin de fer d'ouvrages de qualité au moins égale à celles de la ligne-mère du chemin de fer du Grand Tronc, de Montréal à Toronto, en autant que la chose peut se faire, quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, mais le présent article ne saurait être interprété de façon à imposer à la compagnie l'obligation de construire un chemin de fer à double voie.

C'est-à-dire qu'en autant qu'il est possible de le faire pour un chemin de fer traversant les prairies et les montagnes, la ligne devra être aussi parfaite que celle du chemin de fer du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, une des plus belles du continent. Tous ceux qui sont au courant de l'exploitation des chemins de fer savent que durant les premiers dix ans de l'exploitation d'un chemin, quel que soit le soin avec lequel il a été construit, les dépenses d'amélioration s'élèvent à une somme presque aussi forte que le coût primitif de construction. Et cela étant donné, j'ose dire que les honorables députés de la droite trompent le peuple en insérant dans le contrat une stipulation comme celle-ci. Nous ferions bien de noter soigneusement ce qu'on a dit relativement à l'interprétation de l'article 17 ; on a prétendu que cet article pourrait vouloir dire que les entrepreneurs ne seront pas obligés de payer les droits sur les matériaux et les fournitures importés en vue de la construction de ce chemin. Sans doute, cette interprétation est sujette à discussion ; mais si l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ne se trompe pas, c'est là un coup porté à nos manufacturiers. Il n'est pas un fabricant de ce pays qui ne protesterait, qui ne se plaindrait, non seulement des pertes financières qui lui sont infligées par là, mais aussi de l'injustice (on pourrait dire la folle cruauté) avec laquelle on le frappe. Le gouvernement s'est engagé à construire un chemin pour la compagnie. A l'époque où il s'engagea à construire ce chemin, la loi du pays était que les articles importés par le gouvernement ou pour son usage, ou par aucun de ses départements, seraient admis en franchise aux termes de l'article 450 du ta-

rif. Cela étant donné, le gouvernement étant tenu de construire le chemin, n'est-il pas parfaitement clair qu'il ne devra pas payer de droits sur les fournitures importées ? Je suis porté à croire que même sans cet article, la compagnie ne pourrait être tenue de payer trois pour cent sur le montant des droits payés sur les marchandises importées par l'entrepreneur en vue de la construction du chemin. Le contrat prescrit que la compagnie paiera trois pour 100 sur le prix de construction. Mais quel est le prix de construction ? Si l'entrepreneur importe des fournitures et solde les droits, qui est-ce qui retire le montant de ces droits? C'est le fisc. La compagnie pourrait donc dire avec raison : il est vrai que l'entrepreneur a payé les droits ; mais il les a payés à vous, et par conséquent, le prix réel pour vous, le montant que vous avez déboursé, c'est la somme payée pour ces fournitures moins les droits.

M. HEYD : Mais l'honorable député ne voit-il pas que le gouvernement est intéressé à ce que l'entrepreneur fasse les achats, puisque le gouvernement percevra les droits et que le Grand-Tronc-Pacifique payera trois pour cent sur le montant des droits ?

M. NORTHRUP : Je n'en suis pas à discuter l'intérêt du gouvernement, mais ses droits. Je discute la question de savoir si le gouvernement pourrait obliger la compagnie à payer trois pour cent sur le montant des droits. D'après l'article 15, l'expression " prix de construction " comprendra le coût des matériaux. Cela veut dire le coût des matériaux pour le gouvernement. Mais vous ne pouvez pas dire que les droits perçus augmentent le coût des matériaux pour le gouvernement, puisque les droits sont perçus par lui.

Voici une autre stipulation au sujet de laquelle il se produit une divergence d'opinions. C'est l'article 22, qui dit :

La compagnie sera tenue d'outiller les deux divisions de ladite ligne de chemin de fer de tout matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations de trafic se rapportant à tous les transports, à la satisfaction du gouvernement, et l'établissement primordial de matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra au moins à la somme de vingt millions de dollars, dont une proportion de cinq millions au moins sera attribuée à l'équipement de la division de l'est.

Quelle est la signification du mot " outiller " ? D'après le ministre de la Justice, l'intention du gouvernement c'était que cette compagnie devrait ,comme garantie du maintien et de l'exploitation de ce chemin, placer pour ce montant de matériel roulant sur le chemin, matériel roulant qui serait la propriété de la compagnie elle-même. Mais quelle est la signification du mot " outiller " ? Je ne trouve aucune définition de ce terme dans le dictionnaire de droit ; et dans le dictionnaire ordinaire rien n'indique qu'il ait le sens d'achat.

Qu'on me permette de donner un exemple. Le ministre de l'Intérieur a un yacht magnifique ; supposons qu'il le loue pour l'été, et qu'il s'engage à l'étranger, à le garnir, pourrait-on prétendre qu'il n'aurait pas rempli les conditions du bail parce qu'il aurait loué les articles servant à l'aménagement? Même si ces articles avaient été volés, le yacht n'en serait pas moins aménagé. De sorte que le mot " outiller " dans cet acte n'implique pas en droit " achat ". Il faudrait vous reporter à d'autres articles pour vous assurer qu'ils renferment quelque chose dans ce sens. Mais le contrat ne renferme aucun article qui en dise davantage sous ce rapport que l'article 22. S'il n'existait pas en loi ce qu'on appelle une hypothèque de bail, je reconnaîtrais une certaine force à la prétention du ministre de la Justice. Mais du moment que vous admettez qu'un immeuble en location peut être hypothéqué tout aussi bien que l'immeuble détenu en pleine propriété——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Cette expression " hypothèque d'un bien en location n'est pas très précise. Prétend-il que l'hypothèque sur une propriété en location serait une première charge sur cette propriété ?

M. NORTHRUP : Ce serait une première charge sur l'intérêt du locataire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais j'espère que l'honorable député ne fera pas une pétition de principe. Serait-ce une première charge sur l'immeuble?

M. NORTHRUP : Je ne veux pas faire des armes. Sans doute, l'hypothèque donnée par le locataire ne couvrirait en aucune manière le droit même de propriété ; l'intérêt seul du locataire serait en jeu. Mais en vertu de l'article 35, cette hypothèque doit constituer " une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'outillage et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie."

Or, les biens que la compagnie a obtenus à bail sont tout autant soumis à l'hypothèque que les biens qu'elle possède en franc-alleu. Naturellement la valeur de biens à bail n'est pas la même que celle des biens de franc-alleu.

M. FOWLER : Un bail de 99 ans équivaut à un titre de propriété.

M. NORTHRUP : Il a certainement la même valeur. Prenez par exemple l'outillage des chemins de fer. Je ne connais pas la durée que peut faire un wagon, mais je suppose qu'elle ne doit pas dépasser beaucoup 20 ans.

M. BELL : Environ 20 ans.

M. NORTHRUP : Alors dans ce cas un bail de 21 ans équivaudrait à une propriété complète.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais une hypothèque sur ce wagon primerait-elle les droits du propriétaire?

M. NORTHRUP : Je n'ai pas voulu dire cela, car ce serait dépasser toutes les bornes qu'un locataire pourrait hypothéquer la propriété du locateur. Mais si un wagon est donné à bail pour 21 ans, et si la durée du wagon n'est que 20 ans, alors le locateur s'est virtuellement dessaisi de sa propriété en considération du paiement du loyer. Je comprends que dans le cas où le gouvernement voudrait reprendre l'exploitation du chemin, il pourrait trouver avantageux d'avoir une hypothèque sur le matériel roulant, car cela lui exempterait les frais énormes d'achat de matériel neuf pour tout le chemin de fer. De sorte que je considérerais cette hypothèque sur le matériel loué aussi bon que sur un matériel acheté et payé. Si la compagnie achète pour $10,000 de matériel roulant, elle donnera une hypothèque sur cette propriété pour cette somme, et le reste de l'hypothèque portera sur le matériel loué. Si l'on regarde à l'article 35 je crois que nous devons en venir à la conclusion que le mot " outiller " signifie ce qu'il signifie dans le langage ordinaire, et d'après les dictionnaires il n'implique pas nécessairement l'idée d'achat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les cours pourraient bien lui avoir donné un autre sens.

M. NORTHRUP : C'est possible, mais dans ce cas là il faudrait voir le contexte et le document dans lesquels se trouve ce mot. Mais lorsque nous nous reportons à l'article 14 tout doute disparaît. Les frais généraux sont un facteur important. Ils s'appliquent à l'exploitation de toute la division de l'est pendant un certain nombre d'années. La compagnie définit ces mots très minutieusement. Ils comprennent " toutes les dépenses d'entretien de ladite division et des gares, etc." Ils s'entendent aussi du loyer du matériel roulant pris à bail par la compagnie comme partie de l'outillage de ladite division de l'ouest. On a aussi employé les mots " outiller " et " outillage " au sujet des $20,000,000, et il est stipulé que la compagnie aura le droit de compter dans les frais généraux le loyer qu'elle devra payer pour le matériel roulant, non pas seulement pour matériel loué généralement, mais pour le matériel qu'elle a pris à bail comme partie de l'outillage de la division est. Je prétends donc qu'en vertu de cet article qui a été proposé par les avocats de la compagnie du chemin de fer qui voulaient rendre la chose claire, qu'on ne peut se méprendre dans l'interprétation des termes. Mais ce qui devrait rendre toute ambiguïté impossible, c'est que les deux parties au contrat étaient tellement convaincues que la division de l'est ne donnerait pas de profit que la compagnie est pendant sept ans exemptée de payer un intérêt sur le capital et que pour les trois années subséquentes l'intérêt sera ajouté au capital.

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

A 8 heures le comité reprend sa séance.

M. INGRAM : Lorsque la séance a été levée à six heures, M. l'Orateur, l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), qui est avocat, étudiait au point de vue légal le contrat entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Je me dispenserai donc de discuter la question à ce point de vue, mais je serai obligé de lire de nouveau certains documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, et qui n'ont pu être insérés dans les " Débats " l'autre jour parce que les sténographes étaient épuisés par le travail considérable qu'on leur a imposé pendant les 24 ou 25 heures passées.

Lorsque l'honorable premier ministre a présenté le bill à la Chambre il a dit qu'il avait des monceaux d'informations et qu'il se proposait de les déposer sur le bureau de la Chambre. J'ai eu, M. l'Orateur, un peu de difficulté à réunir ces monceaux d'informations, et je me propose de faire inscrire dans les " Débats " sous une forme aussi condensée que possible une liste des livres divers qui sont censés contenir les renseignements que l'honorable premier ministre a déposés sur le bureau de la Chambre.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport de M. Fleming.... ..	1877	431
Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport de M. Fleming	1880	373
Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport de M. Fleming	1878-9	142
Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport de M. Fleming	1877	431
Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport Fleming et des explorations et études topographiques jusqu'à janvier 1874..		276
Chemin de fer Canadien du Pacifique, cartes accompagnant le rapport des explorations et études topographiques jusqu'à janvier 1874..		
Chemin de fer Canadien du Pacifique, rapport des explorations et études topographiques jusqu'à janvier 1874..		286
Deuxième rapport de l'exploration du pays entre le lac Saint-Jean et la baie James..	1901	78
Rapport du commissaire des terres de la Couronne pour la province de Québec, pour les 12 mois finissant 30 juin 1895..		144
Rapport des commissaires du havre de Québec, pour l'année 1902. (En vertu de l'acte des Commissaires du havre de Québec) 1899, et l'acte du pilotage, chap. 54.. ..		57
Documents parlementaires 16 à 22, Chambre des communes	1878	204
Documents parlementaires 101 à 161, Chambre des communes..	1885	435
Documents sessionnels 6 à 7, Chambre des communes..	1878	642

Rapport de la ligne directe proposée entre Montréal et les provinces maritimes avec référence spéciale à une autre combinaison..		63
Deuxième rapport sur le pays situé entre le lac Saint-Jean et la baie James, par Henry O'Sullivan, F.S.	1901	91
Rapport général du commissaire des Travaux publics de la province de Québec..	1891	114
Rapport des commissaires des terres de la Couronne de la province de Québec, par les 12 mois finissant le 30 juin 1895		
Nombre total de pages..		3,767
Moins le duplicata..		431
		3,336

Nous avons donc un total de 3,767 pages, et moins les répétitions, il reste un total net de 3,336. Ce chiffre ne comprend pas les cartes. Mon but en faisant connaître le nombre de pages de ces rapports est de montrer à la Chambre et au pays que l'opposition qui comprend 80 députés, si elle veut faire son devoir, est obligée de parcourir les 3,336 pages de ces rapports. L'honorable premier ministre nous oblige à siéger nuit et jour, afin de faire délibérer son bill à la vapeur et veut en outre nous imposer la tâche de parcourir ces monceaux d'informations. Malgré tout le travail et l'énergie que nous pourrions y mettre, nous ne pourrions pas suffire à la tâche, car nous ne pouvons pas nous la diviser, vu qu'il n'y a pas assez d'exemplaires de ces rapports pour les 80 membres de l'opposition. il n'y a qu'un exemplaire de chaque rapport à part une exception, et je voudrais savoir comment l'honorable premier ministre peut exiger que nous parcourions tous ces rapports pour nous mettre en état de discuter la question avec intelligence. Je regrette que les citations que j'ai lues ce matin de ces monceaux d'informations que l'honorable premier ministre a déposées sur le bureau de la Chambre n'aient pas été inscrites aux procès verbaux des débats de cette Chambre, et je me trouve avec le devoir pénible de répéter le discours que j'ai fait hier. Je regrette aussi d'être obligé de répéter en grande partie ce que j'ai dit ce matin. Le pays est porté à croire naturellement que ces monceaux d'informations se rapportent entièrement à la grande question des transports et justifient le bill que nous discutons; mais, M. l'Orateur, tel n'est pas le cas et lorsque je vous dirai que nous sommes obligés de feuilleter tous ces documents et rapports page par page avant d'y pouvoir trouver des informations sur la question qui nous occupe, vous comprendrez la difficulté de notre tâche. On a dit que pendant les négociations entre l'honorable premier ministre et les promoteurs du Grand Tronc-Pacifique, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a été tenu à l'écart, mais j'ai une autre accusation sérieuse à porter contre l'honorable premier ministre. Non seulement il n'a pas consulté l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il n'a pas consulté les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux. S'il s'était renseigné auprès d'eux, s'il leur avait demandé d'étudier avec soin ces documents, d'en extraire tout ce qui pouvait se rapporter à cette législation et s'il avait déposé ces informations condensées sur le bureau de la Chambre, nous aurions peut-être pu, dans un temps raisonnable, nous renseigner suffisamment pour pouvoir faire notre devoir envers la Chambre et le pays en aidant à perfectionner ce bill. Mais au lieu de cela l'honorable premier ministre a complètement ignoré le ministre des Chemins de fer et Canaux, et il veut faire toute la besogne seul, en s'aidant cependant des conseils d'une personne que lui et son parti ont consultée il y a plusieurs années lorsqu'ils voulaient livrer le Canada aux Etats-Unis. Je n'ai pas besoin de mentionner le nom de cet homme, mais on m'assure que c'est auprès de lui que l'honorable premier ministre s'est renseigné au lieu de prendre conseil du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. GOURLEY : Comment avez-vous pu trouver dans ces livres les renseignements que le gouvernement dit y être contenus ? J'ai cherché, mais je n'ai pu rien trouver.

M. INGRAM : En réponse à l'honorable député, je dirai qu'après des heures de recherches j'ai pu découvrir quelques-unes des informations qui sont dans ces documents, et j'ai pu constater aussi que le gouvernemen violait par le bill qu'il propose des recommandations que ces documents contiennent. Je veux donner une idée du genre d'informations que ces documents contiennent. Voici d'abord un rapport traitant de la grande question des pêcheries du Canada. Le titre est " Documents parlementaires, de 101 à 161, Chambre des communes, 1885 ", concernant le différend au sujet des pêcheries entre le Canada et les Etats-Unis. J'ai cité hier au soir des extraits de ce volume qui se rapportent à la question de l'extradition des criminels. Voilà ce que l'on dépose sur le bureau de la Chambre, M. l'Orateur, comme informations concernant le grand problème des chemins de fer dans ce pays, et je demande comment le gouvernement peut exiger que l'opposition parcourre 3,300 pages de ce genre de littérature, perdue au milieu de beaucoup d'autres d'un genre différent, et qu'elle discute la question d'une façon intelligente ? Il y a un autre rapport intitulé : " Documents parlementaires, 16 à 22 de la Chambre des communes, 1878."

On remarquera que ces rapports sont vieux de 20 ans, et je trouve dans l'un d'eux un document intitulé" relevé des cas dans lesquels, depuis le dernier rapport, on a ajouté au nombre des années de service des fonctionnaires publics qui ont été mis à la retraite." Ce n'est qu'un exemple entre plusieurs. Je pourrais feuilleter ces rapports d'un bout à l'autre et j'y trouverais toujours

le même genre de littérature. Et c'est ce que l'on voudrait nous faire feuilleter pour trouver des renseignements concernant la question des transports.

Voici un autre document de 642 pages, "Documents parlementaires, Chambre des communes, 1877-1878. C'est une année mémorable, M. l'Orateur. Les honorables députés de la droite ont raison de s'en souvenir, spécialement du 17 septembre. Ils oublient que c'est une conduite comme celle qu'ils tiennent aujourd'hui qui les a fait descendre du pouvoir le 17 septembre 1878, et je me tromperais si, à moins qu'ils ne s'amendent, la même chose ne leur arrivait pas bientôt. Ce ne sera peut-être pas le 17 septembre, mais ce sera le jour qu'ils iront devant le peuple. Permettez-moi, maintenant, M. l'Orateur, d'appeler votre attention sur ce rapport volumineux de la session de 1878. On semble avoir montré de la partialité en faveur de cette année particulière ; pour quelle raison ? Je ne le sais pas. J'y trouve "Tarif des commissions sur la vente des timbres-postes par les vendeurs de timbres-poste dans l'Ontario, pendant l'année finissant le 30 juin 1877." Je ne sais pas si c'est le directeur général des Postes qui a fait déposer ce genre d'information sur le bureau de la Chambre ; pourtant je crois qu'il a trop d'esprit pour cela. Je ne crois pas qu'il voudrait se moquer de l'opposition de cette manière. Voici maintenant un autre rapport. Le seul rapport sensé que j'ai rencontré, et ce rapport est celui de M. Sandford Fleming concernant le Canadien du Pacifique en 1878-79. Il y a dans ce rapport quelque chose de très intéressant à lire. A la page 5 je trouve un rapport de l'ingénieur en chef concernant le chemin de fer du Canadien du Pacifique adressé à l'honorable ministre des Travaux public du Canada. "Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 5 avril 1879. L'honorable sir Charles Tupper, C.B., ministre des Travaux publics." J'ai fait de mon mieux, M. l'Orateur, pour trouver dans ce rapport quelques renseignements qui pourraient m'aider dans la discussion de la question importante maintenant soumise à cette Chambre.

Ainsi que je l'ai dit au commencement de mon discours, je ne veux pas m'occuper de l'aspect légal de la question, parce que je ne suis pas un avocat ,conséquemment je m'efforcerai d'en étudier le côté pratique et c'est dans ce but que j'ai parcouru le rapport de l'ingénieur concernant la question des transports. Je trouve à la page 12 de ce rapport ce qui suit :

> D'après mon humble jugement, l'on commettrait une grave erreur s'il était permis à des compagnies d'établir des voies ferrées comme celles construites dans d'autres parties du Canada, sans prévision aucune, sans tenir compte des besoins réels du pays,—ni du principe qui veut que tout projet de chemin de fer, quelle que soit la longueur ou la position de ce dernier, soit étudié comme partie intégrante d'un système.

M. INGRAM.

On voit par ce court paragraphe quelles précautions et quels soins il faut prendre pour établir et tracer un chemin de fer. Revenons maintenant au discours de l'ex-ministre des Chemins de fer. J'ai ici quelques extraits que je suis justifiables de citer afin de les mettre en regard des opinions de l'ingénieur en chef du Canada. Voici ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit .

> Eu égard à mon devoir envers mes commettants et mon parti, envers la Chambre et les pays, mon attitude présente ne peut être justifiée que si elle m'est dictée par les motifs les plus justes, les plus puissants et les plus honnêtes.

Voyons quelles sont quelques-uns de ces motifs. Il dit :

> Le seul motif, dis-je, qui m'a porté à prendre cette attitude réside en ce que ma conscience et mon devoir envers mes commettants m'interdisent d'appuyer le projet de loi que le gouvernement a résolu de présenter à la Chambre à propos de la construction du chemin de fer dit du Grand-Tronc-Pacifique.

A la page suivante je lis ce qui suit :

> Mais je ne veux pas—

Et rappelons nous bien la partie du rapport de l'ingénieur que je viens de lire et comparons-la avec ce que l'ex-ministre dit :

> Mais je ne veux pas que l'on mette trop d'empressement à construire, entre Québec et Winnipeg, une ligne transcontinental à travers une région inconnue, sans savoir ce que nous pourrons en tirer—sans que nous soyons pleinement renseiknés en la matière. L'entreprise est vraiment grandiose, et l'on ne devrait la tenter qu'après la plus mûre délibération.

Et une des raisons pour lesquelles l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) a donné sa démission, c'était que les recommandations du rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer n'était pas suivie. L'ex-ministre dit :

> Je me suis expliqué ce manque absolu d'égards envers moi par le fait que mes vues sur la question générale, qui ne vous étaient pas inconnues, ne vous donnaient pas lieu d'espérer que je favouriserais le projet que vous caressiez, ou que je ne pourrais vous aider à le réaliser.

J'ai déjà dit que non seulement le très honorable premier ministre s'est abstenu de consulter son ministre des Chemins de fer a déposé sur le bureau de la Chambre des rapports qu'il n'a pas obtenus du ministère des Chemins de fer et Canaux, ignorant par le fait le ministère des Chemins de fer. L'ex-ministre continue :

> Je demanderais que le gouvernement renonçat à l'idée de procéder immédiatement à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg, et entre temps, je voudrais que l'on demandât au parlement de fournir les fonds nécessaires aux travaux d'exploration, afin de s'assurer s'il serait possible de trouver un parcours susceptible de favoriser le trafic, et de se rendre compte du coût de l'entreprise, ainsi que de la nature et des conditions de la région que devra traverser la voie ferrée.

C'étaient de sages avis que le ministre des Chemins de fer et Canaux donnait là, mais le gouvernement ne les a pas suivis. Depuis des années le parti libéral prétendait que l'honorable M. Blair était le seul bon ministre des Chemins de fer qui eût jamais présidé ce ministère et le seul ministre qui a mis l'Intercolonial dans un état de perfection. Mais cependant ce ministre capable a été obligé de remettre son portefeuille, parce que le gouvernement persistait dans sa politique inexcusable. L'ingénieur en chef du chemin de fer du Canada dit ceci :

Je fais ici particulièrement allusion à la province d'Ontario, car là on n'a eu égard à aucun des privilèges d'économie.

Ceux qui ont suivi les affaires publiques de l'Ontario depuis des années savent que l'on n'a jamais pratiqué l'économie dans cette province :

Je fais ici particulièrement allusion à la province d'Ontario, car, là, l'on n'a eu égard à aucun des principes d'économie pratique selon lesquels doit être conçu un système général de chemins de fer.

Sous ce rapport, l'expérience acquise dans l'Ontario démontre la nécessité qu'il y a d'éviter, puisqu'il s'agit ici d'un projet infiniment plus vaste, les erreurs malheureusement commises dans cette partie du Canada que bordent les lacs. Dans le Nord-Ouest, pas un denier du trésor ne devrait être employé à la construction de chemin de fer dont le projet est conçu sans soin, et dont le mobile tient à des considérations individuelles et locales plutôt qu'à une politique à vue large.

Si l'argent du pays ne doit pas être employé de cette manière ; il va de soi que le parlement ne doit pas non plus permettre à des compagnies de dépenser ainsi inconsidérément un capital emprunté.

Tôt ou tard, le système de voies ferrées de toute la partie inoccupée du territoire exigera la dépense de plusieurs centaines de millions, et de quelque source que pourra provenir ce capital énorme, pour l'esprit le moins réfléchi il est évident que la sagesse devra présider à son emploi, afin qu'autant que possible, et tout en favorisant l'intérêt public, l'on évite des pertes à ceux qui auront fait des placements dans ces entreprises.

Si les chemins de fer de l'Ontario devaient être refaits, une étude soigneuse des besoins de cette province porterait tout ingénieur d'une expérience ordinaire à élaborer le projet d'un nouveau système, dont d'exécution coûterait la moitié moins, et qui serait beaucoup plus avantageux pour le public, car il suffirait à toutes les exigences du trafic, répondrait mieux à l'attente générale, et ne serait pas une cause de désappointements et de pertes comme ça été le cas pour ceux que l'on a induits à placer leurs capitaux dans des entreprises improductives.

D'après les états officiels, les chemins de fer de l'Ontario ont coûté près de cent quatre-vingt millions de piastres, et si, comme on le croit, ils eussent pu être construits pour la moitié de cette somme, il nous sera bien permis de dire que $90,000,000 ont été dépensés là tout à fait inutilement.

Si un système bien mûri et moins dispendieux devait également satisfaire aux besoins de l'Ontario, cette dépense excessive ne peut être considérée que comme superflue, la partie de cette somme qui a été gaspillée devant toujours rester improductive.

Si ce sont des fonds publics que l'on a ainsi employés inconsidérément, la dette publique s'est trouvée inutilement augmentée d'autant, tandis que si la prévoyance eût présidé à cette dépense, d'autres intérêts en auraient indubitablement profité. Si ce sont les fonds de particuliers d'autres pays, et qu'ils aient été obtenus en faisant miroiter l'espérance d'un bénéfice légitime, la déception de ces personnes a dû être grande, car elles ont acquis la certitude qu'une grande partie de leurs placements était perdue pour toujours.

De sorte que dans tous ces monceaux d'informations déposés sur le bureau de la Chambre par le premier ministre nous ne trouvons rien pour justifier ce parlement d'adopter précipitamment un bill de ce genre, irréfléchi et inexcusable, et je voudrais savoir comment le gouvernement espère se justifier devant les électeurs. Le peuple dira, M. l'Orateur, que le gouvernement a été coupable d'avoir obligé la Chambre à adopter précipitamment un projet de cette nature sans lui donner les renseignements nécessaires.

Il est craindre que si l'on procède de la même manière dans le Nord-Ouest, la conséquence sera la même, à cette exception près que les pertes seront dix fois plus considérables. Il importe donc de prendre toutes les précautions possible pour éviter pareil résultat.

Je regrette que le premier ministre ne soit pas ici, car c'est lui qui a présenté ce bill, et en justice pour la Chambre et le pays il devrait être à son poste pour nous donner les informations que ces monceaux de documents ne contiennent pas. L'ingénieur en chef dit de plus :

Plus d'une fois je me suis fait un devoir d'attirer l'attention sur ce sujet on ne peut plus important. Dans de précédents rapports j'ai émis l'opinion qu'il ne faudrait pas qu'une seule voie ferrée pour relier les côtés de l'Atlantique et du Pacifique, et que, dans un temps donné, une vaste étendue de pays exigerait l'établissement d'un système élaboré de lignes principales et auxiliaires. Ne conviendrait-il pas, dans cette prévision, d'adopter un système assez étendu pour satisfaire, dans l'avenir, aux besoins du public ?—En effet, il incombe à l'Etat d'adopter un plan de chemins de fer et de grandes routes pour tout le territoire, et ce plan devrait être conçu de manière à satisfaire le mieux possible aux futurs besoins du pays et selon le principe de la plus stricte économie quant aux travaux de construction, système qui, une fois établi, pourrait être exploité efficacement et à peu de frais.

Et cependant, lorsque j'ai demandé au ministre de la Justice l'autre soir si, d'accord avec la recommandation de son ingénieur en chef ici, le gouvernement allait avoir la maîtrise sur ces chemins de fer qui doivent être construits, le ministre de la Justice a répondu qu'il n'était pas ici pour répondre à des questions aussi frivoles. Je dis donc que si le gouvernement avait suivi le recommandations de l'ex-ministre des

Chemins de fer et Canaux, il aurait demandé un crédit pour faire des explorations qui auraient donné à la Chambre et au pays des renseignements concernant le tracé d'un chemin qui va coûter $100,000,000. Mais le gouvernement n'a pas demandé un sou pour les explorations et les arpentages, il n'a aucune information à nous donner, et il n'a pas droit, tant qu'il ne nous en aura pas donné, de nous demander de voter ce bill. A la page 14 du rapport l'ingénieur dit :

Le système des voies ferrées auxiliaires ne devrait pas être laissé au hasard ni confié au contrôle de particuliers. Le plan de toutes les lignes devrait être en harmonie avec tout le système et dans l'intérêt du pays en général. Le système de voies ferrées et de routes d'un territoire devrait pouvoir répondre aux besoins futurs du pays et de ses futurs occupants. Chaque ligne de communication devrait être bien localisée et construite dans les conditions voulues, et chacun de ses tronçons devrait être établi de manière à faire quelque jour partie d'un système général.

Allons-nous attendre que le Grand Tronc ait fait ses arpentages et ses devis ? Cela sera-t-il bien dans les meilleurs intérêts du pays ? Peut-être, si les intérêts du Grand Tronc priment tout, et je demanderai si cette manière de procéder est conforme aux désirs de l'ingénieur en chef qui a à cœur les besoins futurs du pays et de ses futurs occupants? Le rapport continue :

Il est donc de la plus haute importance que le gouvernement contrôle et la localisation et la construction de toutes les lignes de manière à ce que le commerce qu'elles devront desservir ne sorte pas de nos voies de transport.

Ce matin, lorsque j'ai posé cette question, le ministre de la Justice a dit que c'était justement ce qu'on voulait : empêcher que notre trafic ne prenne pas les routes américaines. Je défie un membre quelconque du gouvernement de faire cette déclaration et de la faire paraître dans les Débats. Pour ma part, je dis que cette législation que l'on fait adopter par la Chambre présentement contribuera à détourner le trafic du Canada vers les routes américaines. Il est regrettable qu'aucun ministre n'ait fait des déclarations à ce sujet, car ceux qui seront en parlement plus tard auraient pu dire aux ministres ou ex-ministres, à cette époque : Lorsque le Chambre des communes discutait ce projet vous avez dit que le commerce du Canada ne sera pas détourné vers les routes américaines. Et ils ne pourront pas dire : Nous avons dit que le trafic du Canada serait détourné vers les routes américaines. Mais pourquoi sera-t-il détourné ? Parce que les difficultés d'exécution des travaux sur la division de l'est empêcheront de la construire aussi vite que la division de l'ouest, et nécessairement pendant ce temps le trafic prendra la direction des routes américaines, si par hasard, ainsi que mon honorable ami près de moi le dit, il y a du trafic à transporter. Le rapport continue :

M. INGRAM.

Et en même temps il ne permette à aucune voie ferrée de s'établir si celle-ci ne doit contribuer à l'établissement et à la prospérité du pays, et cela tout en veillant à ce qu'aucune ligne ne nuise à une autre ou qu'elle n'empiète sur un territoire pour la desserte duquel une autre ligne existe déjà.

J'ai demandé ce matin s'il n'était pas vrai que sur la division de l'est le nouveau chemin allait être parallèle au chemin Intercolonial. Et j'ai montré que sur un parcours de 130 milles de l'Intercolonial entre Lévis et la pointe de l'Etat du Maine, la plus grande distance entre l'Intercolonial et la frontière était de 22 milles. J'ai fait remarquer que le nouveau chemin passerait alors si près de l'Intercolonial qu'il en déprécierait la valeur, et que cela ne serait pas en accord avec les recommandations contenues dans ce rapport que le gouvernement a déposé sur le bureau de la Chambre :

Si on laisse passer cette occasion d'établir un bon système de chemins de fer, il n'est pas difficile de prédire ce qui en résultera. Les mauvais effets de cette négligence ne cesseront pas avec ce siècle. D'un autre côté, si l'on consulte les véritables intérêts du pays en adoptant une politique rationnelle, ce dernier jouira indéfiniment de ses bons effets.

Si les recommandations de cet ingénieur avaient été suivies, le Canada en récolterait aujourd'hui les fruits. Il continue :

Ce ne sera pas qu'à un faible degré que la politique à suivre en cette matière décidera de l'avenir du vaste territoire arable qui est récemment passé sous le contrôle du Canada. Des millions de sujets britanniques se ressentiront de ses bons ou mauvais effets.

Il est deux classes d'hommes dont il faut sauvegarder les intérêts dans une telle entreprise—le capitaliste et le colon.

Naturellement, nous comptons que la mère-patrie appliquera une part du surplus de son capital pour aider à établir nos grandes routes continentales. Ne nous incombe-t-il pas, alors, de faire tout en notre pouvoir pour rendre profitable et sûr le placement de ce capital ? En rendant accessible ce fertile territoire, nous offrirons, sur le sol britannique, un asile à un grand nombre qui souffrent parce que le pays qu'ils habitent est trop populeux. Nous offrirons du travail à ceux qui en manquent et la perspective de la prospérité, s'ils savent attendre patiemment la récompense que promettent l'économie et l'industrie.

Arrêtons-nous un instant sur cette section. Pourquoi l'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Patterson) a-t-il, l'autre jour, lorsqu'il a crié si fort dans cette Chambre qu'on aurait pu l'entendre à Montréal si les portes avaient été ouvertes, accusé la gauche de combattre un projet qui donnera de l'emploi à des centaines, plus que cela, a-t-il dit, à des milliers de travailleurs dans ce pays? La raison la plus forte qu'il a apportée contre le projet du chef de l'opposition a été que l'exécution de son plan ne donnerait pas d'emploi aux ouvriers. L'opposition a un devoir à remplir ici, et ce devoir, qui est de défendre les intérêts du peuple et du pays en général sans s'occuper des intérêts particuliers, elle le remplira sans

crainte. Le gouvernement semble n'avoir en vue que de dépenser de l'argent pour donner de l'ouvrage aux travailleurs en construisant ce chemin, et pourtant les ministres ne cessent de nous répéter que tout le monde a de l'ouvrage en ce moment, que les fabriques travaillent jour et nuit et ne peuvent remplir toutes les commandes ; plusieurs mêmes ne peuvent avoir assez de mains.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Si nous étions sous le régime de cette politique que mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) prêche avec tant d'ardeur, le libre-échange, nous ne verrions pas l'activité industrielle que nous voyons aujourd'hui. Je me rappelle que mon honorable ami (M. Fraser) a dit que bien que nous n'ayons pas le libre-échange encore, nous y marchons tranquillement comme une tortue. Si le libre-échange ne doit pas nous venir plus vite qu'au pas de tortue, tant mieux pour le pays, car c'est parce que l'on a continué la politique du parti conservateur que nos manufactures sont prospères aujourd'hui. Le rapport continue :

Alors nous n'aurons plus besoin d'aller sur un sol étranger pour y trouver notre subsistance.

Le déplacement se bornera à un changement de localité.

A l'homme du vieux monde, qui lutte pour subvenir à son existence, qui a de la force et du courage, nous pourrons offrir les moyens de se créer un patrimoine. A tous nous pouvons offrir des terres dont le rendement sera une généreuse rémunération du travail que coûtera leur culture,—mais ces terres sont loin dans l'intérieur du continent. Il faut donc en rendre l'accès facile et pourvoir aux moyens de transporter sur les marchés les produits du sol. De plus, en ouvrant au commerce les voies qu'exigera la colonisation, il importera aussi de veiller à ce que l'on ne crée pas au pays une dette trop lourde.

Si, dans l'intérêt de tout l'empire, nous nous faisons un devoir d'ouvrir un vaste pays à des millions d'habitants, il va sans dire que nous devons aussi rechercher les moyens qui doivent assurer le résultat voulu.

En conséquence, je suggère respectueusement qu'il soit pris des mesures à l'effet de faire dresser un plan général de chemins de fer approprié—autant que cela est aujourd'hui possible—aux futurs besoins du territoire.

Le gouvernement a-t-il pris ces précautions ? S'il ne les a pas prises, il n'a pas suivi les recommandations de ce rapport qu'il a soumis à la Chambre. A la page 18 l'ingénieur continue :

J'ai en même temps émis l'opinion que plus tard une seule ligne canadienne d'un océan à l'autre ne sera plus suffisante ; qu'en tant qu'il s'agissait de la colonisation du centre du territoire, peu importait laquelle de ces lignes serait construite la première, mais que celle qui pouvait l'être le plus promptement, si elle était en même temps la plus avantageuse aux intérêts généraux de l'empire, devrait être préférée aux autres.

Je suis heureux de voir que nous avons un bon chemin de fer transcontinental, et plus heureux encore de savoir qu'il a développé nos territoires de l'ouest. L'ingénieur continue :

Dans mon discours du 26 janvier 1874, j'ai ainsi traité ce sujet :—

L'une des questions, qui, indubitablement, s'imposera à l'attention du public, lorsque la région des Prairies deviendra en mesure d'exporter, sera celle du transport à bon marché de ses produits vers l'est.

C'est ce que nous avons toujours prétendu sur ce côté-ci de la Chambre. L'honorable premier ministre nous a dit que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) était le meilleur expert en chemin de fer que nous avions dans cette Chambre. L'honorable député ne s'est pas fié cependant sur ses connaissances personnelles et d'expert, mais il nous a donné l'opinion de M. Scott, gérant général du Grand Nord. Ce sont les chiffres de M. Scott qu'il nous a cités. Comme j'ai l'honneur et le plaisir de représenter un centre de chemin de fer, je me propose de soumettre les chiffres de M. Scott aux électeurs de mon comté qui ont des rapports avec les chemins de fer et de leur demander ce qu'ils en pensent. Je n'ai aucun doute qu'ils vont dire : Dieu sauve le Canada si ces chiffres sont ceux du meilleur expert en chemin de fer qu'il y ait dans la Chambre des communes. Puis l'ingénieur continue :

Les rampes et les alignements d'un chemin de fer entrent pour beaucoup dans la facilité de desservir le trafic, et ils produisent un résultat analogue quant aux frais d'exploitation. On sait aujourd'hui qu'en localisant une ligne de chemin de fer l'on peut, en quelques cas—si l'on apporte le soin voulu—doubler ses facilités de transport, ce qui, naturellement, permettrait de réduire beaucoup le tarif de transport.

C'est ce que m'ont dit ceux auxquels je me suis adressé et c'est ce que je sais moi-même par expérience. J'ai consulté un des meilleurs ingénieurs de chemin de fer du Canada qui a beaucoup voyagé et qui m'assure qu'il est impossible de trouver dans l'est du Nouveau-Brunswick des pentes comme celles qui seraient nécessaires pour rendre possible le plan de l'honorable député de Norfolk-nord. Il défie le gouvernement de choisir six des meilleurs ingénieurs de chemin de fer du Canada ou des Etats-Unis d'indiquer un seul endroit dans cette partie du pays où l'on peut trouver ces pentes. Puis l'ingénieur continue :

Dans cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre la Rivière-Rouge et les eaux navigables du lac Supérieur, se présente justement un de ces cas qui demandent la plus grande attention de la part des ingénieurs. La réduction du prix du transport au plus bas chiffre possible sur cette partie de la ligne devra influer sur l'avenir du pays, car, dans une grande mesure, l'établissement des prairies de l'ouest devra en dépendre.

Plus cette partie du chemin de fer pourra transporter à bas prix les produits du sol jusqu'au Saint-Laurent, plus se développera, dans les plaines fertiles, l'industrie agricole.

J'ai cité suffisamment du rapport de M. Sandford Fleming pour montrer que le gouvernement n'a pas suivi ces recommandations. On nous dit que nous avons des monceaux d'informations, que les rapports sont à la bibliothèque, et que nous pouvons les consulter. Le rapport de M. Fleming contient à la page 26 la note explicative suivante :

Tout le territoire est divisé en sections, et la largueur de chaque section est d'un degré de longitude, et sa longueur d'un degré de latitude. Ainsi "59" signifie l'espace entre les 59e et 60e parallèles de latitude et "100" l'espace entre les méridiennes 100e et 101e——

L'ingénieur dit-il qu'il a toutes les informations voulues et que le gouvernement est pleinement renseigné sur le pays? Pas du tout. Il nous dit :

—59-100, on ne connaît rien de positif ; 59-101, on ne connaît rien de positif ; 5-108, on ne connaît rien de positif ; 59-103, on ne connaît rien de positif ; 59-104, on ne connaît rien de positif ; 59-105, on ne connaît rien de positif ; 59-106, on ne connaît rien de positif ; 59-107, on ne connaît rien de positif ; 59-108, on ne connaît rien de positif ; 59-109, on ne connaît rien de positif ; 59-110, on ne connaît rien de positif ;

On nous dit cependant que nous avons des monceaux de renseignements au sujet de ce pays. Pourquoi le gouvernement a-t-il déposé ces rapports sur le bureau de la Chambre ? Est-ce dans le but de nous fatiguer et de nous empêcher de montrer toute la faiblesse du projet inexcusable du gouvernement?

Hier au soir j'ai pris dans mes bras tous les documents que j'ai pu recueillir et que mes bras pouvaient tenir, et j'ai demandé à l'honorable député de Norfolk s'il pouvait, en bon chrétien—car il a la réputation d'être un bon chrétien—dire en vérité qu'il avait étudié avec soin tous ces documents. Quelle a été sa réponse ? Les avait-il lus ? Naturellement non. J'ai demandé à un autre député de la droite s'il les avait lus et il a admis qu'il ne les avait pas lus. J'ai posé la même question aux ministres de la Couronne et pas un n'a dit qu'il avait étudié ces documents. Je défie n'importe quel député de l'autre côté de la Chambre de dire qu'il a pu disséquer les monceaux d'informations que l'honorable premier ministre prétend avoir déposées sur le bureau de la Chambre. Plus que cela, je mets au défi les ministres de la Couronne de dire qu'ils ont lu ces documents sur lesquels ils s'appuient pour faire adopter cette législation, et obliger la Chambre à siéger continuellement jusqu'à ce que les forces de ceux qui sont chargés de rapporter les discours sont épuisés, ainsi que celles des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre qui s'efforcent, malgré les plus grands obstacles, de remplir leur devoir, et de rendre cette législation aussi parfaite que possible.

Lorsque mon honorable ami le député d'York-est (M. Maclean) a dit qu'il appartenait aux provinces de construire ce chemin, l'honorable ministre des Finances (M. Fielding)—dont j'ai toujours reconnu la finesse, car lorsque quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre laisse échapper des paroles compromettantes il est toujours le premier à les signaler—s'est levé et a dit qu'il était heureux d'entendre un membre marquant de l'opposition faire cette admission, un homme qui dirigeait un grand journal dans la grande ville de Toronto et il l'a averti qu'il se servirait de cette admission contre le parti conservateur pendant les prochines élections.

Mais je veux examiner, si le gouvernement aura par ce moyen beaucoup de chances de se gagner des votes et de tromper le peuple, ainsi qu'il a fait en 1896. En 1900 le gouvernement a déclaré qu'il n'avait pas eu le temps de remplir les promesses qu'il avait faites et il a demandé aux électeurs un nouveau bail de pouvoir pour lui en donner l'occasion de les remplir. Les électeurs le lui accordèrent, mais, aujourd'hui, chez eux la patience a cessé d'être une vertu, et lorsque le gouvernement leur demandera de nouveau leurs suffrages, il découvrira qu'il ne peut plus les tromper après avoir fait adopter une législation de ce genre. Le cultivateur pratique, l'homme d'affaires sérieux, et l'ouvrier de bon sens ordinaire du Canada ne se laisseront pas aveugler par cette législation qui entraîne une dépense considérable des fonds publics, et ils n'oublieront pas qu'ils auront à payer leur part de cette dépense. Ne croyez vous pas qu'ils examineront avec soin l'effet que cette législation devra avoir sur la prospérité du pays ? Je ne connais pas les électeurs de l'honorable ministre des Finances, mais j'ai confiance qu'il y a parmi eux beaucoup de gens intelligents qui n'appuieront pas cette législation que condamne celui qui dans le cabinet était responsable de la politique des chemins de fer du pays, et qui était le plus compétant à la juger. Lorsque j'ai entendu lire dans cette Chambre les lettres que l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) avait écrites à l'honorable premier ministre, j'attendais avec curiosité comment celui-ci allait se défendre des nombreuses accusations portées contre lui par son ex-collègue. J'ai cru qu'il essayerait de donner quelques raisons justifiant la précipitation à préparer ce projet sans consulter le chef du ministère des Chemins de fer. Mais il n'en a donné aucune. A la page 8722 des "Débats," séance du 11 d'août 1903, je vois des accusations très fortes portées par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Celui-ci disait :

Mais M. l'Orateur, je prétends que ce dédoublement de l'Intercolonial au moyen du prolongement du nouveau chemin depuis Québec jusqu'à Moncton, n'est pas nécessaire, n'est pas justifiable, et ne fera aucun bien.

Quelques VOIX : Ecoutez ! Ecoutez !

Honorable M. BLAIR. Oui ; absolument inutile. C'est un gaspillage pur et simple de l'argent public. Non seulement c'est détruire le

trafic de l'Intercolonial, mais c'est jeter l'argent du pays à l'eau.

Quelques VOIX : Ecoutez ! Ecoutez !

Les électeurs diront eux aussi : Ecoutez ! écoutez ! lorsqu'on leur rappellera ces choses-là.

L'honorable M. BLAIR : Si je m'exprime avec autant de force, c'est que je connais mieux qu'aucun autre membre de cette Chambre peut-être tous les efforts qui ont été faits, et je puis dire des efforts heureux, pendant les dernières années pour améliorer le chemin de fer Intercolonial, le mettre sur un meilleur pied et augmenter ses ressources.

Quelques VOIX : Que disent les conservateurs de cela ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! Ecoutez !

M. GOURLEY : Vous ne voulez pas l'écouter.

C'est parfaitement vrai, le gouvernement veut détruire l'Intercolonial, résultat que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a indiqué comme devant fatalement arriver.

L'honorable M. BLAIR : Nous avons dépensé $70,000,000 pour le compte de ce chemin de fer, et aujourd'hui le gouvernement nous demande $15,000,000 de plus, dépense qui aura l'effet de diminuer la valeur de l'Intercolonial, de lui enlever de l'importance, et de faire un tort considérable à ceux qui habitent sur le parcours de ce chemin de fer.

Telles sont les paroles du membre du cabinet qui était le plus en état de connaître jusqu'à quel point le nouveau chemin aurait de l'effet sur l'Intercolonial. Si le gouvernement n'avait jamais entrepris de construire cette partie du chemin, c'eut été beaucoup mieux pour le pays. S'il avait prolongé le chemin de fer Intercolonial jusqu'aux grands lacs il n'aurait pas déprécié un chemin de fer qui a coûté $70,000,000 au pays. Mais le gouvernement s'est laissé guider par des politiciens. Sans cela, il n'aurait jamais proposé de construire ce chemin de fer. Je dis que le premier ministre et ses collègues auraient dû s'élever au-dessus des intérêts de parti, si tels étaient leurs motifs, et n'auraient dû avoir rien autre chose en vue que l'intérêt du pays.

Nous sommes, M. l'Orateur, de ce côté-ci de la Chambre, fatigués par les longues veilles que le gouvernement nous force de faire; nous avons épuisé nos forces à chercher des informations dans ces rapports ; cependant, nonobstant notre fatigue et l'épuisement de nos forces, le premier ministre insiste pour que la séance se continue, c'est sa manière de comprendre les devoirs que nous devons au public. M. l'Orateur, pendant les longues années que j'ai passées dans le parlement j'ai toujours été assez généreux pour penser et pour dire que l'honorable premier ministre possédait le sens de la justice, mais je crains fort qu'il l'ait aujourd'hui perdu. Il a déclaré au commencement de la session que le gouvernement se proposait d'étudier la grande question des transports.

On a laissé écouler des mois et des mois avant de soumettre cette importante législation, et aujourd'hui, à cette époque avancée de la session, on nous demande d'étudier la question dans les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre par le gouvernement, et de passer des heures et des heures à ce travail, afin d'être en état de la discuter intelligemment. C'est le premier ministre lui-même qui veut nous forcer d'adopter cette législation à la hâte. Croit-il sincèrement que nous sommes en état de faire une étude sérieuse de ces montagnes de renseignements qu'il a déposés sur le bureau de la Chambre ? Croit-il qu'il est au pouvoir d'un homme de prendre connaissance de ses 3,300 pages d'écriture qui composent cette montagne de renseignements ? Pour ma part, je proteste contre cette manière d'agir de la part de l'honorable premier ministre et de ses collègues. Il n'est pas digne de l'honorable ministre de vouloir essayer de forcer la main à la Chambre de cette manière. J'étais loin de m'attendre à ce qu'il favorisât un mouvement de cette nature. Après avoir siégé ici tous les jours de onze heures du matin à minuit, depuis trois semaines, on nous demande de discuter, avec les maigres renseignements que nous avons en notre possession, une question qui entraîne une dépense de cent à deux cents millions de dollars. Nous devons essayer de faire notre devoir aussi bien que possible, nous rappelant que nous aurons à rendre compte de notre conduite devant un autre tribunal, où nous obtiendrons la justice que l'honorable premier ministre nous refuse. Nous en appellerons aux électeurs de ce pays, et nous sommes convaincus qu'ils approuveront notre conduite, comme ils condamneront sa manière d'agir.

M. HENDERSON : On nous a souvent dit, au cours de cette longue discussion, que des " montagnes de renseignements " avaient été déposées sur le bureau de la Chambre, et que nous pouvions y trouver tous les renseignements requis concernant la partie du pays que doit traverser ce chemin de fer projeté, les taux de transport, en un mot tout ce qui se rapporte à l'entreprise ; mais ce n'est que ce soir qu'il m'a été donné de voir ces " montagnes de renseignements ". Lorsque le premier ministre a soumis cette mesure à la Chambre, il nous a dit que cette " montagne de renseignements " ne tarderait pas à être déposée sur le bureau de la Chambre. Je considère, avec mon honorable ami (M. Ingram), qu'il nous est absolument impossible de prendre connaissance de tous ces volumes durant le court espace de temps qui nous est accordé pour la discussion de cette question. Près de 200 députés, à part les membres du cabinet, sont censés devoir se renseigner sur cette question. Je ne connais pas le nombre de volumes qui constituent cette "montagne de renseignements ", mais il n'y en a pas moins de douze à quinze, et l'on me dit qu'il n'y a qu'un seul de ces volumes qui soit en double. Il est donc absolument im-

possible pour les membres de cette Chambre de prendre connaissance de ces renseignements, afin de savoir à quoi nous en tenir sur le projet qui nous est soumis. Ces renseignements sont contenus dans 3,336 pages de matière à lire, et malgré cela, ils ne sont pas complets.

Le premier ministre a dit qu'il existait d'autres sources de renseignements sur cette question et qu'on pouvait les trouver à la bibliothèque. Mais on ne peut y trouver qu'une couple de volumes traitant de la question. Tous les députés ne pourront donc en prendre connaissance. Ainsi, parmi ces nombreux volumes qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre on trouve une histoire de la découverte de l'Amérique par Colomb, à laquelle il a été fait allusion au cours de la discussion, de même qu'aux découvertes de Champlain. Nous ne possédons aucun volume décrivant le voyage de Lasalle à travers le continent, dont il a été question au cours du débat, non plus que les rapports des explorations d'Alexandre Mackenzie, dont le nom a été perpétué dans les Territoires du Nord-Ouest par la rivière Mackenzie. Il y a encore la relation de voyages de Butler, mentionnée par le premier ministre, qui ne se trouve pas parmi cette " montagne de renseignements ". Je ne sache pas qu'un seul de ces volumes ait été mis à la disposition des membres de cette Chambre.

Malgré le caractère volumineux de ces renseignements, les honorables députés de la droite semblent avoir épuisé leur approvisionnement sous ce rapport, car, depuis quelques jours ils sont restés muets sur ce point. Ils semblent avoir épuisé tous les arguments qu'ils pouvaient invoquer à l'appui de leur proposition. Si le premier ministre avait voulu être juste, il aurait dû soumettre tous ces renseignements, non le 30 juillet, mais bien avant cette date, afin de nous permettre de nous préparer à discuter cette question aussi importante.

Le premier ministre a fait hier une déclaration très importante. Il a annoncé à la Chambre qu'une fois ce bill adopté, il serait en état de nous fournir des renseignements additionnels. Voici ce qu'il a dit :

> Mais nous avons assez de renseignements pour nous mettre à même de publier dans quelques jours une brochure tirée entièrement de rapports officiels, dans laquelle il sera démontré que sur les deux tiers ou les trois quarts de la distance entre Québec et l'Ouest, le pays est un plateau aussi uni que la vallée du Saint-Laurent de Québec à Montréal. Je dis donc que nous avons là la sorte de chemin que nous désirons avoir. Lorsque nous l'aurons construit, nous aurons fourni, dans une grande mesure, aux cultivateurs du Nord-Ouest, les moyens de transport qui leur manquent.

A quoi cela peut-il servir que le premier ministre possède des renseignements qui, à son avis, devront être suffisants pour justifier le parlement d'adopter sa manière de voir, s'il a l'intention de les garder secrets jusqu'à ce que le bill actuel ait été adopté ?

M. HENDERSON.

Il se peut qu'en prenant connaissance de ces renseignements, nous changions d'idée. Il se peut que nous ne les trouvions pas suffisants, quoi qu'en dise l'honorable premier ministre. Cependant, nous avons encore l'espoir de trouver dans cette brochure des renseignements qui justifieront jusqu'à un certain point la décision prise par le gouvernement.

Le premier ministre nous a dit que cette brochure se trouvait quelque part dans le sous-sol. Mais j'ai visité cette partie de l'édifice il y a quelques jours, et je n'ai pas remarqué de ballots de cette brochure. On m'a dit qu'il y en avait 100,000 exemplaires prêts à être distribués ; et l'on est en frais de les expédier aux amis du gouvernement, probablement dans le but de leur fournir des renseignements.

Mais nous possédons déjà tous ces renseignements et cette brochure ne contient rien autre chose que le discours prononcé par le premier ministre le 30 juillet dernier. Maintenant, quant à cette " montagne de renseignements ", ces renseignements amplement suffisants qu'il a promis de fournir au peuple de ce pays pour justifier ce projet, je crois qu'il existe quelque chose de mieux, quelque chose qui soit destiné à mieux justifier la conduite du premier ministre, que les raisons contenues dans le discours qu'il a prononcé ce jour-là.

Cette question revêt, à mon avis, deux aspects différents. Il y a le côté facétieux et le côté sérieux de l'affaire. Les membres de la droite se sont occupés du côté facétieux, tandis que l'opposition, qui est la gardienne des intérêts et des droits du peuple, a traité le côté sérieux. Le premier a fait son entrée avec ces " montagnes de renseignements " qui ont soulevé un éclat de rire général dans tout le pays, ensuite lorsque le Grand Tronc s'est adressé au parlement pour obtenir le droit de construire un chemin de fer de North-Bay à Winnipeg, et que peu de temps après on a réussi à amener la compagnie à modifier sa manière de voir et à entreprendre de construire son chemin de fer de Winnipeg à Moncton, et cela sans autre raison apparente pour justifier ce changement, que des raisons politiques. Le côté facétieux de la question s'est montré lorsque le premier ministre a déclaré que ce chemin coûterait $13,000,000 au pays et pas un dollar de plus, et que le ministre des Finances est venu nous dire à son tour, après avoir fait des calculs très élaborés, que ce chemin allait coûter $13,725,000 et rien de plus.

Le ministre du Commerce est ensuite entré en scène, et comme il lui fallait également faire de l'esprit, il déclara sans hésiter que ce chemin ne coûterait pas plus de $14,000,000.

Le directeur général des Postes a affirmé de son côté que la construction de cette longue voie ferrée, de Moncton à Winnipeg, se ferait pour $13,000,000. Mais je considère que ce n'est pas là traiter cette question aussi sérieusement qu'elle le mérite.

Le ministre des Finances a poussé la plainsanterie encore plus loin en disant qu'il suffirait de consulter un actuaire, pour se laisser convaincre que l'on pouvait, en confiant une certaine somme à une compagnie d'assurance et en lui payant chaque année une certaine somme, arriver à construire ce chemin pour $8,500,000. Mais je ne crois pas qu'il persiste dans cette idée, et il va s'en tenir à la proposition du premier ministre qui consiste à dépenser $13,000,000 au lieu de $8,500,000. Il se peut, comme je l'ai fait remarquer il y a quelques jours, que le ministre des Finances ait puisé cette idée dans le livre publié par le premier ministre de la province d'Ontario, qui a été le premier à adopter ce système d'annuités pour la construction des chemins de fer.

Voici donc le parlement canadien qui adopte les idées de la province d'Ontario. Il ne va pas aussi loin que l'honorable G. W. Ross, car ce dernier prétend pouvoir construire des chemins de fer sans qu'il en coûte un dollar au pays. Il peut obtenir une annuité de quarante ans, et il peut refuser de considérer la chose comme constituant une dette, puisque le paiement n'en peut être exigé immédiatement. Mais nous ne pouvons prévoir tout ce que notre ministre des Finances pourra faire avant qu'il ait mis ce vaste projet à exécution. Voilà pour le côté badin de la question, et bien que le gouvernement puisse envisager l'entreprise à ce point de vue, il est certain que les contribuables de ce pays ne la traiteront pas aussi à la légère. Ils voudront savoir comment il se fait qu'un chemin de fer de 1,800 milles de longueur peut être construit pour $13,000,000, comme le prétendent le premier ministre et le ministre des Finances. Nous savons, et le peuple de ce pays sait, que cette entreprise comporte une dépense de $120,000,000 à $150,000,000. Il s'agit donc là d'une question sérieuse, puisqu'elle peut engloutir les revenus de ce pays durant plusieurs années. Nous possédons un pays encore à l'origine de son développement, dont les ports et les canaux doivent être améliorés, qui a besoin de bureaux de poste et d'édifices publics, et voici que l'on propose de construire un chemin de fer qui, d'ici à 50 ans, devra absorber toutes nos ressources et empêcher tous les autres développements. C'est là un côté grave de la question, qui sera pris en sérieuse considération par les contribuables de ce pays.

M. CLANCY : M. l'Orateur, je me permettrai de vous faire remarquer que certains membres de la droite parlent très haut et interrompent les orateurs.

M. HENDERSON : Si un peu de tapage et de plaisir permettent à ces honorables députés d'oublier les sentiments de remords qu'ils éprouvent d'être obligés d'appuyer une mesure de cette nature, je suis bien disposé à ne pas les priver de ce plaisir.

M. GALLIHER: Les membres de la droite ont toujours pris cette question au sérieux, mais on nous pardonnera bien, je l'espère, de ne pas prendre les honorables députés de la gauche au sérieux.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Galliher) abuse des privilèges de la Chambre quand il dit qu'il ne nous prend pas au sérieux.

M. HENDERSON : Je n'ai pas d'objection à ce que les honorables députés s'amusent d'ici à ce que le peuple de ce pays les punisse d'avoir traité aussi légèrement cette question depuis quinze jours. Cette entreprise offre un autre côté sérieux. D'ici à cinq ans, le ministre des Finances devra se rendre dans la mère-patrie afin d'emprunter l'argent nécessaire pour payer nos obligations échues et construire ce chemin de fer qui ne rapportera pas un cent d'intérêt durant une période de dix ans, aux dires mêmes du premier ministre. Que vont dire les financiers de Londres d'une pareille proposition ? Le ministre des Finances va être obligé, en présence de cette circonstance défavorable de demander aux capitalistes de Londres de placer des sommes énormes dans cette entreprise, qui durant dix ans, ne devra pas rapporter un cent de bénéfice à ceux qui auront fourni l'argent, si nous devons en croire les paroles du premier ministre. Cela devra avoir un effet désastreux sur les finances de notre pays. Et j'espère que le gouvernement va réfléchir sérieusement à cet aspect particulier de la question avant d'insister davantage pour faire voter cette mesure.

Je veux maintenant étudier certaines déclarations qui ont été faites. Il est assez difficile de trouver quelque chose de nouveau dans ces déclarations, et même les montagnes de renseignements, qui ont été si complètement discutées par l'honorable député (M. Ingram), ne révèlent rien de nouveau, et je me demande où nous pouvons trouver quelque chose de nouveau? Quelle est la raison qui a provoqué la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental ? Un certain nombre de représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont, durant les deux ou trois dernières sessions, cherché à faire comprendre à la Chambre la nécessité qu'il y avait d'augmenter les moyens de transport du grain dans l'ouest. Dans le discours du trône, Son Excellence, probablement d'après l'avis de ses ministres, informa le parlement qu'il serait à propos de nommer une commission chargée de faire une enquête sur cette question, afin de remédier au besoin qui se fait sentir d'augmenter les moyens de transport, besoin provenant du courant d'immigration qui se dirige vers le Nord-Ouest. Notre devoir, en qualité de loyaux sujets, était d'obéir à l'ordre de Son Excellence et de prendre cette question en considération. Le devoir du gouvernement consistait à prendre sans retard des mesures à cet effet, ce qu'il a négligé de faire. Ce n'est que plusieurs mois plus tard que la question est

revenue sur le tapis, et l'on a fini par informer la Chambre que le ministre des Travaux publics avait soumis à l'Exécutif un projet d'arrêté ministériel nommant une commission chargée de faire une enquête sur la question des transports, lequel avait été adopté.

Je n'ai pas l'intention de donner lecture de cet arrêté ministériel, dont on a cité des extraits dans plusieurs circonstances. Cette mesure établissait une commission qui devait s'enquérir de la question et conseiller le gouvernement. Ce dernier a tout autant besoin de conseils que les membres de la gauche. Ses membres étaient aussi ignorants sous ce rapport que les autres députés des deux côtés de la Chambre, et, grâce à cette commission, ils espéraient pouvoir obtenir des experts en fait de chemins de fer, ainsi que des hommes d'affaires, les renseignements dont ils avaient besoin pour décider de la ligne de conduite qu'ils devaient suivre comme gouvernement.

Tel que mentionné dans le discours du trône, ainsi que dans l'arrêté ministériel du 19 mai, ce chemin de fer n'était pas construit tant pour devenir un chemin de colonisation, que pour fournir des moyens de transport additionnels pour l'expédition des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest jusqu'aux ports de mer, afin de les exporter sur les marchés étrangers. Ce n'est que plus tard que l'on a invoqué ce motif. On ne songeait pas lorsque le discours du trône a été préparé, que le gouvernement serait appelé à construire un chemin de fer de colonisation dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick ; cette idée a surgi après coup, et ceci est très important ; au lieu de prendre les mesures les plus convenables pour arriver au but que nous avons en vue, on a détourné notre attention de la question principale, pour la diriger sur des entreprises de colonisation, dont il n'avait pas été question à l'origine.

Le but de ce chemin tel qu'indiqué dans le discours du trône et dans le décret ministériel était de venir en aide à la population du Nord-Ouest et de faire cesser l'encombrement du trafic dont on se plaignait. Si le chemin de fer que le gouvernement propose de construire n'apporte pas un remède immédiat et ne procure pas de moyens de transport à des taux réduits, il n'est conforme ni au discours du trône, ni au décret ministériel, ni aux désirs de ce parlement.

L'honorable premier ministre lui-même a déclaré qu'il fallait remédier immédiatement à la situation et procurer à cette population des moyens de transport à bon marché. Il est bien facile de se rendre compte si le moyen proposé remplit ces deux conditions. D'après tous les renseignements les plus autorisés que nous avons, ce chemin ne peut pas être construit en moins de cinq ans. Dans ces cinq ans, des millions d'immigrants viendront s'établir dans le Nord-Ouest et il y aura des millions de boisseaux de blé à transporter, en plus de la production actuelle. Il faut un remède immédiat et ce chemin nous le donnera-t-il ? Je dis non, et je regrette de vous dire que le parti ministériel traite ce point important de la question avec la même légèreté qu'il a traité tout le projet.

La question des taux sur ce chemin de fer a été discutée par un grand nombre d'orateurs des deux partis. On a cité des montagnes de chiffres pour démontrer que le transport entièrement par chemin de fer, entre Winnipeg et Montréal ou Québec, ne peut pas se faire à aussi bas prix que le transport mixte par terre et par eau. Si nous ne pouvons pas obtenir ce résultat avec un chemin de fer, naus ne donnons pas à la population du Nord-Ouest ce que nous lui avions promis et ce que le gouvernement prétend lui donner au coût de 100 ou 150 millions de dollars.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) semble être actuellement la grande autorité en matière de chemin de fer. J'avoue qu'il y a eu un temps où j'avais beaucoup de confiance dans ses opinions, sur une foule de questions, y compris celle des transports; mais il tient tellement à plaire à l'honorable premier ministre qu'il change d'opinion tous les jours et toute la confiance que j'avais en lui est disparue. Voici une opinion qu'il a émise il y a une couple de jours et qu'il fera difficilement accepter. L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) lui a demandé :

L'honorable député voudrait-il me dire combien il pense qu'en en coûterait de moins par le Grand-Tronc-Pacifique que par la ligne actuelle pour transporter le grain aux ports de mer de l'Atlantique ?

Et l'honorable député a répondu :

J'ai sur ce point quelques renseignements élaborés, que je rendrai encore plus précis, mais je crois que le Grand-Tronc-Pacifique transportera le blé de Winnipeg à Québec pour 3 cents de moins par boisseau qu'il n'en coûte aujourd'hui pour le transporter partie par terre et partie par eau—par terre jusqu'à Port-Arthur, et de là par eau jusqu'à Montréal ?

Il est évident qu'il ne parlait pas sérieusement. Il sait mieux que personne que c'est une absurdité de prétendre que le blé peut être transporté par chemin de fer à meilleur marché entre Winnipeg et Québec, qu'entre Winnipeg et Fort-William. Cela voudrait dire qu'il est possible de transporter du blé à 1,400 au 1,500 milles, à meilleur marché qu'à une distance de 426 milles. Le taux le plus bas qu'il soit possible d'obtenir est celui qui a été inauguré le 1er septembre courant—10 cents par 100 livres, ou 6 cents par boisseau, entre Winnipeg et Fort-William, et cependant l'honorable député de Norfolk-nord prétend qu'on peut le transporter de Winnipeg à Montréal ou à Québec, pour moins que cela. S'il y a quelque chose de nature à faire voir l'inanité du projet soumis à la Chambre c'est bien l'absurdité des arguments aux-

quels on a recours pour le défendre. Permettez-moi de citer encore un passage du discours de l'honorable député de Norfolk-nord. Parlant des taux de transport, il dit :

J'ai sur ce point quelques renseignements élaborés que je rendrai encore plus précis.

Comme il est prudent ! L'honorable premier ministre nous a promis une brochure qui nous donnera tous les renseignements nécessaires pour justifier la construction de ce chemin ; seulement, cette brochure ne sera publiée que dans quelques jours, après que le bill aura été adopté. L'honorable député de Norfolk-nord, a étudié à fond la question des taux, et il nous fera connaître plus tard le résultat de ses études. Pourquoi, ne nous le donne-t-il pas à présent ? Il dit qu'une autre fois il prouvera qu'il est possible de transporter le grain de Winnipeg à Québec, pour 3 cents de moins, que par la route mixte. Pourquoi nous laisse-t-il dans l'ignorance si longtemps ? Plus loin, il dit encore :

Nous allons résoudre la question des transports par la construction de ce chemin de fer, qui rendra le blé des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la mer, à des conditions plus avantageuses qu'aucune autre ligne n'en pourrait offrir. Des experts en chemins de fer nous ont appris depuis deux ou trois ans que la voie fluviale ne peut concurrencer la voie terrestre dont la pente n'aura pas plus de vingt et un pieds ou quatre dixièmes pour cent par mille. Cela m'a paru absurde tout d'abord, mais après mûr examen, j'ai dû changer d'opinion, et je dirai en temps et lieu les raisons de ce changement.

La brochure du premier ministre sera publiée après l'adoption du bill. On fermera la porte de l'écurie quand le cheval aura été volé. L'honorable député de Norfolk-nord nous fournira des renseignements sur les taux, plus tard ; dans quelque temps d'ici, il prouvera que ce chemin transportera le grain à meilleur marché que toutes les autres routes. C'est maintenant qu'il faudrait communiquer ces renseignements à la Chambre. Nous en demandons au gouvernement avant de nous prononcer sur le bill, et on nous promet de nous en donner quand le bill sera adopté. Votons d'abord en faveur du projet, et ensuite, pour nous récompenser, le gouvernement nous dira en quoi il consiste. C'est maintenant que nous voulons être renseigné.

Pour ma part, je suis convaincu que si l'honorable député de Norfolk-nord possédait la moindre preuve de ce qu'il avance, il y a longtemps qu'il en aurait fait part à la Chambre ; puisqu'il ne le fait pas, nous avons raison de ne pas accepter ses déclarations.

Au cours de ce débat, il en a fait d'autres, que je vais citer pour ne pas être accusé de défigurer le sens de ses paroles. Parlant de la nature du chemin, il a déclaré que pour transporter le grain avec avantage, il devait être construit dans certaines conditions. Après avoir parlé des rapports de sir Sandford Fleming et autres ingénieurs, datant de plusieurs années, il ajoute :

On pourrait construire un chemin dont les pentes n'excéderaient pas 50 pieds au mille, et il y en aurait même très peu.

Or, il nous a déjà affirmé qu'un chemin de fer avec des pentes de 50 pieds au mille, ne peut pas transporter du grain. Malgré cela, il est prêt à approuver la construction de ce chemin, et il cherche à étayer sa première prétention en disant qu'en exécutant des travaux de terrassement ou pourrait réduire ces pentes de 50 pieds à 25 pieds. Pourquoi ne ferait-on pas un peu plus de terrassement, de manière à avoir un chemin sans pente du tout ? S'il croyait qu'avec de l'argent, il serait possible de construire un chemin de fer d'un niveau absolument horizontal, je suis certain qu'il demanderait à le faire.

Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention, car je le considère important et digne d'être discuté. L'honorable premier ministre a répété, hier, les assertions du député de Norfolk-nord, mais sans se compromettre, sans rien avancer de lui-même. Il s'en rapporte entièrement à l'honorable député de Norfolk-nord qu'il semble prendre pour un expert en matière de chemin de fer. Voici comment il s'est exprimé :

Mon honorable ami prétend que, grâce à la diminution des pentes, à l'amélioration des rails et des locomotives, il viendra un jour où——

Il n'a pas dit quand ce jour viendrait.

——le transport par chemin de fer l'emportera sur le transport par eau. Ce jour-là, nous l'attendons.

Et il propose au parlement de dépenser 100 à 150 millions de dollars pour construire un chemin de fer entre Moncton et Winnipeg sur la foi d'une opinion comme celle-là. Il prend ses précautions pour l'avenir, mais cet avenir est peut-être encore très éloigné. Le temps dont il parle arrivera-t-il avant 50 ans, avant l'expiration du délai après lequel le gouvernement reprendra possession du chemin qu'il veut faire construire avec les deniers du peuple, ou ce ne viendra-t-il que plus tard ? Il n'ose pas se prononcer sur ce point. L'honorable député de Norfolk-nord est un fervant presbytérien et il semble avoir communiqué à l'honorable premier ministre une partie de la foi qui l'anime. Il dit encore :

Ce jour-là, nous l'attendons. Luira-t-il jamais ? Je ne saurais l'assurer, mais nous le croyons et nous l'espérons.

Il n'y a rien comme la foi, mais ce n'est pas ce qu'il y a de mieux pour construire un chemin de fer de $150,000,000.

On a fait, au cours de ce débat, beaucoup de comparaisons pour démontrer jusqu'à quel point le transport par chemin de fer peut faire concurrence, sous le rapport de la modicité des taux, au transport mixte. Entre Chicago et New-York, il y a de six à dix

lignes de chemin de fer desservant une population très dense, traversant un pays uni, comparé à celui qu'il faudra traverser entre Winnipeg et Québec. Ces chemins de fer, entre Chicago, n'ont presque pas de pentes, autant que je sache, et sont dans les conditions les plus avantageuses pour transporter le grain à bon marché. Voyons jusqu'à quel point ils font concurrence au transport mixte, jusqu'à quel point ils remplacent la navigation, pour le trafic du grain.

Remontons à trente-trois ans, en 1870. A cette époque, le transport d'un boisseau de blé de Chicaga à New-York, par eau et par chemin de fer, coûtait 25.20 cents, et 35.57 cents, entièrement par chemin de fer. Le transport entièrement par chemin de fer coûtait donc 40 pour cent de plus que le transport mixte. En 1877, on ne constate pas de grands changements—transport mixte 15.46 cents par boisseau,—par chemin de fer 20.50 cents, soit 33 pour cent de plus, pour les chemins de fer. On remarque cependant une légère augmentation, mais va-t-elle se maintenir, comme le laisse entendre le premier ministre ? En 1884, le coût du transport, tant par terre que par eau a diminué. Les canaux ont été améliorés, on emploie des navires d'un plus fort tonnage, et tout ce qui concerne la navigation a été perfectionné. Or, en 1884 le transport d'un boisseau de blé de Chicago à New-York coûtait 10 cents par eau et par chemin de fer, et 13.20 cents par chemin de fer seulement—une différence de 32 pour cent en faveur du transport mixte, soit une diminution de 1 pour cent en sept ans. Passons maintenant à l'année 1891. Cette fois le transport par chemin de fer a fait des progrès—des convois plus longs, de meilleures locomotives, des plateformes plus solides et tous les perfectionnements de nature à diminuer le coût du transport. Mais on constate la même chose pour la navigation qui a aussi fait de grands progrès. En 1891, le blé est transporté de Chicago à New-York pour 8.57 cents par boisseau, par transport mixte et pour 15 cents, par chemin de fer—soit 76 pour cent de plus par chemin de fer.

En 1870, le transport par chemin de fer était de 40 pour cent plus élevé que le transport mixte, et en 1891, cette différence a atteint le chiffre de 76 pour cent. On voit donc que les chemins de fer sont loin de prendre le dessus sur la navigation; c'est plutôt le contraire qui a lieu. En 1893, le taux du fret par eau et chemin de fer est de 8.48 cents, et par chemin de fer de 14.63 cents,—73 pour cent en faveur du transport mixte ; en 1895, 6.96 pour le transport mixte et 11.89 par chemin de fer—70 pour cent en faveur de la navigation. Quand on arrive à 1900, nous n'avons plus que 6.63 cents par eau et chemin de fer et 11.60 par chemin de fer—78 pour cent en faveur de la navigation. Les chemins de fer ne prennent pas le dessus, comme le prétend le premier ministre; la différence entre les deux va même en augmentant. En 1901, le transport mixte coûtait 5.10 et par chemin de fer 9.96 cents,—95 pour cent en faveur de la navigation, et non plus 40 pour cent comme en 1870. En 1902, nous avons 5.54 cents par eau et chemin de fer et 9.88 cents par chemin de fer,—78 pour cent en faveur de la navigation. Ainsi la différence en faveur du transport mixte était de 40 pour cent en 1870, de 35 pour cent en 1877, de 32 pour cent en 1884, de 95 pour cent en 1900 et de 78 pour cent en 1901.

Malgré ces faits évidents, l'honorable premier ministre s'appuyant sur les calculs de l'honorable député de Norfolk-nord,—car il ne veut pas risquer sa propre réputation—cherche à nous faire croire que le transport par chemin de fer remplace graduellement le transport par eau et chemin de fer. Les chiffres que je viens de citer sont pris dans le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, de 1902, page 22. Il suffit d'étudier ces chiffres pour se convaincre que le renseignement fourni à l'honorable premier ministre par l'honorable député de Norfolk-nord, est absolument erroné. Ce rapport est un document officiel et, à mon avis, il est impossible de donner une meilleure preuve de la fausseté de ce qu'il avance et de ce que répète l'honorable premier ministre, c'est-à-dire que ce chemin de fer, quand il sera construit de Winnipeg à Montréal, pourra transporter le grain de notre vaste Nord-Ouest, à meilleur marché qu'il ne pourra être transporté par eau et chemin de fer. Je considère que ces chiffres sont très importants, vu qu'ils réfutent entièrement les assertions faites hier par l'honorable premier ministre.

J'espère que les honorables députés de la droite vont renoncer à traiter tous les arguments futiles qu'ils inventent tous les jours pour étayer ce projet impraticable que le pays n'approuvera jamais.

M. WILSON : Nous avons appris beaucoup de choses depuis le commencement de ce débat, mais il nous en reste encore tellement à apprendre que l'honorable premier ministre dit qu'il est à préparer une brochure qui contiendra tous les renseignements nécessaires concernant le tracé, le coût du chemin, etc. Voilà une excellente raison d'ajourner le débat jusqu'à ce que nous ayons pu nous procurer les renseignements que le gouvernement ne peut pas ou ne veut pas nous donner à présent. Cet après-midi la discussion s'est surtout faite entre avocats, sur le contrat. Or, cet article 2 est très général et j'aimerais à savoir du ministre de la Justice si nous pourrons discuter le contrat, clause par clause, en comité, et le discuter comme nous l'entendrons.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, je crois que c'est ce que nous devrions faire et si cela peut aider à la Chambre, je conseillerais de prendre les autres articles du bill et de laisser le deuxième de côté pour le moment, pour nous occuper des articles

que nous pouvons discuter sans nous occuper du contrat; ensuite nous pourrons revenir sur l'article 2 et alors discuter le contrat clause par clause, de la première à la dernière. Je fais cette proposition de moi-même et non au nom du gouvernement.

M. WILSON : Il me semble que c'est le ministre de la Justice qui doit faire autorité, car s'il n'est pas l'auteur du bill, c'est lui qui en est responsable.

M. LENNOX : Le ministre prétend-il qu'il préfèrerait procéder ainsi et qu'il conseille de suivre cette procédure ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. WILSON : Je crois que l'opposition serait disposée à adopter cette manière de procéder. Comment pourrait-on, autrement, obtenir les renseignements dont nous avons besoin ? Je crois que c'est le premier ministre qui a déclaré que le gouvernement étudiait cette question depuis un an ; que ce n'était pas une question qui lui était venue à l'idée tout à coup et sur laquelle il avait eu à se prononcer en quelques jours ou en quelques mois. S'il en est ainsi, je ne comprends pas pourquoi on a fait dire à Son Excellence qu'une commission serait nommée pour l'étudier et faire rapport à la Chambre. Si le gouvernement étudiait cette question depuis un an, il n'aurait pas dû mettre ses paroles dans la bouche de Son Excellence et n'aurait pas dû laisser écouler quatre mois de la session, avant que de soumettre son projet. La conduite du gouvernement est injustifiable. D'abord, le chef de l'opposition n'a pu prendre connaissance du bill qu'après le discours du premier ministre, et l'on a donné pour excuse que le gouvernement n'était pas tenu de traiter le chef de l'opposition mieux que ses propres partisans. Si cela est vrai——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, c'est vrai.

M. WILSON : J'aimerais à savoir quelles raisons on avait d'agir ainsi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela est une autre question.

M. WILSON : Oui, c'est une autre question. De pareilles choses ne devraient pas se passer dans cette Chambre. Pourquoi cette motion n'a-t-elle pas été mise sur l'ordre du jour, comme toutes les autres motions ? Nous en avons eu une concernant les primes sur le fer, une autre sur les pensions de retraite des juges et elles ont été mises sur l'ordre du jour ; tout le monde a pu les étudier avant d'être appelé à les discuter. Pourquoi n'a-t-on pas agi de la même manière dans cette affaire ?

Ce bill est le plus important dont j'aie eu à m'occuper depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre ; c'est un bill qui entraînera certainement une dépense de 120 à 150 millions de dollars. Si le gouvernement a quelque confiance dans son projet, pourquoi ne l'a-t-il fait connaître ni au pays, ni même à ses propres partisans ? Je ne comprends pas le mystère dont on a entouré cette affaire. Nous sommes ici les représentants du peuple et le gouvernement est tenu de nous faire connaître le plus tôt possible ce qu'il entend faire.

Il y a autre chose à considérer dans ce contrat. Le gouvernement s'est engagé, en premier lieu, à donner l'usage de ce chemin, entre Winnipeg et Moncton, au Grand-Tronc-Pacifique, sans intérêt pendant sept ans ; et, si pendant les trois années suivantes les recettes de cette partie du chemin ne suffisent pas à couvrir les frais d'exploitation et les intérêts, l'intérêt de ces trois années sera ajouté au capital. Si le gouvernement a si peu de confiance dans la nécessité de ce chemin, qu'il ne suppose pas qu'il pourra payer l'intérêt pendant les dix premières années, quelle excuse a-t-il pour le construire ? Cela me paraît un argument très fort contre la construction du chemin. Comment se fait-il aussi que le gouvernement, s'il est composé d'hommes d'affaires, passe un contrat pour affermer le chemin avant qu'il soit construit, avant de savoir où il passera, et avant de savoir ce qu'il coûtera ? A plusieurs reprises on a demandé si un seul des ministres était en état de dire, à $10,000,000 près, ce que coûtera ce chemin, mais jusqu'à présent. pas un seul ministre n'a osé risquer une réponse à cette question. Malgré tout le talent que je reconnais à l'honorable premier ministre, il est malheureux qu'il ait pris sur lui de faire un contrat avec M. Hays, concernant la construction de ce chemin de fer, car ce dernier est un des spécialistes les plus capables du Canada, et tous ceux qui l'ont vu devant le comité des chemins de fer, ont pu se rendre compte de sa grande intelligence des affaires. Bien que l'honorable premier ministre puisse posséder des connaissances générales très étendues, il n'a pas la prétention d'être un expert en matière de chemin de fer et il suffit d'examiner le contrat et le bill pour se rendre compte, comme l'a dit l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), que le bill a été préparé par les avocats du gouvernement et le contrat, par les avocats de la compagnie. Pourquoi cela ? Parce que le contrat donne tous les avantages à la compagnie.

Une autre raison pour laquelle il est inutile de tant se presser, c'est que le gouvernement ne gagne rien en faisant adopter le bill immédiatement, vu qu'il n'y a aucun arpentage de fait. Il ne peut pas s'en rapporter à des explorations partielles et construire un bout de chemin ci et là. S'il veut construire le chemin le plus court et le plus avantageux quant aux courbes et aux pentes, il faut qu'il fasse explorer et arpenter tout le tracé d'un bout à l'autre. Il faudra au moins un an pour cela. Dans un an d'ici la Chambre sera en session. Le gouvernement devra faire

faire les levés topographiques, se procurer tous les renseignements, ordonner des explorations, se renseigner sur la nature du pays et ensuite faire un rapport au parlement et demander un crédit suffisant pour construire le chemin, s'il croit encore qu'il est nécessaire.

C'est ce qu'aurait fait dans une question comme celle-ci un gouvernement composé d'hommes d'affaires. Si on avait permis à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) d'avoir son mot à dire, c'est ce qu'il aurait fait, au lieu de déclarer qu'on n'avait pas le temps d'attendre. Qu'avons-nous à gagner à faire sitôt un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique ? Personne ne prétend que si le marché n'est pas avantageux et que si le chemin ne donne pas de bénéfices dans les dix années qui suivront sa construction, la compagnie sera obligée de l'exploiter à perte. Elle le remettra naturellement au gouvernement. Si le gouvernement s'était rendu compte de la nécessité d'un chemin de fer dans cette partie du pays, s'il avait calculé ce que doit coûter sa construction, il aurait été en état de faire un contrat beaucoup plus avantageux avec une compagnie à laquelle il aurait pu démontrer la nécessité de ce chemin. Voilà ce qui aurait dû être fait et voilà ce que tous les hommes d'affaires du pays diront que le gouvernement aurait dû faire.

De plus nous nous sommes réservé la partie improductive du chemin, celle que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) appelle la partie maigre, celle sur laquelle nous n'avons aucun renseignement, celle sur laquelle le gouvernement ne croit pas qu'il soit possible de réaliser des bénéfices avant sept à dix ans. Nous donnons cette partie du chemin à la compagnie et nous lui disons : Nous vous permettons d'exploiter ce capital de $120,000,000 ou $130,000,000, pendant 7 à 10 ans, et nous ne voulons pas que vous payiez quelque chose pour ce privilège s'il ne vous rapporte pas de bénéfices.

Mais sur la section des prairies où, selon toutes les probabilités, le chemin de fer sera très productif, non seulement le gouvernement permet à la compagnie de le construire pour elle, et d'en être propriétaire, mais il garantit aussi les obligations.

Les intérêts seront ajoutés au capital et si la compagnie ne paie pas, c'est le gouvernement qui devra payer les intérêts et le capital. Sur la section des montagnes, non seulement le gouvernement garantit les obligations, mais il paie les intérêts sur ces obligations, pendant sept ans.

Je n'ai pas entendu un seul membre de la droite justifier l'un ou l'autre de ces arrangements. Je suppose que des instructions ont été données aux partisans du gouvernement, de ne pas parler, et il n'est pas probable que nous ayons jamais cette justification.

M. WILSON.

Le gouvernement a beaucoup insisté sur la nécessité de venir immédiatement en aide au trafic de cette partie du pays et il prétend que ce chemin de fer apportera remède à la situation ; mais il ne veut pas du projet du chemin de fer de l'opposition qui est le seul qui donnerait un secours efficace et immédiat à la population de l'ouest, en faisant cesser l'encombrement du trafic. Il est évident que ce but ne sera pas atteint avec le projet du gouvernement qui, au dire du ministre de l'Agriculture, ne sera pas terminé avant 8 ans, soit en 1911.

Mais ce qu'il y a de plus insensé dans toute cette affaire, c'est cette prétention du gouvernement que le coût de toute cette entreprise ne dépassera pas $13,000,000. Cette prétention est si absurde, qu'elle se réfute d'elle-même. Le directeur général des Postes nous a cité des chiffres extravagants en parlant de la proposition du chef de l'opposition. Il prétend que le Canada-Atlantique qui a été offert pour $11,000,000 l'an dernier, coûtera $17,000,000. Il dit aussi que le chemin depuis Depot-Harbour jusqu'à la baie Georgienne coûtera $3,600,000 ; depuis North-Bay à Fort-William, $38,000,000 et de Fort-William à Winnipeg, $15,000,000. Il calcule que le projet du chef de l'opposition coûterait $73,640,000, et cependant, chose merveilleuse, le chemin que le gouvernement propose de construire et qui aura 650 milles de plus, ne coûtera au pays que $13,000,000. Ce serait le temps maintenant, pour un ministre de la Couronne, de nous donner l'explication de ce prodige. Mais il est bien évident que cette explication, personne ne peut nous la donner.

Quelles qu'aient été les fautes et quels que soient les défauts de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), tout le monde admet que c'est un homme d'affaires. De tous les membres du cabinet, il était celui qui connaissait le mieux les questions de chemin de fer ; il est actif et énergique ; il travaillait nuit et jour. Demandons-nous pourquoi il est sorti du cabinet. D'abord, il se plaint d'avoir été ignoré par ses collègues et en second lieu, il a refusé d'approuver ce contrat insensé fait avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—car je crois que tout le monde admet aujourd'hui que c'est un contrat insensé.

M. Blair voulait que le gouvernement soumît d'abord un projet de chemin de fer intercontinental au parlement ; ensuite il aurait fait faire les explorations et les arpentages et à la prochaine session, il aurait pu venir devant la Chambre avec une proposition acceptable. Mais cela ne faisait pas l'affaire du gouvernement. Ses collègues insistèrent pour le garder avec eux, mais sa conscience ne lui permettait pas d'approuver ce projet. On lui demanda seulement de garder le silence et d'accepter la responsabilité de l'entreprise, mais il se révolta contre une semblable proposition.

Depuis sa sortie du cabinet, plusieurs partisans du gouvernement ont cherché à le

dénigrer, et quelques semaines auparavant, ces mêmes députés le considéraient comme le meilleur ministre de tout le cabinet ; et comme il exerce beaucoup d'influence dans sa province je crois que le gouvernement était prêt à lui offrir n'importe quoi pour le garder dans le ministère.

Mais on dirait que le gouvernement est obligé de mettre ce projet à exécution, qu'il soit bon ou mauvais. Le premier ministre et le ministre des Finances nous promettent une brochure qui contiendra tous les renseignements concernant cette entreprise, et je leur demande de retarder l'adoption de ce bill jusqu'à ce que nous ayons pu étudier cette brochure.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a établi une comparaison très élaborée entre le projet ministériel et celui du chef de l'opposition, et il a établi au delà de tout doute raisonnable que le projet du gouvernement coûtera au moins $50,000,000 de plus que l'autre. Non seulement cela, mais il a aussi démontré qu'avec le projet du gouvernement, nous aurons à payer, en intérêts seulement, plus de $30,000,000 pour lesquels le pays ne recevrait rien du tout.

C'est inconcevable de la part du gouvernement de nous soumettre un semblable projet à cette époque avancée de la session.

On parle de construire un chemin de fer direct, à travers le centre du Nouveau-Brunswick, mais tout le monde sait qu'il y a dans l'intérieur de cette province des montagnes de 2,000 pieds d'élévation et qu'il est impossible d'y construire un chemin comme celui dont parle le gouvernement. Encore à l'heure qu'il est, je demande au gouvernement de retarder son projet, jusqu'à la prochaine session, alors que nous serons en possession de tous les renseignements nécessaires. J'espère que cet appel sera entendu. Même dans son propre intérêt il sera préférable d'agir ainsi que d'en appeler au peuple sur une proposition aussi inacceptable.

M. BRODER : Il faut du temps pour construire un chemin de fer surtout quand on ne sait pas où le construire. Le gouvernement actuel pourrait être désigné sous le nom de gouvernement aux brochures. De temps à autre il en publie une. Il en a publié une en 1896, intitulée : " Promesses rachetées ", ce qui était un mensonge, à sa face même, et je n'ai pas le moindre doute que celle que le premier ministre nous a annoncée hier appartiendra à la même catégorie. Si le gouvernement possède des renseignements pourquoi ne les communique-t-il pas à la Chambre au lieu de les publier en brochure ? Il préfère publier une brochure après que le projet aura été adopté par le parlement. La raison en est que pas un seul membre du cabinet ne connaît le premier mot de l'affaire, et il espère qu'avec le temps, il réussira à découvrir quelque chose à mettre dans cette brochure, pour justifier l'entreprise.

Qui sera chargé d'écrire cette brochure ? Il n'y a pas de doute que cette tâche sera confié à celui qui en a déjà écrit une, non pour justifier la construction d'un chemin de fer, mais pour livrer le Canada aux Etats-Unis.

Les libéraux d'aujourd'hui disent qu'il faut construire un chemin de fer d'un océan à l'autre. Ce n'est pas ce qu'ils voulaient autrefois. S'ils avaient réussi dans leur campagne de 1891, nous n'aurions pas de chemin de fer à travers le continent, ni de port national dans la Nouvelle-Ecosse. Nous serions plutôt obligés de briser la glace autour de Québec.

Il aurait fallu faire venir un navire spécial de Russie pour tenir le port de Québec libre. Mais, aujourd'hui, nos adversaires demandent à grands cris un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique. Pourquoi ? Parce que la population a augmenté si rapidement depuis leur arrivée au pouvoir. La seule augmentation a été dans le coût du recensement, et nulle part ailleurs. Le ministre qui était chargé de ce recensement a éprouvé tant de difficultés à trouver la population, que ce travail lui a coûté $1,250,-000, tandis que le recensement précédent n'avait coûté que $500,000. On prétend aussi que depuis l'avènement des libéraux les Canadiens ont cessé d'émigrer. Cependant, M. l'Orateur, dans une seule ville qui n'est pas à deux heures d'ici, 300 personnes ont émigré depuis l'avènement au pouvoir du parti libéral. Si on consulte les rapports concernant l'exportation des effets appartenant aux émigrants, que constate-t-on ? On constate que les Canadiens quittent le pays par centaines. Autrefois l'honorable ministre du Commerce attachait une grande importance à l'émigration. Il en parlait sur un ton si indigné qu'on aurait pu le prendre pour un enfant d'Israël, ou pour Moïse lui-même, cherchant à sortir son peuple de l'esclavage, tandis qu'aujourd'hui, on pourrait le prendre pour un descendant d'Ismaël prêt à frapper tout le monde. Il n'y a pas bien longtemps, lui et tous ses amis étaient prêts à combattre contre les intérêts de ce pays et aujourd'hui ils s'attribuent le mérite de la prospérité dont nous jouissons.

Heureusement pour eux, il n'y a pas d'opposition pour décrier le Canada et fournir aux agents d'immigration américains le meilleur argument qu'ils pouvaient avoir pour induire les immigrants d'Europe à aller s'établir dans les Etats de l'ouest de préférence au Nord-Ouest canadien. Les conservateurs, dans l'opposition, ne fournissent pas à ces agents américains des discours comme ceux que prononçaient autrefois les libéraux.

Une des raisons qu'ils donnent pour justifier la construction de ce chemin de fer transcontinental, c'est que la population a augmenté, mais ils veulent le faire passer par une région inhabitée. Celui qui voyagerait par ce chemin en partant de Winnipeg ne rencontrerait la civilisation qu'en arrivant

à Québec, après un trajet de 1,450 milles. Comment fera-t-il s'il a besoin d'un prêtre, d'un médecin, d'une paire de chaussures d'un baril de farine, ou s'il veut savoir ce que le directeur général des Postes fait de ses lettres ? Il devra attendre jusqu'à son arrivée à Québec.

Il est grandement temps que le gouvernement publie sa brochure. Portera-t-elle le portrait de César sur la couverture et comme divise "Rendez à César ce qui appartient à César" ?

Les ministes se vantent de construire un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, mais il ne règlent pas la question dont le pays attend la solution depuis des années—des taux réduits pour l'exportation de nos produits agricoles. Chaque cent payé pour le transport des produits en ce pays, est une taxe sur la population.

La proposition qui est soumise à la Chambre par les honorables députés n'aura pas pour effet de soulager la population des inconvénients dont elle souffre. Le ministre de la Justice prétend-il que ce chemin de fer projeté pourra transporter le grain à meilleur marché qu'on le transporte actuellement ? Je ne suis pas surpris maintenant que le gouvernement ait gardé ce bill dans l'ombre tant qu'il a pu. Il est bien évident qu'il n'a pas été préparé par le ministre de la Justice ,car, quand il a été soumis à la Chambre, il n'a pu cacher son désappointement. Il a été préparé par ceux qui ont obtenu ce qu'ils voulaient, grâce à ce marché. Le Grand Tronc a obtenu ce qu'il voulait, et il a laissé la plus mauvaise part au Canada. Il a pris la meilleure partie et nous sommes restés avec les miettes, et personne ne le sait mieux que le ministre de la Justice. Il ne peut être en même temps juste et miséricordieux dans le cas actuel. On va maintenant écrire une brochure afin de vanter les mérites de cette partie du pays. On devrait publier une lettre dans le sens de celle que j'ai donnée un jour à une personne qui me demandait une recommandation. Voici ce que j'écrivais : "A ceux que la présente lettre peut intéresser ; le porteur est un homme qui, à ma connaissance, n'a jamais réussi à rien faire convenablement. Si un homme de ce calibre peut vous être utile, tant mieux pour lui, et il a mes souhaits les plus sincères." Celui qui demandait cette recommandation, me dit : "Cela va me ruiner." "Dans ce cas, vous feriez mieux de ne pas accepter ma recommandation," lui dis-je, car je ne puis mentir pour vous faire plaisir. Alors, "je la refuse." "Vous faites preuve de beaucoup de bon sens en agissant ainsi" lui répliquai-je.

Voilà, M. l'Orateur, le genre de littérature que nous allons obtenir et qui va être préparée quelque part dans cet édifice. L'auteur est un bon écrivain, et la brochure qu'il écrira servira à justifier ce projet aux yeux du pays. Il est inutile que je fasse connaître son nom au ministre de la Justice, car il sait à quoi s'en tenir sur ce point, et c'est sur ces données qu'il a l'intention d'en appeler au peuple. Cette brochure fera valoir la nature du chemin, mais ne dira pas où il doit passer. On peut parler de la ligne de division des eaux, de l'épinette, du sapin et du peuplier. Jamais personne n'a fait une aussi mauvaise réputation à cette partie du pays que ceux qui cherchent à lui donner aujourd'hui de la valeur, et je conseille au premier ministre et au ministre des Finances, lorsqu'ils veulent vanter un territoire, de ne pas dire qu'il est couvert d'épinette, de bouleau blanc et de sapin, car tout homme inteligent sait parfaitement que ces essences sont un indice que le sol est sans valeur pour la culture. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas consulté le ministre de l'Agriculture, afin de savoir quelle est la nature d'un sol couvert seulement de bouleau blanc, d'épinette de cèdre et de mélèze ? Là où l'on trouve ces essences forestières, on peut dire sans crainte que le sol est pauvre. Et il est inutile que les membres de la droite accusent ce côté-ci de la Chambre de chercher à déprécier notre sol, car en fournissant ces renseignements vous le discréditez vous-mêmes aux yeux de tous les agriculteurs de ce pays. J'ai fait allusion l'autre jour à l'effet que produirait l'imposition d'un droit d'exploitation sur le bois à pâte, que le ministre des Finances pourrait établir d'un coup de plume, et qui contribuerait énormément à développer l'industrie de la fabrication de la pâte de bois, et j'ai alors dit qu'un pareil droit d'exportation serait plus avantageux au pays que la construction de ce chemin de fer.

Les Américains seraient alors obligés de transporter leurs fabriques au Canada, afin de se procurer la matière première requise pour fabriquer la pâte de bois et le papier, car le Canada possède le monopole des terrains de bois à pâte sur ce continent. Personne ne songe plus à l'avenir sous ce rapport que les Américains. J'ai dit l'autre jour à la Chambre que c'était là le résultat que prévoyait une personne qui représentait une importante fabrique de machines destinées à la fabrication de la pâte de bois, des Etats-Unis. Cependant, on veut construire ce chemin à travers cette région remplie de bois à pâte, afin de faire cesser l'engorgement du trafic dans ce district encore inhabité.

Pour qu'un chemin de fer puisse être de quelque utilité au pays, il faut qu'il réduise le coût du transport à travers le continent des produits bruts destinés aux marchés de l'univers.

En France, où l'on a fait une étude spéciale de la question des chemins de fer, on a constaté que dans les parties du pays où l'on a développé les canaux et les voies navigables, les chemins de fer font de meilleures affaires que là où il n'existe pas de canaux. Voilà le véritable système. C'est par les canaux et les voies navigables que l'on expédie les produits bruts, et tous les

M. BRODER.

articles qui exigent un transport rapide sont expédiés par chemin de fer. Les honorables ministres n'ont pas même songé à cela, ils n'ont jamais songé à favoriser le pays, si ce n'est en marchant sur les traces des conservateurs; ils s'emparent des idées de leurs adversaires, et s'écrient: Voyez ce que nous avons fait. Voilà ce qu'ils ont fait au sujet du tarif. Mais ils vont avoir besoin d'être prudents. Ils prétendent que la prospérité du pays les justifie de s'éloigner des sentiers battus. Nous savons cela. Quand on a atteint l'âge d'homme, on met de côté les jouets de sa jeunesse, cependant, cet âge a duré bien longtemps pour les libéraux. Les membres de la droite étaient encore des enfants, quand leurs adversaires étaient des hommes mûrs en fait de politique.

C'est une tâche difficile pour un grand parti politique que de favoriser les intérêts du pays, quand il lui faut lutter contre un autre parti qui cherche à entraver ses efforts. Détruire est facile, c'est édifier qui est difficile, et la meilleure preuve que les honorables députés de la droite ont besoin de grandir, c'est que leur seul but depuis près d'un quart de siècle a été de détruire ce que d'autres avaient édifié. Ils n'ont rien à leur crédit. Ils ont dû continuer la politique du "Canada pour les Canadiens" et c'est là tout ce qu'ils peuvent dire. Quand ils nous parlent d'une politique arrêtée, il suffit d'étudier la position qu'ils occupent au point de vue des questions commerciales. S'il s'agit de prononcer un discours à un endroit où le public est favorable au libre-échange, ils confient cette mission à un ministre libre-échangiste—car ils en ont un parmi eux. Là où c'est la protection qui domine, ils trouvent encore parmi eux un ministre qui est en état de parler protection. Là où le public n'a pas d'opinion arrêtée sur ce point, ils ont encore un ministre et même deux qui ne savent ce qu'ils veulent sous ce rapport, et qui s'acquittent de la tâche. Ils comptent dans leurs rangs des hommes qui ne peuvent dire ce qu'ils veulent.

Voilà ce que j'appelle un gouvernement omnibus. L'omnibus est cette voiture qui fait le service des hôtels et que l'on remplit de toutes espèces de gens et de colis. Dans un gouvernement omnibus vous pouvez trouver tout ce que vous voulez—des libre-échangistes, des protectionnistes, des partisans d'un tarif de revenu, des partisans de l'annexion, des gens qui cherchent à découvrir à quelle idée politique ils appartiennent, comme des hommes qui prétendent que lorsqu'on a un excédent cela signifie augmenter la dette nationale. Ils prétendent que l'excédent de cette année est le plus élevé que nous ayons jamais eu, et, pour me servir d'une expression chère au directeur général des Postes, "nous possédons le plus vaste empire qui ait existé", mais, avec tout cela, le directeur général des Postes ne peut rien faire pour assurer la prospérité du pays. Les timbres-poste du Directeur général ont plus de valeur aujourd'hui qu'ils en avaient lorsqu'ils ont été émis. Plus ils s'éloignent de lui, plus leur valeur augmente. Il en est de même sous tous les rapports, dans ce pays, plus on peut se tenir loin de l'atteinte de ce gouvernement, le mieux on est. C'est probablement la raison qui le pousse à construire ce chemin à 200 ou 300 milles au nord.

L'idée de ce chemin de fer lui est venue à la suite du projet du Trans-Canada. Il arrive toujours que certaines personnes retirent les bénéfices des inventions des autres. On a réussi à tranquiliser les promoteurs du Trans-Canada. De quelle manière s'y est-on pris pour arriver à ce résultat, je l'ignore.

Il n'y a pas encore bien longtemps, certains députés parcouraient le Canada, de Halifax à Vancouver, en préconisant ce projet de trans-Canada. Mais, aujourd'hui, ils ont emboîté le pas derrière les partisans de ce projet du gouvernement. Le premier ministre leur a imposé silence et ils se sont tus. Leurs canons sont encloués exactement comme ceux des partisans du ministère dans cette Chambre. Le premier ministre leur dit: "Taisez-vous" et ils font silence. Il est à espérer qu'ils vont rester longtemps encloués dans l'intérêt du pays.

Il s'est produit de nombreuses difficultés quelques temps avant que ce bill soit soumis à la Chambre, alors que les actions des aciéries et des houillères ont subi une dégringolade terrible, et que plusieurs personnes se sont mises dans une position critique. Ce contrat porte la date du 29 juillet. Si l'on étudie les événements et les incidents que je viens d'indiquer et qui se sont produits depuis cette date, on constate que le nom d'un certain sénateur appelé Cox est mêlé à tout cela. Il n'appartient pas à l'armée de "Coxey"; c'est Cox lui-même. Voilà l'origine de de toute cette affaire. Voilà pourquoi les promoteurs du trans-Canada ont renoncé à leur entreprise. Il y a des hommes ou des groupes d'hommes qui sont en état de faire agir le gouvernement à leur guise. Je ne les nommerai pas. Mais c'est pour leur plaire que le gouvernement a dû accepter la paternité de ce projet. Le parlement s'est réuni en session vers le milieu de mars, ce document n'a été signé que le 29 juillet, et c'est après cela que l'ont vient nous parler d'obstruction de la part des membres de l'opposition. Ils nous ont soumis une proposition dont le premier ministre lui-même ne connaît pas le premier mot. Ils nous disent qu'ils vont faire préparer une brochure destinée à fournir aux membres de cette Chambre les renseignements dont ils ont besoin pour discuter intelligemment cette question. Mais se proposent-ils de construire ce chemin avant d'avoir fait faire les explorations et levés topographiques nécessaires ? Dans la négative, ils feraient aussi bien d'attendre le rapport des ingénieurs avant de sanctionner ce contrat, car il ne faudra pas plus de temps pour exécuter ces travaux avant qu'après.

On nous parle d'une région absolument plane à la hauteur de la ligne de division des eaux. Cela est possible. On nous dit aussi que l'on va construire une ligne droite. Mais il faudra bien s'éloigner de la ligne droite quand on rencontrera un lac immense dans le tracé du chemin. Le gouvernement ignore s'il aura 200 milles de plus ou de moins que la longueur indiquée. Il est allé chercher des descriptions de cette région dans des rapports de missionnaires datant de 250 ans. Mais ces missionnaires étaient-ils à la recherche d'un tracé pour construire un chemin de fer ? Non, ils cherchaient des pêcheurs. S'ils vivaient de nos jours, leur tâche serait facile. Au lieu de pousser leurs recherches parmi les sauvages, ils pourraient commmencer par exercer leur ministère par les membres de la droite. Ce travail serait peut-être plus difficile, mais la récompense n'en serait que plus belle, tant dans ce monde que dans l'autre.

Ils nous ont ensuite cité des passages de la brochure de l'honorable G. W. Ross, traitant du Nouvel-Ontario—une brochure publiée dans un but électoral. Cette brochure dont on parle sera basée sur celle de l'honorable G. W. Ross, qui est elle-même inexacte. On dirait que le gouvernement se complaît à s'éloigner le plus possible de la vérité. Ce chemin ne résoud pas le problème important qui concerne les intérêts de ce pays.

Il n'est pas possible de transporter du grain de Winnipeg à Québec par cette voie plus économiquement que par la route actuelle.

Que fera le Grand-Tronc-Pacifique de ce grain ? Il en fera absolument ce qu'il voudra. Si le chemin se rend jusqu'à North-Bay, il l'expédiera par l'autre ligne et vous n'aurez rien à dire. Quand le peuple se rendra compte de ce qui se passe, les ministre ne le trouveront peut-être pas aussi docile qu'ils l'espèrent. Le peuple a une idée assez juste de ce qu'il lui faut, et pour le moment ce qu'il lui faut ce sont des taux de transport réduits ; or, il n'y a personne dans le cabinet, depuis le premier ministre jusqu'au dernier, en état de nous démontrer que la construction de ce chemin abaissera les taux de transport.

Je m'étonne de voir que le ministre de l'Agriculture qui aime tant les entrepôts frigorifiques, ne porte pas plus d'intérêt à ce chemin, qui sera dans les glaces la plus grande partie de l'année. Il n'aura pas de difficulté à se procurer de la glace dans ces régions. Il pourra y tenir du fromage gelé, toute l'année, avec un peu d'attention. Cependant, de tous les ministres, c'est celui qui s'intéresse le moins à cette entreprise, je ne comprends pas pourquoi. Je me permettrai ici une digression ; d'ailleurs l'heure s'y prête. Je vois par les journaux que du beurre canadien est arrivé l'autre jour en Angleterre, moisi et en très mauvais état, et je me demande si ce beurre a été expédié dans des compartiments froids ? L'honorable ministre de l'Agriculture devrait voir à cela.

Même si ce chemin de fer était construit demain, le coût du transport du grain ne serait pas diminué d'un cent par 100 boisseaux. Autre chose encore ; je suis convaincu que l'amélioration des moyens de transport aura pour effet d'amener l'établissement des moulins à farine dans l'est, au lieu de les garder dans l'ouest. Pourquoi ? parce que tous les sous-produits du blé, tel que le son, le gru, etc., ne peuvent pas être transportés à aussi bon marché que sous forme de grain, et comme l'est s'occupera surtout de l'industrie laitière, c'est là qu'il s'en consommera de plus grandes quantités. Le blé sera nécessairement converti en farine dans l'est.

Maintenant, ce chemin passera-t-il dans un pays propice à l'industrie laitière ? Fera-t-il baisser les prix pour le transport des produits de cette industrie ? On n'y rencontrera pas une seule vache à 200 milles de ce chemin.

Les honorables membres de la droite prétendent travailler à la solution d'un grand problème. Mais le problème dont ils cherchent la solution, celui qui leur tient le plus au cœur, ce n'est pas l'intérêt du pays, mais le plus sûr moyen de revenir au pouvoir, et ils espèrent triompher aux prochaines élections, grâce à ce chemin de fer. S'ils se risquent dans cette entreprise, ils s'embourberont dans quelques uns des marécages qui abondent dans cette partie du pays. Le pays ne se laissera pas leurrer avec un pareil projet ; il a trop de bon sens pour cela.

L'argent que l'on propose de consacrer à ce chemin de fer suffirait à construire le canal de la baie Georgienne à 21 pieds de profondeur, et par ce moyen se trouverait résolu le problème du transport, non seulement du grain de l'ouest canadien, mais aussi du grain de l'ouest américain. Mais ce n'est pas ce que cherchent les ministres. Ils veulent d'un projet dont personne n'a jamais entendu parler ; ils veulent d'un projet qui leur appartienne en propre ; ils veulent à tout prix construire un chemin de fer où il n'y a personne, afin qu'il n'y ait pas de doute qu'il soit bien à eux. Il n'y a pas de danger pour cela. S'il y a une question qui s'impose plus qu'une autre à nos hommes publics, c'est de donner à notre population agricole et industrielle des moyens de transport réduits.

M. BLAIN : On a déjà longuement discuté la question qui est devant la Chambre et malgré l'heure avancé j'aurai quelques remarques à faire. La principale raison que donne le gouvernement pour la construction de ce chemin c'est qu'il fournira à la population de l'ouest, un moyen expéditif et peu coûteux d'expédier les produits de leurs terres jusqu'à la mer, à la saison des moissons. En opposition au projet du gouvernement, le chef de la gauche a ex-

posé les vues du parti conservateur sur cette question des transports.

Le chef de l'opposition et son parti n'occupent pas dans cette Chambre la même position que le gouvernement. C'est ce dernier qui passe les lois ; ce privilège nous est refusé. Les honorables députés de l'ouest ont fortement critiqué la proposition du chef de l'opposition pour résoudre le problème des transports. Je désire rappeler quelques-unes des objections soulevées par certains d'entre eux, avant que le projet actuel nous ait été soumis. Lorsque nous avons été appelés à discuter cette question, à la dernière session, l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), disait :

Une autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que l'Intercolonial est la propriété du peuple. Il est vrai qu'il nous a coûté près de $60,000,000, mais il nous appartient et je crois qu'un jour ce sera un avoir précieux. Je crois que dans un avenir rapproché il deviendra le premier tronçon d'une grande route nationale.

M. SCOTT : M. l'Orateur, je vous ferai remarquer que l'honorable député fait allusion à un débat antérieur.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : Il n'a pas eu lieu durant la présente session.

M. BLAIN : Comme toujours, l'honorable député est en dehors de la marque. Je suppose qu'il dormait et n'a pas suivi la discussion, et je ne lui demanderai pas de s'excuser. L'honorable député de la Saskatchewan disait encore :

Je considère que le gouvernement a eu tort de ne pas acheter la majorité des actions du Canada-Atlantique, il y a quelque temps.

C'est ainsi que pensait l'honorable député lorsque nous avons eu à discuter cette question, l'an dernier. Il déclarait que le gouvernement avait manqué à son devoir envers la population de l'ouest en ne faisant pas l'acquisition du Canada-Atlantique :

L'Intercolonial aurait dû être prolongé depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour.——

Ceci est l'approbation complète de la proposition soumise par l'honorable chef de l'opposition pour régler la question des transports dans l'ouest :

L'Intercolonial aurait dû être prolongé depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour afin de relier les grands lacs avec le littoral de l'Atlantique. Je crois également que nous devrions prolonger cette voie ferrée jusqu'à la côte du Pacifique, en partant directement de la ville de Québec ; nous aurions alors une voie ferrée ininterrompue passant par le cœur des Territoires du Nord-Ouest et allant jusqu'au Pacifique.

L'honorable député approuvait alors, sans réserve la proposition que nous fait aujourd'hui le chef de l'opposition. Il est vrai que ce discours a été prononcé l'an dernier, avant la présentation du projet du gouvernement. Mais cela n'empêche pas que l'honorable député en déplorant l'encombrement du trafic dans l'ouest, en parlant d'une question qu'il prétend connaître à fond, déclarait que la vraie solution du problème était de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique. Sans doute qu'il a changé d'opinion depuis. Il ne croit plus que ce soit là la vraie solution. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) que je ne vois pas à son siège en ce moment, a aussi parlé sur cette question. Voici ce qu'il en disait :

La véritable situation a été clairement exposée l'autre jour par M. Fraser, le représentant de Guysborough, qui déclara que peu importe ce que devient le grain canadien, pourvu que les producteurs le vendent un bon prix.

M. Heyd, de Brant-sud calcule que pour transporter le grain d'Ontario jusqu'aux provinces maritimes il faudrait payer deux cents de plus par boisseau. Voilà ce que nous rapporterait le transport entièrement par chemin de fer.

Voilà ce que ces honorables députés pensent des conséquences qu'aura la construction d'une ligne transcontinentale. Selon l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) les cultivateurs d'Ontario paieraient 2 cents de plus par boisseau pour expédier leur grain par le nouveau chemin, et cependant il déclare qu'il votera en faveur de la construction de ce chemin pour venir en aide à la population de l'ouest. Je remarque qu'il se fait tard et que le premier ministre paraît mal à l'aise. Je reprends mon siège pour permettre à un de mes collègues de faire une proposition à la Chambre.

M. MONK : Vu la longue discussion que nous avons eue sur l'article 2 du bill qui comprend virtuellement l'adoption de tout le contrat, je conseillerais au gouvernement de laisser cet article en suspens, et de passer à d'autres articles qui exigent moins de discussion et qui seront peut-être adoptés sans difficulté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas d'objection à cela. Procédons sur l'article 3.

Le PRESIDENT (M. Holmes) : L'article 2, reste en suspens.

Article 7.

M. MONK: Le gouvernement consentira probablement à laisser aussi cet article en suspens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

Le PRESIDENT (M. Holmes) en suspens les articles 8 et 9, aussi en suspens.

Article 12.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous venons de fournir une bonne journée de travail et avec le consentement de la Chambre je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité fait rapport de ses délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. MONK : L'honorable ministre peut-il nous dire de quelle question la Chambre aura à s'occuper lundi prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a sur l'ordre du jour plusieurs questions dont on ne s'est guère occupé depuis quelque temps. Il est difficile de dire au juste dans le moment quelles seront celles qui seront choisies, mais comme la plupart ont déjà été discutées, personne ne sera pris à l'improviste. Le gouvernement choisira parmi les bills et résolutions qui sont sur l'ordre du jour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La Chambre se formera-t-elle en comité des subsides ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas probable.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.25 du soir, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 7 septembre 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

FETE DU TRAVAIL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je me permets de recommander à mon honorable ami le premier ministre de faire en sorte que la séance soit levée à une heure, afin de permettre aux membres de cette Chambre de prendre part à la célébration de la fête du travail. C'est le seul jour de l'année où la plupart de nous peuvent rencontrer les représentants du travail, et les questions ouvrières ont pris une grande partie de notre temps pendant la présente session; et il est même probable qu'elles requièrent encore notre attention. Nous aurions ainsi l'occasion de voir les chefs ouvriers et de nous mettre au courant de leur manière de voir sur ces importantes questions.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Nous ne sommes pas prêts à donner une réponse immédiate. Il nous semblait que la meilleure manière de célébrer la fête du travail aurait été de travailler et de penser à la prorogation qui n'est pas encore visible à l'horizon. Cependant je m'occuperai de la proposition de mon honorable ami et je lui donnerai une réponse à une heure.

BEURRE CANADIEN.

M. D. HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, avant de nous occuper de l'ordre du jour, je désire appeler votre attention sur une interview publiée dans le " Toronto News " de samedi dernier, avec M. W. T. R. Preston, commissaire d'immigration du Canada, contenant une assertion qui est de nature à causer un dommage considérable à la vente d'un produit important du Canada; comme je représente un comté agricole, je désire attirer l'atention du ministre de l'Agriculture sur les paroles de M. Preston, et j'espère qu'il saisira la première occasion pour les réfuter, s'il croit que cela est désirable, dans l'intérêt de notre population agricole. Voici les paroles incriminées:

Il y avait certaines consignations d'une réputation bien établie, qui avaient la confiance du marché britannique et des consommateurs, parce que les expéditeurs étaient des honnêtes gens qui envoyaient un article d'une bonne qualité uniforme. A cette catégorie appartenait le beurre danois et le beurre et les fruits de la Nouvelle-Zélande. M. Preston lui-même se procurait, disait-il, du beurre de la Nouvelle-Zélande pour sa propre table parce qu'il était certain de la qualité, tandis qu'il n'avait pas de certitude quant ou beurre canadien. Sans doute, il y avait du beurre canadien de bonne qualité, mais le bon était compté avec le mauvais et il ne devrait pas y en avoir de mauvais.

Voilà une affirmation importante, surtout de la part de M. Preston qui occupe en Angleterre une haute position. Les journaux anglais ne manqueront pas de la reproduire, et elle peut causer un grand dommage au peuple de ce pays. Je considère que le ministre de l'Agriculture devrait prendre des moyens pour contredire cette assertion et il doit être d'autant plus à l'aise pour prendre cette mesure que notre beurre canadien ne mérite en aucune façon la réputation pitoyable que M. Preston lui attribue en Angleterre, d'après les paroles que je viens de citer.

INTERPELLATIONS.

SERVICE POSTAL DU CANADA PAR NEW-YORK.

M. BELL (par M. Clarke), demande :

Combien de tonnes de matières postales canadiennes ont été envoyées par New-York, du 1er juillet 1902 au 30 juin 1903, mois par mois ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Depuis le 1er juillet 1902 jusqu'au 30 juin 1903, le poids de matières postales expédié du Canada au Royaume-Uni par New-York a été comme suit :

Mois.	Lettres et autres matières.		Cartes Postales.		Totaux.	
	tonnes.	liv.	tonnes.	liv.	tonnes.	liv.
Juillet, 1902.. ..	3	661	13	284	16	945
Août, 1902.... ..	3	584	12	1,081	15	1,665
Sept. 1902.... ..	3	1,357	13	1,993	17	1,350
Octobre, 1902.. ..	3	1,720	14	874	18	594
Novembre, 1902. .	3	1,285	13	1,937	17	1,222
Décembre, 1902. .	5	1,054	28	443	33	1,497
Janvier, 1903.. ..	4	229	16	768	20	997
Février, 1903.. ..	3	1,085	13	840	16	1,925
Mars, 1903.	4	450	16	332	20	782
Avril, 1903.... ..	3	1,849	14	107	17	1,956
Mai, 1903..	4	1,204	16	1,399	21	603
Juin, 1903..	5	134	17	557	22	691
	48	1,612	190	615	239	227

SOMMAIRE

1902.	Tonnes.
Juillet environ	16½
Août environ	16
Septembre environ	17½
Octobre environ	18¼
Novembre environ	18
Décembre environ	33¾

1903.	Tonnes.
Janvier environ	20½
Février environ	17
Mars environ	20
Avril environ	18
Mai environ	21¼
Juin environ	22¼

ACHAT PAR LE GOUVERNEMENT DE COUVERTURES, DE TISSUS ET DE CHAUSSETTES.

M. BLAIN demande :

1. Quelles sont les dates des derniers achats de couverteurs, de tissus et de chaussettes pour la milice, la gendarmerie à cheval et les départements Indiens respectivement ?
2. A-t-on demandé des soumissions publiques ?
3. Quels prix a-t-on payés ?
4. A-t-on accepté la soumission la plus basse ?
5. Qui a reçu les commandes ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La réponse, en ce qui regarde la gendarmerie à cheval du Nord-ouest, est comme suit :

1. Couvertures, dernier achat le 4 août 1903 ; tissus pas d'achat ; chaussettes le 24 février 1903.

2. On a demandé des soumissions en 1901 pour les besoins des trois anées suivantes :

3. Couvertures du poids de 10 livres, $3.50 la paire, chaussettes, 4 livres à la douzaine, 16 cts la paire.

4. On a accepté les plus basses soumissions, mais dans le cas des couvertures la plus basse ne pouvait pas fournir un article de la même qualité que l'échantillon cacheté. On a conféré avec tous les soumissionnaires et les couvertures ont été commandées au plus bas dont l'article se rapprochait le plus de l'échantillon.

5. The Ontario Blanket Company, Collingwood, a fourni les couvertures. T. A. Code, Perth, les chaussettes.

Voici la réponse pour le département des Affaires Indiennes. En avril dernier on a fait des contrats pour la livraison des couvertures, de l'étoffe et de la serge dont le département des Affaires Indiennes avait besoin. On n'a pas acheté de chaussettes.

2. On a demandé des soumissions publiques.

3. Les prix payés ont été comme suit : Couvertures pesant 6 livres, $2.09 ; étoffe, 36⅞ cents la verge ; serge, 21 cents la verge.

4. On a accepté les soumissions les plus basses, et les maisons suivantes ont reçu des commandes : Couvertures, Horn Bros, Lindsay, Ontario ; étoffe, John M. Garland and Son, Ottawa ; serge, divisé entre W. R. Brock et Cie, Montréal et Wilson Bros., Ottawa, dont les soumissions étaient égales.

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir F.W. Borden) : En ce qui concerne le département de la Milice, on m'a informé qu'il n'y a pas eu d'achat de tissus ni de chaussettes, Mais si mon honorable ami veut laisser la question en suspens je produirai les chiffres à propos de couvertures mercredi prochain.

M. l'ORATEUR : La question est laissée en suspens.

FOURNITURES POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : Je propose que l'article 26 soit rayé du feuilleton afin qu'il me soit permis d'y substituer une autre résolution ayant le même objet. Cet article se lit comme suit :

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :—

Résolu qu'il est expédient d'agir comme suit :

Des avances peuvent être faites de temps en temps sur le fonds consolidé du revenu du Canada, au ministre des Chemins de fer et Canaux, pour lui permettre d'acheter les matériaux et les fournitures nécessaires à la construction, au renouvellement, à l'entretien et à la mise en opération des chemins canadiens de l'Etat, et pour l'établissement et l'approvisonnement des magasins de chemin de fer, pourvu que les sommes ainsi avancées n'excèdent pas annuellement la somme de $1,500,000, et pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard la somme de $100,000.—M. Fielding

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) propose la seconde lecture du bill (n° 240) pour aider à l'établissement et au maintien d'un service télégraphique indépendant et efficace entre la Grande-Bretagne et le Canada pour l'avantage de la presse canadienne.

M. MONK : Avant que cette motion soit adoptée, l'honorable ministre voudra bien nous donner quelques éclaircissements sur la base d'après laquelle il a fixé le montant de ses subventions. Je remarque que ces subventions sont le $15,000 pour les deux ou trois premières années et descendent ensuite à $5,000 par année pour les deux dernières années. A-t-on fait des représentations à l'honorable ministre au sujet du montant requis ? Existe-t-il une association pour l'emploi judicieux de ces fonds ? Enfin le ministre peut-il renseigner suffisamment la Chambre pour qu'elle puise se former un jugement sur cette dépense qui atteindra de $55,000 à $60,000 ? L'idée est nouvelle et personnellement j'ai lieu de croire qu'elle contribuera à établir des communications plus suivies et un service de nouvelles mieux organisé entre le Canada et le continent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est probable que mon honorable ami (M. Monk) a été absent lorsque ce sujet a été traité auparavant; la résolution pour faire accepter le principe de ce bill en délibération a été étudiée à fond, et je crois que tous les renseignements demandés par mon honora-

ble ami ont été donnés dans le temps. Cependant je n'ai aucune raison pour refuser de répondre aux questions de l'honorable chef de l'opposition.

M. MONK : Si les renseignements ont été donnés déjà, il est inutile de les répéter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques membres de cette Chambre qui sont ici, étaient absents à cette occasion, et il est plus facile pour moi de trouver les réponses dans le " Hansard ". On nous a présenté une demande comme résultat de la proposition que j'avais faite, au nom du gouvernement, à la presse canadienne il y a trois ou quatre ans. Dans ce temps-là mes collègues eurent la complaisance de me prêter leur concours pour venir en aide à la presse canadienne pour obtenir un service télégraphique indépendant avec l'Europe. Nous avions constaté avec regret, et ce sentiment doit être partagé des deux côtés de cette Chambre, que la presse du Canada était tributaire des journaux américains pour tous les rapports des événement européens, et que ces rapports en général traitaient plus ou moins les questions au point de vue des Etats-Unis. Neuf fois sur dix des nouvelles publiées au Canada n'étaient que de seconde main, c'est-à-dire de source américaine. J'étais tellement pénétré de la nécessité d'un changement à cet état de choses que je convoquai les représentants des principaux journaux canadiens et que je leur promis l'aide du gouvernement s'il voulaient organiser un service canadien. Dans ce temps-là les représentants de la presse n'étaient pas prêts à donner suite à ce projet qui aurait exigé un montant considérable, et à cette époque, la presse n'avait pas les ressources pécuniaires suffisantes pour supporter sa part du fardeau. Les affaires en étaient restées là depuis plusieurs années, lorsque dernièrement je fus abordé par quelques représentants de la presse qui se déclarèrent prêts à profiter de l'offre du gouvernement s'il voulait la renouveler. Plusieurs entrevues eurent lieu entre le comité de la presse et le comité du gouvernement, et les représentants de la presse nous assurerèrent qu'ils contribueraient pour une large part à l'entreprise s'ils recevaient une subvention acceptable.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce un comité de l'association de la Presse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que ce fût un comité de l'association de la presse; c'était un comité qui représentait une demi-douzaine des principaux journaux du Canada sans distinction de parti. L'affaire avait été confinée à un comité dont M. Brierly, du " Montreal Herald " et M. Atkinson, du " Toronto Star " avaient été les membres les plus actifs. Ils m'assurent qu'ils agissent de concert avec les membres de la presse en général. Ils m'ont fourni une liste des journaux qui s'attendent à profiter de ces services. Je ne puis pas dire si cette aide est tout ce que ces messieurs demandent; comme tous ceux qui sollicitent une subvention du gouvernement ils ne demanderaient pas mieux que de toucher une somme plus forte, mais je crois qu'ils considèrent notre offre comme étant raisonnable et généreuse. La subvention est plus forte pendant les premières années, parce que nous avons lieu de croire que d'autres journaux apporteront leur contribution, dans quelques années d'ici et que le secours du gouvernement se fera moins sentir. On m'a appris qu'ils demanderont de se constituer en corporation;—j'ignore si c'est à Ottawa, à Toronto ou à Québec—mais dans tous les cas ils se mettront en règle pour former une compagnie, ayant le droit de recevoir cet argent. La condition essentielle est que le service soit très bien fait et à la disposition de tous les journaux du Canada qui désirent en profiter. La presse doit rendre un compte détaillé de l'usage de cette subvention.

M. HUGHES (Victoria) : La proposition comprend-elle seulement la transmission des câblegrammes de l'Angleterre et du continent, ou se propose-t-on également d'envoyer les nouvelles du Canada en Europe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce point est venu sur le tapis dans une discussion précédente et des deux côtés de la Chambre on était d'accord, tout en admettant qu'un projet plus étendu dans le sens suggéré par mon honorable ami serait à désirer, notre situation actuelle ne nous permet pas de le réaliser. Quant à la matière à publier dans les journaux canadiens, c'est l'affaire des éditeurs, ils publieront ce qui leur paraît à propos et ce qu'ils ont reçu pour leur argent. Mais ils ne peuvent pas diriger la publication des nouvelles dans les journaux anglais. Jusqu'à un certain point le système peut s'étendre dans ce sens, mais le but immédiat du projet est de procurer à la presse canadienne des câblegrammes de la Grande-Bretagne.

M. HUGHES (Victoria) : S'attend-on à ce que cette association ait des représentants ou des correspondants en Europe chargés de nous transmettre les nouvelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il en existe déjà.

M. HUGHES (Victoria) : Qui fait le choix de ces correspondants ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont nommés sous les auspices d'un comité dont M. Atkinson est le président, je crois.

M. HUGHES (Victoria) : Il serait à souhaiter que le ministre eût également l'œil sur le genre de nouvelles qu'on enverrait du Canada aux pays de l'Europe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela serait bien à souhaiter.

M. HUGHES (Victoria) : Un peu plus que sur les autres.

La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité général pour le délibérer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur d'informer le comité que ce bill est une copie textuelle de la résolution que nous avons adoptée en comité et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter d'autres explications.

Article 1.

M. MONK : Le but du bill me paraît louable, mais je ferai remarquer que nous ne traitons pas avec une association ayant une existence légale, et il serait désirable de savoir si le comité qui représente la presse ou l'association telle qu'elle est, a l'adhésion de plusieurs grands journaux comme ceux dont mon honorable ami a fait mention. Il a donné deux noms en particulier. Y a-t-il d'autres journaux de Montréal qui ont donné leur assentiment ? Il me semble encore que pour décider cette question d'une manière plus avantageuse pour nous, il serait préférable de traiter avec une société régulièrement constituée et d'avoir devant nous la charte indiquant les pouvoirs, le but et les moyens à la disposition de la compagnie pour mettre son plan à exécution. Je serais heureux de savoir si le ministre des Finances a reçu les noms de quelques journaux de Québec ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai reçu les noms mais je n'ai pas la liste sous la main, parce que je ne m'attendais pas à ce qu'elle me fût demandée. Pour parler d'une manière générale, les pricipaux journaux dans les grandes villes du Canada ont tous participé à cet arrangement. Sans être en état de donner tous les noms, je puis mentionner le " Herald ", le " Star " et la " Gazette " trois journaux de Montréal ; et ensuite le " Globe ", le " Mail and Empire ", le " Star ", le " Telegram " et le " News " tous publiés à Toronto—en somme les journaux les plus importants des principales villes, comme je l'ai déjà fait remarquer. Bien que l'affaire soit en délibération depuis quelque temps déjà, aucune opposition contre le projet ne s'est manifestée dans la presse ni dans le pays. Naturellement ce ne sont que les éditeurs des journaux quotidiens des grandes villes qui puissent prendre part à cet arrangement pour le présent ; comme chaque journal devra payer sa quote-part de dépense les petits journaux et les localités de peu d'importance ne pourront guère en faire partie. Plus tard il est possible qu'ils soient en état d'apporter leur contribution calculée sur leurs moyens.

M. MONK : J'espère que le gouvernement, avant de payer quoi que ce soit pour ce service en vertu de ce bill, exigera la formation d'une organisation légale régulière, d'une association incorporée régie par certaines règles. Il reste encore la question des journaux hebdomadaires, par exemple ceux qui sortent seulement le samedi. Ces journaux auront-ils le privilège de publier les télégrammes les plus récents ? Et s'il en est ainsi, auront-ils à payer autant que les quotidiens ? Existe-t-il quelques dispositions particulières à cet effet ? L'intérêt d'un journal hebdomadaire dépend en grande partie de la publication des dernières nouvelles du monde entier ; mais, d'un autre côté il ne serait pas juste de faire payer à un journal qui profite de ce service un jour par semaine seulement, le même tarif qu'aux journaux quotidiens. Il me paraîtrait convenable de prévoir ce cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont là des affaires de régie interne. J'ai parfaitement confiance que tous ces détails seront réglés d'une manière satisfaisante par les membres de la presse eux-mêmes. Il suffit qu'ils aient eux-mêmes l'affaire entre les mains et la dirigent à leur gré pour nous rassurer que tout les détails ont été ou seront prévus de la manière la plus satisfaisante.

M. CLARKE : On ne doit pas avoir l'intention de considérer ces nouvelles comme propriété d'auteur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il appartient aux membres de l'association de prendre leurs mesures. Ils n'ont pas encore d'existence corporative, mais ils l'auront bientôt, et s'ils veulent s'assurer le droit d'auteur de leurs nouvelles pendant un certain temps, la question mérite considération.

M. CLARKE : Je crois que le gouvernement ne doit pas perdre cette question de vue, puisqu'il fournit des fonds pour les raisons mentionnées par mon honorable ami M. Monk. Un journal pourrait profiter de cela pour reproduire les nouvelles quelques heures seulement après leur publication. Il n'y a aucune raison qui empêche de reconnaître les droits d'auteurs——

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement a-t-il l'intention de s'occuper de cette question des droits d'auteur ? Ne veut-on pas leur donner une trop longue durée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'ici ce détail n'a pas attiré mon atention, mais je tâcherai d'y revenir. La presse elle-même arrangera d'abord l'affaire et nous n'aurons à intervenir que dans le cas où un journal se plaindrait d'être traité injustement.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'est pas question de poser un nouveau câble, les nouvelles seront transmises de la même manière que de coutume. Si je comprends bien, le but est de poster des reporters dans l'ancien monde pour recueillir les nouvelles et en faire un triage de manière à se conformer

aux goûts et aux besoins du public canadien. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Par conséquent cette association recevra une subvention du gouvernement canadien pour maintenir des agences dans la Grande Bretagne, peut-être sur le continent, dans le but d'envoyer des nouvelles au Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En substance c'est là le but.

M. HUGHES (Victoria) : Ainsi cet argent servira à payer les appointements de certains employés en Europe pour leur permettre de recueillir des nouvelles et de nous les envoyer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas seulement les appointements des correspondants, mais aussi les frais de transmission des dépêches.

M. HUGHES (Victoria) : Si le gouvernement paye ces frais pour l'envoi des dépêches ou en grande partie du moins, il doit avoir son mot à dire sur le tarif appliqué aux journaux qui se servent de ces dépêches; voilà où s'introduit la question des droits d'auteur. Le ministre a-t-il pensé à cette question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en vois pas la nécessité ; si la question est soulevée je m'en occuperai, mais je ne prévois pas qu'il surgisse des difficultés de ce côté; au contraire j'ai confiance que la presse règlera toutes ces questions en famille. Nous tenons à intervenir le moins possible. Si les principaux journaux du Canada fondent une association de bonne foi pour se procurer des nouvelles et les communiquer à des conditions satisfaisantes à la presse en général, nous n'avons aucune affaire à nous en mêler. Si un journal se plaint d'être traité injustement et en appelle au gouvernement de ce chef, dans ce cas nous examinerons s'il a ou non raison de se plaindre. Aucune question de ce genre ne s'est imposée à l'attention du gouvernement, et cependant le service est en opération depuis quelques jours. En attendant la décision de la Chambre dont le temps a été absorbé par d'autres questions, la presse a complété ses arrangements et commencé sans plus de retard l'envoi des dépêches. Tout n'est pas encore parfait, mais je me fais un devoir de constater que les télégrammes dont j'ai connaissance démontrent que les affaires du Canada attirent grandement l'attention publique en Angleterre, ce qui doit faire plaisir à nous tous. Je ne connais rien des détails de l'organisation, je sais seulement que les correspondants ont été nommés, M. C. Robertson et M. Hamar Greenwood, deux Canadiens demeurant à Londres. Je ne crains pas d'être contredit en affirmant que dans les câblegrammes des trois ou quatre jours derniers on s'est plus occupé du Canada dans les pays européens que jamais par le passé dans le même laps de temps. Il peut arriver que le service ne soit pas toujours parfait ; cependant il est exécuté de bonne foi, et je n'ai pas de doute qu'il donnera satisfaction à la presse canadienne en général, en tenant compte des circonstances.

M. HENDERSON : Je n'ai peut-être pas suivi cette discussion avec l'attention qu'elle mérite et il est possible qu'on ait déjà répondu à la question que je vais poser. L'argent fourni pour organiser ce service, à part la subvention du gouvernement, sera fourni en grande partie par la presse quotidienne, par les grands journaux des villes. Empêchera-t-on la presse locale de copier ces dépêches dans ses éditions hebdomadaires ? Ou le droit de publication est-il réservé aux journaux qui contribuent aux fonds ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Henderson) vient de poser la même question que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Nous n'avons eu aucune négociation particulière avec le comité au sujet des droits d'auteur, mais s'il veut s'assurer la propriété de ces nouvelles, il en a le droit, mais pour un temps très court seulement. Les nouvelles de ce genre n'ont de la valeur que pendant quelques heures seulement, ensuite elles deviennent propriété publique. Je ne prévois aucune difficulté de ce côté avec la presse hebdomadaire. Celle-ci, qui n'est pas riche, ne pourra guère payer sa part de dépenses dès le commencement. Je ne m'attends pas à ce qu'elle entre dans le mouvement dès le début, mais dans la suite elle le rejoindra, et les autres seront heureux de la recevoir.

M. HENDERSON : Est-ce que je dois conclure de là que, tant qu'on ne se sera pas réservé de droits d'auteur, la presse hebdomadaire de tout le pays pourra, sans s'exposer à des poursuites, se servir des dépêches envoyées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est exactement ce qui arrive aujourd'hui et nous n'avons pas d'autres conditions à poser.

M. HUGHES (Victoria) : Si l'honorable ministre veut regarder les journaux quotidiens, il verra que certains câblegrammes paraissant dans les journaux qui ont payé pour les recevoir, sont reproduits quelques heures après dans d'autres journaux qui n'ont rien payé et n'ont eu qu'à se servir de leur ciseaux.

Article 2.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre a parlé tantôt de payer une partie des dépenses de transmission, il y a actuellement de l'autre côté des agents de l'association de la presse, qui recueillent les nouvelles et qui sont payés, non pas par cette association, mais par les représentants des divers journaux, et ceux qui se servent du câble pren-

nent la responsabilité de s'occuper de ces messages et de les payer. Chaque journal qui tire parti des dépêches fournit sa part du prix régulier de cette dépêche. Actuellement les journaux ne sont pas responsables. En vertu de cet arrangement, l'argent public du Canada sert à recueillir des nouvelles à l'autre côté de l'Atlantique, dans l'intérêt des journaux canadiens, et une partie de cet argent sera appliquée au paiement de ces câblegrammes. Je ne crois pas que cela soit à désirer. D'après moi une compagnie ne doit accepter un message qu'à titre de transaction commerciale et se contenter de ce que son travail rapportera de profit ou de perte, selon la valeur ou la non-valeur des nouvelles qu'elle a fournies. On transmet des quantités de dépêches qui sont mises au panier parce qu'elles n'ont aucune valeur pour les journaux ou qui n'en ont que pour quelques publications spéciales. Si ces nouvelles ne valent rien, je ne vois pas que le gouvernement ou la compagnie doive les payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait allusion aux cas où la compagnie du câble jouerait en même temps le rôle d'agence de nouvelles, se chargeant de recueillir et de transmettre les nouvelles aux journaux. Mais dans ce cas-ci la compagnie du câble ne serait pas une agence de nouvelles. Dans ce cas-ci les frais du service comprendront les frais des agences à Londres, la transmission et les dépenses incidentes, dont le coût total sera payé par un fonds commun. Le gouvernement paiera sa part pour former ce fonds, d'après l'état des dépenses, et les journaux devront nous prouver que leur contribution est au moins égale à celle du gouvernement. Quand à savoir dans quelle proportion ce fonds sera partagé pour payer les appointements des représentants de la presse et de la transmission des dépêches, c'est une affaire que les intéressés doivent régler entre eux. Nous ne faisons aucune distinction entre les salaires et les frais du service télégraphique. Toutes ces dépenses et tous les frais du service seront payés sur un fonds commun et ce fonds devra fournir les sommes mentionnées dans l'état de compte.

M. HUGHES (Victoria) : Dans ces conditions les compagnies trouveront moins d'avantage à accorder pour ce genre de message les mêmes taux réduits qu'ils exigent des grands journaux de New-York, par exemple qui ont chacun leurs correspondants particuliers. Le ministre a-t-il examiné si cette association est en état d'obtenir le même tarif réduit que les journaux de New-York, de la part des compagnies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que toutes les compagnies ont un taux fixe pour la presse. Je suis sous l'impression qu'elles ne font aucune différence entre les grands et les petits journaux, mais que le tarif de la presse est la moitié du tarif commercial—voilà mon impression.—Mais je n'ai pas de doute que cette association des journaux soit en état d'obtenir les conditions les plus favorables de la part des compagnies.

M. MONK : Je crois que nous pouvons atteindre un but très utile au moyen de ce bill, mais je ne puis pas admettre avec l'honorable ministre des Finances que nous devons nous désintéresser complètement de l'usage de cet argent après l'avoir voté. Il me paraît convenable de le confier aux représentants de la presse eux-mêmes et j'ai confiance qu'ils en feront le meilleur usage. Cependant, nous devons jusqu'à un certain point contrôler cette dépense. Nous devons veiller à ce qu'elle soit faite autant que possible dans l'intérêt du public en général. Puisque nous fournissons un montant considérable, nous devons exiger que ces nouvelles soient répandues le plus possible parmi le peuple canadien. Les mots dans cette section, " Que les sommes seront payées à toute association ou à tout comité représentant les propriétaires des journaux qui se seront formés en société dans le but d'établir et de maintenir tel service " me paraissent un peu vagues, et mon honorable ami doit être de même opinion. Il me paraît préférable de stipuler que le paiement soit fait à une association régulièrement constituée et d'exiger que ses règlements soient soumis à l'approbation du gouvernement ; enfin que le gouvernement prenne des précautions pour que le public profite le plus possible de ce service. La grande difficulté qu'éprouvent les feuilles hebdomadaires, surtout celles qui sortent le samedi, est de se procurer les dernières dépêches télégraphiques, et si elles n'appartiennent pas à une association régulière, elles doivent payer très cher pour obtenir les dernières nouvelles, beaucoup plus cher que si elles faisaient partie d'une association, avantages qu'elles auraient refusé parce qu'elles n'en ont pas les moyens. Il y a peut-être moyen d'accorder des conditions spéciales à ces journaux dont quelques-uns ont une grande circulation.

Cela ne serait guère possible au moyen d'une législation, mais le gouvernement pourrait exercer son influence dans ce sens en examinant les détails des règlements de l'association qui s'appliqueront à ce service. Comme il s'agit d'une expérience nouvelle nous devrions être renseignés à la fin de chaque année sur la manière dont cette somme a été dépensée et sur d'autres détails à l'endroit de ce service qu'il importe au parlement de connaître, le nombre des mots transmis, la manière dont le service a été fait, un rapport enfin dans le genre de celui que nous recevons de temps en temps de l'imprimeur du roi. Il serait à désirer que l'on ajoutât un article pour exiger un rapport annuel au parlement, pour montrer de quelle manière l'argent à été dépensé et donner d'autres détails utiles. Voilà une suggestion que je me per-

mets de faire à l'honorable ministre, et s'il la trouve convenable il peut ajouter à son bill un article pour exiger un rapport annuel au parlement sur le résultat obtenu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis d'accord que ces renseignements sont nécessaires, mais si l'honorable député veut relire le bill il constatera qu'on a pourvu à toutes ces choses. En premier lieu je ne suis pas prêt à admettre que nous devons contrôler cette dépense, dans le sens ordinaire du mot. Au contraire nous accordons à la presse toute la latitude possible pour remplir un service public, tout en lui accordant un bonus et nous proclamons que nous avons une grande confiance dans les représentants de la presse pour réaliser cette espérance. Nous avons assez de confiance en eux que nous aimons mieux les laisser faire à leur guise plutôt que de nous mêler tous les jours de leurs affaires. Nous laissons l'entreprise entre leurs mains et nous sommes convaincus qu'ils s'acquitteront bien de leur devoir. Nous exigeons tout d'abord qu'ils payent eux-mêmes leur part ; et ils sont tenus d'en produire les preuves avant que le gouvernement leur donne de l'argent; en second lieu que les privilèges de cette organisation soient offerts à tous les journaux du Canada, mis sur un pied d'égalité quant aux conditions. Si ces deux cas sont prévus, et ils le sont en réalité, je ne vois rien qui manque. S'il surgit quelque difficulté imprévue, nous avons, pour y mettre fin, la disposition qui donne à l'Exécutif le droit de faire des règlements pour assurer l'exécution de ces deux conditions. S'il devient nécessaire de définir certains points avec plus de précision, nous avons carte blanche pour cela. Je mettrai un soin tout particulier à prendre les précautions indiquées par l'honorable député, et ses remarques seront l'objet d'une étude attentive de ma part.

M. HUGHES (Victoria) : Si je comprends bien l'honorable ministre des Finances, M Brierly et M. Atkinson, dont il a cité les noms, ne forment pas l'association; ils ne la dirigent pas et ne disposent pas de l'argent. Si cela était, ce serait un état de choses très peu satisfaisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis assurer à mon honorable ami que tous les arrangements donnent entièrement satisfaction à la presse canadienne, qui est plus intéressée que nous-mêmes, puisqu'elle doit payer plus que nous. Nous sommes en état de donner notre quote-part sans obérer notre budget, tandis que les membres de la presse, qui s'imposent une dépense réelle, chercheront à la maintenir dans des limites raisonnables. En premier lieu M. Atkinson et M. Brierly sont venus me voir. Ensuite on a formé un comité dont M. Atkinson a été élu président. C'est seulement avec lui que j'ai discuté le projet. Dans tous les cas il a agi au nom du comité et m'a informé que celui-ci va demander un acte d'incorporation. En faisant ces demandes il avait la confiance de la presse canadienne en général.

M. MONK : Je ne conseillerais pas au gouvernement de se mêler de ce service tous les jours, mais comme le projet ne manque pas d'importance, il me semble qu'il serait juste de demander à la fin de l'année un rapport du résultat obtenu. Je ne suis pas bien certain que dans d'autres pays les gouvernements votent de l'argent pour organiser un service télégraphique de la presse. Il est possible que dans une couple d'années nous ayons besoin d'un service plus complet. Il est donc raisonnable que nous sachions à la fin de chaque année comment le service a fonctionné, quels sont ses règlements, si l'association a été constituée en corporation, comment l'argent a été dépensé et quels sont les journaux qui en ont profité. Ce sont là des questions intéressantes. J'ai préparé un amendement qui se lit comme suit :

Un rapport spécial contenant un état des paiements faits en vertu de cet acte, ainsi que d'autres matières se rapportant à ce service, sera déposé devant le parlement dans les quinze jours qui suivront l'ouverture de la session.

Je n'insisterai pas sur l'amendement si l'honorable ministre le juge inutile.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que l'amendement de mon honorable ami demande est certainement très raisonnable, mais nous n'en avons pas besoin, je crois, pour attendre notre but.

Nous n'aurons pas besoin d'attendre à la fin de l'année pour voir comment le service sera fait. Tous les jours la presse nous renseignera, car tous les jours elle publiera les dépêches qui lui seront envoyées.

M. MONK : Cela n'est pas suffisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous verrons la nature des dépêches, la quantité, si elles sont partiales ou impartiales, si elles sont du goût du peuple canadien, et nous verrons cela tous les jours. Tout ce qui reste à savoir c'est la somme qui sera dépensée, ce que le gouvernement aura payé et ce que la presse aura payé de son côté, et cela sera déterminé dans des règlements.

M. HACKETT : L'honorable ministre des Finances peut-il dire si les journaux de l'Ile du Prince-Edouard bénéficieront de cette loi ? A l'Ile du Prince-Edouard nous sommes dans une situation particulière. Nous sommes sous le joug d'un monopole, et les nouvelles télégraphiques de l'autre côté de l'Atlantique ne nous seront pas de beaucoup d'utilité à moins que l'on fasse des arrangements permettant à nos journaux quotidiens de recevoir ces dépêches par le détroit de Northumberland aux taux ordinaires. L'honorable ministre peut-il nous dire si on a pris des arrangements à cet effet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'arrangement spécial à aucun endroit. La loi met tous les journaux du Canada sur le même pied, et si les journaux de l'Ile du Prince-Edouard sont prêts à fournir leur contribution dans la même proportion que les journaux des autres provinces, je suppose qu'ils pourront avoir les dépêches, mais s'ils ne veulent pas contribuer, je crains fort qu'ils ne puissent les obtenir. Ce n'est pas le gouvernement qui paie pour ce service ; c'est une aide que le gouvernement donne à l'association de la presse qui ferait payer une contribution à tous les journaux du Canada qui voudront recevoir ces dépêches. Je n'ai aucun doute que l'association sera très heureuse de fournir ces dépêches aux journaux de l'Ile du Prince-Edouard si ceux-ci consentent à payer leur part.

M. HACKETT : A l'Ile du Prince-Edouard nous sommes dans une situation particulière à cause du monopole qui pèse sur nous depuis cinquante à soixante ans. Nous avons demandé au gouvernement d'abolir ce monopole, et de nous mettre dans la même position que les autres provinces du Canada. Ce bill s'applique aux journaux du Canada. Je crois que c'est le devoir du gouvernement de s'occuper immédiatement de faire disparaître ce monopole, et mettre les journaux de l'Ile du Prince-Edouard sur le même pied que les journaux des autres parties du Canada. On a souvent promis de venir à notre secours. Il y a quelques années, sir Louis H. Davies, qui est maintenant un des juges de la cour Suprême, a déclaré en parlement qu'il n'y avait pas de monopole. Il a dit que dans un an ou deux, l'Ile du Prince-Edouard constaterait qu'elle n'est pas liée par ce monopole. Il y a huit ou dix ans que sir Louis Davies a dit cela, et cependant, nous sommes encore dans le même état.

M. HACKETT : La Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine fait payer 25 cents supplémentaires pour chaque télégramme qui est envoyé par le détroit de Northumberland. Je puis envoyer un télégramme à Vancouver ou à New-York, pour 25 cents, mais si je veux en envoyer un à l'Ile du Prince-Edouard cela me coûte 50 cents. C'est un fardeau qui pèse lourdement sur le commerce de la province, et empêche les journaux d'avoir les dépêches télégraphiques. Je voudrais que le gouvernement fit quelque chose pour nous délivrer de ce monopole.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ainsi que Rudyard Kipling dit : " Ceci c'est une autre histoire." Ce bill n'a pas de rapport avec la question du tarif du câble et du télégraphe. Il accorde seulement une aide aux journaux du Canada, et si l'Association de la presse peut faire pour l'Ile du Prince-Edouard ce qu'elle se propose de faire pour Montréal ou Toronto, ou pour toute autre partie du Canada, le gouvernement en sera très heureux. Toutes les parties du pays doivent être traitées également. Mon honorable ami (M. Hackett) dit que l'Ile du Prince-Edouard est dans une situation désavantageuse à cause du monopole télégraphique. Il dit que sir Louis Davies a déclaré, il y a dix ans, qu'il n'y avait pas de monopole. Je ne sais si sir Louis Davies a dit cela ou non, mais cette année, le parlement a accordé à une compagnie de télégraphe une charte qui fait cesser le monopole, parce qu'elle donne à la compagnie le droit d'étendre ses fils jusqu'à l'Ile du Prince-Edouard si elle le désire. Je ne crois pas me tromper, en disant que le bill a été approuvé par les deux branches du parlement. S'il en est ainsi, alors la prédiction de sir Louis Davies est réalisée, puisque cette nouvelle compagnie de télégraphe a le droit d'organiser un service télégraphique à l'Ile du Prince-Edouard.

M. CLARKE : La nouvelle compagnie se servira-t-elle du système Marconi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a aucun doute que l'Ile du Prince-Edouard était dans une position difficile, mais la question du monopole semble avoir été résolue par l'action du parlement, qui a accordé à une compagnie le droit d'étendre, si elle le veut, son service télégraphique jusqu'à cette île pour les fins commerciales.

M. HACKETT : Je me rappelle qu'il y a vingt ans, lorsque le gouvernement posait le télégraphe dans la golfe Saint-Laurent, et aux Iles de la Madeleine, on avait proposé d'établir à Souris ou sur la pointe est de l'Ile du Prince-Edouard, une station télégraphique, vu que c'était le point le plus rapproché des îles de la Madeleine, et que l'on pouvait, de cet endroit, relier le réseau télégraphique au reste du monde. Lorsque ceux qui étaient chargés par le gouvernement de poser le câble, essayèrent de poser les fils à la pointe de l'est ou à Souris, la Compagnie Anglo-Américaine, qui est une compagnie particulière, les en empêcha. Or, cette compagnie me paraît avoir aujourd'hui les mêmes droits qu'elle avait alors. L'Ile du Prince-Edouard ne jouit pas des mêmes avantages télégraphiques dont jouissent les autres parties du Canada, parce qu'entre huit heures du soir et huit heures du matin, les bureaux de télégraphe sont fermés.

M. CLARKE : Quels sont ceux qui composent la compagnie ?

M. HACKETT : On l'appelle la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, mais je ne sais pas quels en sont les directeurs. Ce qui est certain, c'est qu'elle a un monopole. Lorsque le gouvernement posait son télégraphe dans le golfe Saint-Laurent, cette compagnie l'empêcha d'établir une station sur l'Ile du Prince-Edouard.

Nos pêcheurs conséquemment sont privés des bénéfices que reçoivent les pêcheurs des autres provinces, de l'usage du télégraphe

du gouvernement. Je crois que l'occasion est propice pour appeler l'attention du gouvernement sur ce désavantage dont souffre l'Ile du Prince-Edouard. S'il y a un monopole, que le gouvernement s'arrange avec la compagnie pour le faire cesser, et s'il n'y en a pas que les légistes de la Couronne le déclarent, et nous en serons délivrés de cette façon. Le ministre des Finances dit que l'octroi d'une charte par le parlement à une autre compagnie cette année prouve qu'il n'y a pas de monopole, mais à l'encontre de cela nous avons le fait que la Compagnie Anglo-Américaine maintient son monopole contre le gouvernement lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire autant que qui que ce soit venir en aide à l'Ile du Prince-Edouard, mais je connais assez la population de l'Ile pour savoir qu'elle sera raisonnable et juste dans ses demandes. Au sujet de la prétention qu'il y a monopole, le parlement du Canada, qui est une autorité plus élevée que le gouvernement a déclaré cette année que la compagnie à laquelle il a accordé une charte aura le droit de poser ses fils télégraphiques partout en Canada, et cela comprend l'Ile du Prince-Edouard.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que l'autre compagnie ne s'est pas adressée aux cours de justice pour défendre ses droits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, que la question soit vidée devant les tribunaux. A moins que notre vaillant ami se mette à la tête d'une troupe de militaires et descende dans l'île, je ne vois pas comment le monopole pourrait être détruit, ailleurs que devant les cours de justice.

M. HUGHES (Victoria) : Si l'honorable ministre favorise l'intervention de la milice, je puis lui indiquer beaucoup d'autres monopoles au Canada que les miliciens peuvent briser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne voudrait pas faire cela, car il est toujours du côté des monopoles.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a sept ans que je lutte contre un monopole.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lequel?

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et mon honorable ami continuera son travail avec la même foi et le même courage, mais sans plus d'espoir qu'auparavant. Mon honorable ami doit se rappeler que dans dix-neuf cas sur vingt, le service télégraphique du pays est fait par des corporations particulières, tout comme un autre commerce. Le service télégraphique n'est fait par le gouvernement que dans les parties du pays où la poulation est éparse, ou pour l'utilité des pêcheurs, la protection de la vie et des biens, et autres considérations de ce genre.

L'Ile du Prince-Edouard peut-elle être comprise dans cette catégorie ? C'est une question à débattre. Je ne voudrais pas que mon honorable ami arrivât à la conclusion que si l'Ile du Prince-Edouard n'a pas un service télégraphique satisfaisant, le gouvernement a le devoir de lui en fournir un. Il y a plusieurs villes dans le Canada, où les bureaux de télégraphe ferment à huit heures du soir, et cependant, les citoyens de ces villes ne viennent pas demander au gouvernement d'éveiller le télégraphiste. Je ne suis pas opposé à la demande de mon honorable ami (M. Hackett), car je suis disposé à tout faire pour l'aider, mais je veux qu'il soit raisonnable, et qu'il ne s'en prenne pas toujours au gouvernement des griefs qu'il peut avoir. Mon honorable ami a le droit de chercher un remède à la situation, mais il ne doit demander au gouvernement d'intervenir que lorsqu'il n'a pu obtenir le remède par les voies ordinaires.

M. MONK : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, ainsi que le suggère l'honorable ministre des Finances, de demander l'aide du Colonel Hughes et de ses miliciens pour détruire ce monopole, parce que je crois qu'il est facile d'insérer dans le bill actuel certaine stipulation qui obligera la compagnie de télégraphe à donner à l'Ile du Prince-Edouard le bénéfice de ce service de dépêches télégraphiques. Je suis bien certain que l'association à laquelle sera payée cette subvention réussira à faire consentir la compagnie de télégraphe à fournir à l'Ile du Prince-Edouard le même service de nouvelles qu'elle fournira au reste du Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Je me rappelle que lorsque ce bill a été adopté, l'honorable ministre des Finances combattait contre les droits de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais dit un mot contre le bill.

M. HUGHES (Victoria) : Si ma mémoire est fidèle, je crois que tout le gouvernement combattait le bill, et faisait de son mieux pour empêcher l'Ile du Prince-Edouard d'être délivré du monopole.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre des Finances nous a dit de ce ton d'assurance et d'éloquence qui le distingue, que ce bill n'avait pour but qu'un octroi aux journaux canadiens, mais en lisant le bill je vois que c'est un octroi à une Association. Le ministre veut-il nous dire si cette association qui recevra $15,000 par année fait un profit, et si ce profit sera distribué parmi les journaux du Canada ? Je veux que les journaux du Canada aient le profit, s'il y en a, et non pas une organisation à la tête de laquelle sont M. Brierly et M. Atkinson, dans lesquels, je ne crains pas de le dire, je n'ai pas du tout confiance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cest un malheur pour mon honorable ami de Victoria, de manquer de confiance dans quelques-uns des meilleurs hommes que nous ayons dans le pays.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai quelque confiance dans le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami n'est pas assez généreux pour avoir confiance dans ceux qui siègent près de moi——

M. HUGHES (Victoria) : Non, je n'ai pas confiance en eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le manque de confiance peut-il aller plus loin? Quant à l'opposition que jaurais faite au bill de télégraphe dont parle mon honorable ami, je ne crois pas que j'étais présent lorsque le comité l'a discuté, mais dans tous les cas, je ne l'ai certainement jamais combattu. Je crois que mon honorable ami de Victoria mêle deux ou trois affaires différentes ensemble. Chaque journal dans le Canada a le droit de devenir membre de l'association à des conditions égales et d'avoir part dans les bénéfices. Mais chaque journal est obligé de payer sa part ; aucun ne peut exiger obtenir des bénéfices de ce service pour rien, lorsque ce sont les autres journaux qui paient.

M. HUGHES (Victoria) : Tous les journaux du pays auront-ils le droit de faire partie de l'association?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les journaux du pays qui voudront se joindre à l'association, auront sans doute le droit d'en faire partie. Le bill dit :

Il ne se fera aucun paiement sous l'autorité du présent acte, tant que le ministre des Finances n'aura pas acquis la certitude que tous les journaux qui se publient au Canada sont admis au bénéfice du service à des conditions raisonnables.

M. CLARKE : Par cet article l'Ile du Prince-Edouard se trouve comprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, l'Ile du Prince-Edouard fait partie du Canada, bien que quelques députés de la gauche la traitent quelquefois comme si elle n'en faisait pas partie ; mais cette île a les mêmes droits que toute autre partie du Canada. Le service télégraphique avec l'Ile du Prince-Edouard peut ne pas donner entière satisfaction, mais c'est là une tout autre question qui ne peut être traitée dans ce bill.

M. CLARKE : Elle mérite qu'on s'en occupe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les plaintes de mon honorable ami le député de Prince (M. Hackett) ont toutes mes sympathies. Je crois que la compagnie télégraphique qui est établie dans l'Ile est un peu paresseuse et ancien régime, mais lorsqu'elle verra une autre compagnie s'établir à côté d'elle, protégée par la loi que nous avons adoptée pendant cette session, elle montrera plus d'activité que dans le passé.

M. CLARKE : Quelle est cette compagnie Anglo-Américaine?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle a été fondée il y a plusieurs années par des capitalistes anglais, qui, je crois, ont vendu ensuite leurs droits à la compagnie actuelle.

M. CLARKE : Je crois que le gouvernement devrait poser un câble entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard.

M. HUGHES (King. I. P.-E.) : Je voudrais dire quelques mots au sujet du service télégraphique dans l'Ile du Prince-Edouard. Ce n'est peut-être pas le meilleur temps, mais puisque la question a été soulevée, je veux, si je puis, dissiper la fausse impression qui, je crois, existe dans l'esprit de plusieurs députés au sujet de cette question.

Mon honorable ami de Prince-ouest (M. Hackett) et autres ont dit que l'Ile du Prince-Edouard avait certains griefs au sujet des heures et du coût du service télégraphique. Il se peut, ainsi qu'on l'a dit, qu'il y ait d'autres endroits au Canada, où l'on ait les mêmes griefs, mais l'on doit se rappeler qu'une des conditions de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération était que le gouvernement devait maintenir un service télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Je ne crois pas que le gouvernement soit obligé de maintenir un service télégraphique dans aucune autre partie du Canada, et il faut tenir compte de cette différence importante lorsque nous considérons la question dans ses rapports avec l'Ile du Prince-Edouard. Je prétends que le gouvernement étant obligé de maintenir un service télégraphique, cela veut dire que ce service doit être efficace et satisfaisant.

M. MONK : Où se trouve cette obligation ?

M. HUGHES (King, I. P.-E.) : Dans l'Acte d'Union de 1873. Le gouvernement accorde une subvention de $2,000 par année, à la Compagnie Anglo-Américaine, pour faire un service qui n'est pas satisfaisant, et le gouvernement, à mon avis, serait justifiable ou d'augmenter cette subvention afin de nous donner un meilleur service, ou de prendre quelque autre moyen pour nous l'assurer. Ce qui pouvait être considéré comme un service satisfaisant, il y a vingt-cinq ou quarante ans, ne l'est plus aujourd'hui. Je crois que l'on peut parfaitement soutenir devant une cour de justice qu'un service public de ce genre doit marcher avec le progrès du siècle, s'il veut être considéré comme efficace. J'ai toute confiance que le gouvernement verra à ce que le service télégraphique de l'Ile du Prince-Edouard soit amélioré dans un avenir prochain.

M. MONK : Si la Compagnie du Câble de l'Ile du Prince-Edouard reçoit une subvention de $2,000 par an, je crois que nous avons le droit de dire que si elle veut continuer à recevoir cette subvention, elle devra traiter les journaux de l'Ile du Prince-Edouard comme seront traités les journaux des autres parties du Canada qui recevront ces dépêches spéciales par câble canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le gouvernement ne payait pas cette subvention à la Compagnie Anglo-américaine, conformément aux conditions de l'entrée de l'Ile dans la Confédération, je suppose alors que l'Ile du Prince-Edouard serait exposée à ne pas avoir de service télégraphique. J'espère que l'on trouvera quelque moyen d'améliorer le service télégraphique de l'Ile du Prince-Edouard, mais je ne crois pas que le retrait de la subvention produirait aucun bon effet.

M. CLARKE : Cela vaudrait peut-être la peine d'essayer.

M. MONK : Si le Canada s'est engagé à maintenir un bon service télégraphique avec l'Ile du Prince-Edouard, je crois que nous devrions insister pour que l'Ile du Prince-Edouard ait comme les autres parties du Canada, le bénéfice de ce service de dépêches, pour lequel nous payons une si forte subvention. Je n'ai aucun doute que la Compagnie Anglo-Américaine fait de bons profits, car autrement elle ne continuerait pas son service sur l'Ile du Prince-Edouard, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir recours à des mesures aussi rigureuses que celles proposées par le ministre des Finances pour faire disparaître les griefs. Je suis parfaitement convaincu que le gouvernement n'aurait qu'à dire qu'il va établir un service télégraphique ou retirer la subventin si la compagnie n'est pas raisonnable, et celle-ci cèdera.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas comment un amendement au bill actuel pourrait faire disparaître les griefs exposés par mes honorables amis de Ile du Prince-Edouard. Ce bill ne se rapporte qu'au service des nouvelles télégraphiques pour la presse et les griefs dont on parle se rapportent à tout le service télégraphique de l'Ile du Prince Edouard. Je partage entièrement le désir des honorables députés d'obtenir un meilleur service télégraphique pour l'Ile du Prince Edouard, et je suis certain que les journaux règleront la question du service des dépêches télégraphiques à l'Ile du Prince-Edouard plus facilement entre eux, que nous le pourrions faire par un amendement à ce bill.

M. BLAIN : Le ministre des Finances a dit que l'association de la presse aurait presque seule l'administration de ces $15,000 par année, et que tout journal quotidien pourra, en en faisant la demande à l'association, en devenir membre et avoir le droit de recevoir les dépêches du câble. Je ferai remarquer au ministre des Finances qu'il peut se trouver des éditeurs de journaux quotidiens qui ne soient pas en état de devenir membres de cette association. Les membres de cette association auront-ils le droit de fixer les tarifs eux-mêmes sans les faire confirmer par le gouvernement ? A mon avis, ces tarifs devraient être soumis à l'approbation de l'Exécutif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si quelques difficultés de ce genre surgissaient le gouvernement aura le pouvoir, en vertu de ce bill, de reviser les règlements. Mais je ne prévois aucune difficulté. Ceci n'est pas une subvention à une association déjà établie, c'est une subvention à la presse du Canada en général. Je crois qu'une circulaire a été envoyée à tous les propriétaires de journaux quotidiens au Canada, les invitant à entrer dans cette association de la presse, et je ne vois pas comment ceux qui refuseront, pourront prétendre avoir des droits aux bénéfices du nouvel arrangement. On me dit que la contribution que doit fournir un grand journal publié à Toronto ou à Montréal est plus forte que celle des journaux publiés dans l'Ile du Prince-Edouard. C'est de cette façon que les grands journaux veulent protéger les plus petits, ainsi qu'on protège contre le vent les jeunes moutons nouvellement tondus. Tout ce que je puis dire c'est que si quelques journaux se plaignent au gouvernement qu'on leur refuse les privilèges de l'association, le gouvernement s'occupera de les protéger.

M. BLAIN : Tout cela est bel et bon, mais il est important que les bases de l'arrangement soient bien posées. L'Association de la presse ne devrait pas avoir le droit de fixer ces tarifs sans les soumettre à l'approbation de l'Exécutif. Il est possible qu'il se produise en Angleterre des événements de nature spéciale dont tous les journaux du Canada aimeraient à avoir la nouvelle. Il est possible aussi que beaucoup de journaux ne puissent faire partie de l'association si le droit d'entrée est fixé à un chiffre trop élevé ; et à moins que le gouvernement n'apporte une grande surveillance il est possible que quelques grands journaux quotidiens fassent de ce service un monopole en leur faveur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas comment la Chambre puisse faire autrement que de laisser le règlement de cette question à la presse elle-même. Un de mes honorables amis, qui est journaliste, m'a remis une des circulaires qui ont été publiées. Cette circulaire est signée par M. J. S. Brierly, président provisoire de l'Association de la presse canadienne. Je m'aperçois que je faisais erreur lorsque j'ai dit que M. Atkinson était le président. Le comité exécutif a tenu une assemblée à laquelle étaient présentes les personnes suivantes : M. John Ross Robertson, du Telegram, Toronto ; M. W. J. Douglas, du Mail, Toronto ; M. J. A.

Macdonald, du Globe, Toronto ; M. W. F. Maclean, M.P., du World, Toronto ; M. J. E. Atkinson, du Star, Toronto ; M. A. H. U. Colquohoun, du News, Toronto ; M. Jas. S. Brierly, du Herald, Montréal.

Il y a parmi ces noms des personnes dans lesquelles je n'ai pas une grande confiance au sujet de certaines questions, mais dans ce cas-ci j'ai toute confiance en eux.

M. CLARKE :Vous pouvez être préjugé.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible ; il est possible aussi que quelques-uns soient préjugés contre moi, de sorte qu'il y a réciprocité. Mais dans une question de ce genre qui touche aux intérêes de la presse en général, j'aime à croire que ces journalistes agiront avec justice et équité. En attendant nous agirons comme s'il n'y avait pas de difficultés à l'horizon, mais, le cas échéant, nous y ferons face quand elles se présenteront.

M. HACKETT : J'ai fait cette objection parce que je trouve dans le bill l'article suivant :

> Il ne se fera aucun paiement sous l'autorité du présent acte, tant que le ministre des Finances n'aura pas acquis la certitude que tous les journaux qui se publient en Canada sont admis au bénéfice du service à des conditions raisonnables.

J'admets que l'Ile du Prince-Edouard fait partie du Canada, et je demanderai au ministre des Finances, lorsqu'il discutera cette question avec les représentants des journaux du Canada, de veiller à ce que justice soit rendue aux journaux de l'Ile du Prince-Edouard. J'ai montré les maux dont nous souffrons depuis plusieurs années dans l'Ile du Prince-Edouard, et si le gouvernement n'y apporte pas remède, nous resterons sous le joug du monopole. J'ai presque perdu toute confiance dans le ministre des Finances, mais j'ai été heureux de voir l'honorable député de King (M. Hughes) défendre jusqu'à un certain point les droits de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Je les défends toujours.

M. HACKETT : J'ai presque perdu confiance en lui depuis que j'ai entendu, il y a quelques instants, lorsque je me plaignais que nous n'avions pas le service télégraphique pendant la nuit à l'Ile du Prince-Edouard, nous dire qu'il y avait beaucoup d'endroits dans le Canada où les bureaux de télégraphe fermaient à 8 heures du soir et n'ouvraient que le lendemain matin. La chose est possible dans les villages situés au fond des bois——

Le MINISTRE DES FINANCES : Nommez-les. Il n'y en a pas.

M. HACKETT : Et va-t-on comparer l'Ile du Prince-Edouard à un petit hameau ou village perdu au fond de la forêt ? J'insiste pour que le gouvernement s'occupe de faire rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard, et que cette Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine transmette à l'Ile du Prince-Edouard les dépêches télégraphiques de la mère-patrie aux mêmes conditions que les autres parties du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que mon honorable ami persiste à mêler deux choses qui sont entièrement distinctes. Il n'a pas de relation entre le service télégraphique ordinaire de l'Ile du Prince-Edouard et le service des nouvelles par câble dont il est question dans ce bill. Tout ce que je puis dire c'est que si le propriétaire d'un journal de l'Ile du Prince-Edouard se plaint au gouvernement qu'il n'est pas traité avec justice, je veillerai à ce qu'on le traite comme tous les autres journaux du Canada, ni plus ni moins.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : L'honorable député de Prince-ouest (M. Haggart) a-t-il dit que j'avais comparé l'Ile du Prince-Edouard à un petit hameau dans le fond d'une forêt ?

M. HACKETT : Non, je parlais du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami n'est pas courageux, il n'a pas voulu nommer ce hameau. Il n'y a pas de hameau dans le fond des forêts dans ce pays. Ce que nous avons sont des villes et des villages florissants.

M. HACKETT : L'honorable ministre des Finances peut-il nommer les endroits où les bureaux de télégraphe ferment leurs portes à huit heures le soir comme ils le font dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je puis en nommer, ils sont légions.

M. WRIGHT : Dans le comté de Renfrew nous avons une ville florissante où passent tous les jours vingt trains-express, et cependant notre bureau de télégraphe ferme tous les soirs à huit heures, et ne rouvre ses portes que le lendemain matin. Je ne savais pas que c'était un grief. Je suis heureux que mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard nous l'ait signalé.

M. MONK : Je ne crois pas que mon honorable ami ait tort lorsqu'il parle de hameaux dans la forêt. Nous avons des hameaux dans toutes les provinces du Canada, mais nous voulons qu'ils reçoivent les nouvelles tout comme les grandes villes. Comme il y a, je suppose, quelques-uns de ces hameaux dans l'Ile du Prince-Edouard, ils ont droit aux mêmes avantages que le reste du Canada. L'honorable ministre des Finances nous a donné la liste des noms des propriétaires des journaux qui sont à la tête de ce mouvement. Je n'y vois personne de Montréal à l'exception de M. Brierly. Il y a pourtant à Montréal de grands journaux comme le " Star ", la " Gazette ", le " Witness " ; il y a aussi les grands jour-

naux français dont les représentants ont dû avoir connaissance de ce mouvement.

Mon honorable ami (M. Fielding) sait-il à quelles conditions ces journaux vont pouvoir profiter de ce service ? Les journaux français reçoivent les dépêches en anglais et sont obligés de les traduire. Je voudrais savoir si quelques-uns des propriétaires de ces journaux ont été invités à coopérer dans ce nouveau projet de nouvelles télégraphiques par câble canadien ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que tous les journaux quotidiens du Canada ont été invités à coopérer et à participer dans cet arrangement. L'assemblée du comité a été tenue à Toronto, et c'est ce qui fait que la presse de Toronto y était plus largement représentée. On m'assure que les journaux du Canada se sont joints à l'association, et reçoivent aujourd'hui les dépêches télégraphiques du nouveau service. On espère qu'avant peu d'autres journaux entreront dans l'association.

M. CLARE : L'honorable ministre peut-il nous dire si les journaux hebdomadaires du Canada auront le droit d'utiliser ces dépêches, ou si l'association prendra un droit d'auteur et empêchera les journaux hebdomadaires de les publier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question qui reste à l'association à décider ; si elle enregistrait ses dépêches pendant un court espace de temps je crois que ce serait tout légitime.

M. CLARE : Dans ce cas je ne vois pas pourquoi l'on n'a pas invité les propriétaires de journaux hebdomadaires à entrer dans l'association, qui est évidemment limitée aux journaux quotidiens.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est tout probablement parce que l'on a pensé que les journaux quotidiens seuls seraient disposés à payer la contribution. Mais si un journal hebdomadaire veut payer sa part on l'acceptera.

M. CLARKE : N'est-ce pas parce que les journaux hebdomadaires peuvent obtenir la plus grande partie de ces nouvelles sans être obligés de payer qu'on ne les a pas invités ? Mais cette association, en enregistrant ses nouvelles, pourrait empêcher les journaux hebdomadaires de les copier. Il y aurait là certainement un monopole sous l'aile du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami désire savoir s'il sera permis aux autres journaux de voler ces nouvelles, je lui dirai que je ne le crois pas, et ceux qui voudront le faire en seront empêchés. Ceux qui paient pour avoir ces nouvelles ont le droit de prendre un droit d'auteur. C'a été l'habitude des journaux du Canada dans le passé de copier les nouvelles des autres journaux, et jusqu'à présent on ne s'en est pas beaucoup plaint, mais prétendre que c'est un droit est toute autre chose. Je crois que le principe de prendre un droit d'auteur pour des nouvelles télégraphiques ou d'autres est très légitime. Je ne sais pas, cependant, si l'association a l'intention de se protéger de cette façon, mais ce ne serait que justice si elle le faisait.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre se sert de paroles très sévères lorsqu'il accuse les journaux de vol. Je ne crois pas qu'il ait le droit de les accuser de vol lorsqu'ils reproduisent des nouvelles qui sont devenues propriété commune ; cela se pratique depuis des années. Ainsi que l'honorable ministre l'a dit au commencement de la discussion, au bout de quelques jours les nouvelles n'ont plus de valeur. Je crois que l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare) a posé une question très juste lorsqu'il a demandé si le gouvernement, en aidant les grands journaux du pays à obtenir un service télégraphique au plus bas prix possible—et cette aide est très à propos à mon avis—il ne créait pas pas là un monopole en faveur de ces journaux. Il me semble que puisque le gouvernement aide à cette entreprise, il devrait au moins protéger les droits du peuple en fixant la limite du droit d'auteur. L'honorable ministre (M. Fielding) devrait retirer l'expression dont il s'est servi lorsqu'il a dit que les différents journaux du Canada se rendaient coupables de vol.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si "A" paie pour des marchandises et si "B" s'en empare, nous savons tous ce que cela veut dire, quel que soit le nom que l'on donne à la chose. Je suis un ancien journaliste et je ne crois pas qu'aucun journal ne se choque de mes paroles. La question d'enregistrer ces nouvelles n'a pas été discutée entre le comité et le gouvernement, mais si l'association désirait prendre un droit d'auteur de ces nouvelles pour un temps raisonnable, je n'y verrais pas d'objection.

M. CLANCY : L'honorable ministre évite de nouveau le point principal. Pendant combien de temps sera-t-il défendu au public—je veux parler de la presse hebdomadaire qui ne sera pas en état de contribuer au fonds de l'association—de se servir de ces nouvelles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas une question de temps. Je crois que ceux qui mettent de l'argent pour obtenir un service télégraphique de cette nature ont le droit d'être protégés.

M. CLANCY : Mais on devrait fixer un délai à l'usage exclusif de ces nouvelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question qui, je crois, devrait être laissée à la discrétion du gouvernement. Je ne voudrais pas dire le nombre exact d'heures que devrait durer le droit d'auteur. Ainsi que je l'ai dit, le gouvernement n'a pas discuté cette question avec le comité,

mais si le comité désire prendre un droit d'auteur de ces dépêches, je crois qu'il devrait pouvoir le faire.

M. CLANCY : Dans ces circonstances le gouvernement considèrera-t-il qu'il est de son devoir de protéger le public quant à la durée de ce droit d'auteur ?

Le MINISTRER DES FINANCES : Mon honorable ami devra se fier au gouvernement à ce sujet.

M. CLANCY : L'honorable ministre devra se conduire d'une manière différente de celle qu'il tient depuis quelque temps s'il veut obtenir ma confiance.

M. CLARKE : L'honorable ministre sait que l'association de la presse américaine fournit à la presse canadiennes plusieurs nouvelles qui intéressent le Canada. Mais ce service devrait être considérablement diminué si nous avons nos nouvelles par câble direct, et il est important que les journaux aient le droit après un certain temps de copier ces nouvelles, on pourrait mettre une limite de 8 ou 10 heures.

M. MONK : Oui, je crois que nous devrions pourvoir à cela. Mais je ne crois pas que mon honorable ami le ministre des Finances soit juste en disant que ces journaux volent les nouvelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pourtant un fait bien connu dans le journalisme.

M. MONK : C'est aussi un fait bien connu qu'il est très difficile pour un journal hebdomadaire de payer pour avoir des nouvelles télégraphiques, et comme l'intention paraît être de faire des règlements pour suppléer aux défectuosités de ce bill, j'espère que mon honorable ami verra à protéger les journaux hebdomadaires dans les règlements qu'il fera. Il devrait être pourvu par exemple que ces journaux hebdomadaires pourront obtenir à un prix raisonnable, les dépêches qui arriveront le vendredi, et c'est le gouvernement qui devrait être juge en la matière. Il ne suffit pas de dire que parce que ces journalistes sont des hommes honorables nous devons les laisser régler seuls tous ces détails. Nous avons dans la province de Québec un proverbe qui dit qu'il ne faut soupçonner personne, mais se méfier de tout le monde, et dans une législation de ce genre je crois que nous devrions protéger le faible comme le fort.

Le MINISTRE DES FINANCES : La difficulté n'est pas entre les journaux hebdomadaires et les journaux quotidiens, car il n'y a pas que les journaux hebdomadaires qui se servent de ciseaux, et jusqu'à un certain point un droit d'auteur est chose raisonnable. Dans toutes ces questions, si les honorables députés ne peuvent pas se fier à la sagesse et à la discrétion des membres de l'association, ils devront s'en rapporter à celles du gouvernement. A eux deux ils devraient pouvoir protéger la presse.

M. MONK : Il serait bon d'obliger l'association de déposer un rapport de ses opérations devant le parlement, au moins des opérations de la première année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne souffre pas de difficulté. Le gouvernement verra à ce que ce soit fait.

M. HUGHES (Victoria) : Si un journal n'utilise que la moitié des dépêches payera-t-il seulement pour cette moitié ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question devrait être réglée entièrement entre l'association et le journal. Je suppose que les journaux seront classés par ville ; que les journaux de Toronto et de Montréal paieront une certaine somme et les journaux des petites villes recevront les mêmes nouvelles en payant une somme moindre. Qu'ils utilisent toutes les dépêches ou seulement une partie, ce sera leur affaire. C'est une question d'économie administrative sur laquelle je n'ai pas à me prononcer.

M. HUGHES (Victoria) : Dans le cas des journaux de Vancouver ou de Victoria, une partie de cette subvention sera-t-elle employée à payer la transmission télégraphique des dépêches depuis l'endroit où elles seront reçues du câble jusqu'à la ville où les journaux sont publiés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un honorable député qui a une copie de la circulaire publiée par l'association me dit que dans les grandes villes le tarif pour les journaux quotidiens a été fixé à $750 par année pour les deux prochaines années, service du jour ou service de nuit, tandis que les journaux dans les autres villes recevront les mêmes nouvelles pour $375. Outre cela les journaux auront à payer le coût de la transmission télégraphique depuis le point où les dépêches sont reçues du câble jusqu'au point de destination.

M. CLARE : Cette classification est-elle juste ? Prenez par exemple des endroits comme Galt ou Berlin où il se publie deux petits journaux quotidiens, qui ne peuvent certainement pas payer une somme aussi forte que $375 par année. Je crois qu'il devrait y avoir une gradation des tarifs.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il lire cette circulaire afin qu'elle puisse être insérée au Débats ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette circulaire m'a été remise par un honorable député qui fait partie de la presse ; elle se lit comme suit :

Association de la Presse canadienne.
Bureau du président provisoire,
Montréal, 26 août 1903.

Cher monsieur,—A l'assemblée du comité exécutif de l'Association proposée des éditeurs de journaux quotidiens, tenue dans la chambre du

conseil de la Chambre de commerce, à Toronto, le 19 courant étaient présents les journalistes suivants :

M. John Ross Robertson, "Telegram," Toronto ; M. W. J. Douglass, "Mail," Toronto ; M. J. A. Macdonald, "Globe," Toronto ; M. W. F. Maclean, M.P., "World," Toronto ; M. J. E. Atkinson, "Star," Toronto ; M. A. H. U. Colquohoun, "News," Toronto ; M. Jas. S. Brierly, "Herald," Montréal.

Après une assez longue discussion il a été décidé qu'il serait à propos de demander une charte sous le nom de "Canadian Associated Press," chaque membre devant souscrire une action de $25.

Si vous désirez devenir membre de cette association veuillez m'envoyer votre souscription aussitôt que possible. On s'attend que cette association apportera des avantages à ceux qui en feront partie. On a discuté à l'assemblée la question du service télégraphique par câble entre l'Angleterre et le Canada, service pour le quel le parlement du Canada a accordé une subvention pendant les cinq années prochaines, et l'on a pris les arrangements nécessaires pour assurer le commencement de ce service aux souscripteurs à une date prochaine, peut-être le 1er septembre prochain. Les journaux suivants ont déjà consenti à accepter ces dépêches :

Toronto "Globe," "Mail and Empire," "Telegram," "World," 'Star" et "News" ; Montréal "Gazette," "Star" et "Herald" ; Winnipeg "Free Press" et "Telegram" ; Saint-Jean (N.-B.) "Telegraph."

On s'attend que plusieurs autres journaux s'uniront à l'association tout prochainement. Tant que le parlement votera la subvention, tous les éditeurs de journaux quotidiens auront, naturellement, le droit de recevoir ces dépêches aux mêmes conditions que les membres de l'association. Ces conditions pour les deux premières années ont été fixées à $750 pour les journaux du matin ou du soir de Montréal ou Toronto, et $375 pour les autre journaux quotidiens en dehors de ces villes.

Il faudra ajouter à ce chiffre le coût de transmission des dépêches par terre, coût qui dans les provinces d'Ontario et Québec, sera probablement de 15 cents par cent mots. On calcule que les dépêches du matin contiendront une moyenne de 300 mots et celles du soir le même chose.

Une assemblée de l'Association aura lieu dans la chambre du conseil de la Chambre de commerce, à Toronto, le mardi, 1er septembre, à 10 heures du matin, et j'espère que vous pourrez y assister.

Je serai heureux de vous voir devenir membre de l'association, ou souscripteur pour le service du câble, et je me ferai un plaisir de vous transmettre tous les renseignements qu'il me sera possible de vous faire tenir.

Votre tout dévoué,

JAMES S. BRIERLY,
Président provisoire de la Presse associée du Canada.

Depuis que cette circulaire a été publiée je vois par les journaux que plusieurs reçoivent ces dépêches.

M. HUGHES (Victoria): Cela aurait sauvé beaucoup de temps si l'honorable ministre avait commencé par lire la circulaire.

M. FIELDING.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne l'ai pas lue c'est parce que je ne l'avais pas.

M. HUGHES (Victoria) : Nous ne nous doutions pas de la parole de l'honorable ministre, mais il était incapable de nous donner les renseignements demandés. Cette circulaire tire les choses au clair.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle est signée par M. Brierly, et c'est une bonne garantie.

M. HUGHES (Victoria) : Je vois qu'il y a autour de M. Brierly plusieurs honnêtes torys qui auront l'œil sur lui.

Le bill est rapporté, lu en troisième délibération, et adopté.

AMENDEMENT A L'ACTE DE LA POLICE A CHEVAL.

Bill n° 242 intitulé acte pour amender l'Acte de la police à cheval, 1894—Le premier ministre—lu en deuxième délibération, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai expliqué la nature et le but de ce bill lorsqu'il a subi sa première délibération. Le but du bill est d'amender le paragraphe 3, de l'article 13, de l'Acte de la police à cheval, 1894. Cet article définie les devoirs des membres de la police à cheval, dont voici une partie :

D'accomplir tous les devoirs que sont maintenant ou qui seront par la suite assignés aux constables pour le maintien de la paix, la prévention du crime et des infractions aux lois et ordonnances en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest, ainsi que des lois criminelles et autres du Canada, et pour l'appréhension des criminels et délinquants, et d'autres individus qui peuvent être légalement arrêtés et détenus.

La police à cheval est donc chargée de veiller à l'exécution des lois dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'exception des règlements municipaux. Dans le territoire du Yukon on a plus d'une fois requis les services de la police pour faire observer les règlements de la ville de Dawson, qui a des institutions municipales. La seule police qu'il y ait dans le Yukon est la police à cheval. Le but de l'amendement est de permettre, dans le territoire du Yukon, à la police à cheval de faire respecter non seulement les lois du Canada et les lois provinciales s'il en existe, mais aussi les lois municipales.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable premier ministre augmente-t-il le nombre des constables de la police à cheval dans le Yukon ? Quel est l'effectif de la police aujourd'hui ?

Le PREMIER MINISTRE : Trois cents.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que l'on ne trouvera pas nécessaire d'augmenter le nombre des constables de la police à che-

val afin de maintenir l'ordre en rapport avec les concessions Treadgold et autres.

Le PREMIER MINISTRE: On découvrira lorsque la commission d'enquête aura fait son rapport que toute cette agitation au sujet de la concession Treadgold n'était qu'une tempête dans un verre d'eau.

M. MONK : Pourquoi ces mots " une demande préalable ne sera pas nécessaire " ? A-t-on déjà eu des difficultés ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. On a requis souvent les services de la police pour faire exécuter les règlements de la ville, et la question peut surgir si la participation de la police à cet égard est légale ; c'est pour légaliser cette participation que ce bill est présenté.

M. CLARKE : Combien avez-vous d'hommes de police à Dawson ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne pourrais pas dire dans le moment.

M. MONK : Il n'y a pas de procès actuellement ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas que je sache.

Le bill est rapporté, lu en troisième délibération et adopté.

AJOURNEMENT—FETE DU TRAVAIL.

Le PREMIER MINISTRE : Avant que nous passions à un autre item de l'ordre du jour, je propose que nous célébrions la fête du travail en ajournant la Chambre, suivant la proposition de mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui, je suppose, exprime le sentiment des députés de l'autre côté de la Chambre, sentiment qui je crois est partagé par les députés de la droite.

M. W. F. McCREARY (Selkirk) : Je crois que le chef de l'opposition devrait avoir quelques considérations pour les honorables députés qui sont ici depuis six mois et non pas pu aller visiter leur famille pendant tout ce temps. Les députés de Montréal et Toronto qui peuvent aller chez eux le vendredi soir et revenir le lundi ou le mardi s'arrangent toujours bien ; mais nous qui habitons l'ouest, surtout ceux qui sont à l'ouest du lac Supérieur et ceux qui viennent des parties reculées des provinces maritimes sont dans une situation bien différente et souffrent beaucoup de la longueur de la session. Je vois par les journaux qu'à Winnipeg aujourd'hui le commerce est très actif et que les immigrants sont arrivés en bien grand nombre, et c'est un grand désavantage pour un membre de parlemnt que d'être ici, surtout lorsqu'une grande partie du temps est gaspillée. Je suis aussi bon ami des ouvriers que l'honorable député de Jacques-Cartier. J'ai pris part très souvent à leurs démonstratons et je considère qu'ils ont du mérite. Mais je ne crois pas qu'ils aillent jusqu'à demander de retenir ici les députés de l'ouest sans travailler. Mercredi la séance a été levée à 6 heures et aujourd'hui on nous demande de perdre une autre demi-journée. Nous pourrions donner congé aux fonctionnaires et aux messagers et continuer à siéger. La chose devient sérieuse, il sera très difficile avant longtemps de faire consentir des gens dans les affaires dans l'ouest à devenir membres du parlement, si les sessions doivent être conduites de cette façon.

M. F. OLIVER (Alberta) : La longueur de cette session est devenue un scandale criant, et je crois que ceux qui ont de temps à autre fait de l'obstruction sont responsables de ce scandale, et de la perte de temps qu'ils font subir à ceux qui sont obligés de rester ici pour remplir leurs devoirs parlementaires. Si l'on devait ajourner à la Chambre à l'occasion de la fête du travail, pourquoi ne pas l'avoir ajournée vendredi soir jusqu'à demain, ce qui aurait permis aux députés de prendre part à la fête? Mais l'honorable député qui paraît si désireux de flatter les ouvriers ne méritera pas de remerciements pour nous avoir fait venir ici pour siéger une heure ou deux, seulement dans le but de faire encore de l'obstruction.

M. MONK : Les remarques de l'honorable député me surprennent, car l'attention du gouvernemnt a été appelée mercredi ou jeudi dernier, je crois, sur ce congé. Nous sentons, tout aussi bien que nos honorables amis, que cette session est très longue, et bien que nous habitions Montréal ou Toronto nous désirons autant que les députés de l'ouest qu'elle finisse. Qu'ils veuillent croire que nous avons des occupations et des affaires toutes aussi importantes que les leurs ; mais nous n'irons pas jusqu'à accepter la proposition de mon honorable ami de siéger ici les jours de fête et les dimanches. Le fête du travail est une grande fête et ceux qui habitent les villes où les ouvriers sont en grand nombre savent mieux que mes honorables ami l'importance que les classes ouvrières attachent à cette fête. Je dis donc qu'en levant la séance maintenant, ainsi que mon honorable ami le premier ministre l'a proposé, et en cela il s'accorde avec les remarques que j'ai faites à l'ouverture de la séance, nous montrerons notre respect pour l'intéressante classe ouvrière. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, je crois que si mes honorables amis qui viennent du Nord-Ouest se mêlaient un peu aux classes ouvrières qui célèbrent aujourd'hui la fête du travail, ils apprendraient peut-être des choses d'importance qui leur seraient utiles lorsqu'il s'agirait de législation concernant ces classes.

M. OLIVER : J'obtiendrais plus de renseignements en les écoutant qu'en écoutant l'honorable député et ses partisans.

M. CLANCY (Bothwell) : Je crois que la plainte des honorables députés de la droite

qu'il y a eu de l'obstruction dans cette Chambre n'est pas du tout justifiée par les faits. Les honorables députés savent parfaitement que nous avons eu une longue session, et le premier ministre sait aussi bien que n'importe qui que nous avons eu plus de législation à faire pendant cette session que pendant aucune autre précédente. Lorsque les honorables députés de la droite prétendent que cette session a été longue parce que nous avons fait de l'obstruction, ils disent une chose entièrement contraire aux faits.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.55 du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 8 septembre 1903.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures du matin.

COMPAGNIE DU PONT DE WESTMINSTER.

M. MORRISON : Je propose :

Que cette partie de la règle 49e, qui limite le délai pour la présentation des bills d'intérêt privé soit suspendue en faveur d'un bill constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster.

M. SPROULE : Je considère qu'à l'avenir, lorsque des bills seront soumis après le délai, on devra fournir des explications tendant à justifier cette procédure spéciale. Il peut se présenter des circonstances exceptionnelles qui justifient la Chambre de s'écarter de la règle ordinaire, et il serait à propos de lui communiquer les raisons qui peuvent être de nature à justifier cette conduite de sa part.

M. MORRISON : Je demande la permission de présenter le bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster.

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

M. MORRISON : Je propose :

Que, conformément à la recommandation contenue dans le 29e rapport du comité des ordres permanents, l'article 60 des règlements de la Chambre soit suspendu pendant le reste de la session.

La motion est adoptée.

LA COMPAGNIE DE TELEPHONE BELL.

M. SCHELL (Glengarry) : M. l'Orateur, comme je désire attirer l'attention de la Chambre sur une certaine question, je déclare immédiatement que je terminerai mes remarques par une motion d'ajournement. Le comté de Glengarry compte différentes sociétés écossaises et françaises, qui, à différentes époques comme elles en ont d'ailleurs le droit, célèbrent des fêtes auxquelles des hommes distingués sont invités à prendre part. Mercredi dernier, le comte de Dundonald acceptait l'invitation qui lui avait été faite d'assister à la célébration de la fête des clans écossais à Glengarry. Tous les préparatifs avaient été faits le soir précédent, et mercredi matin un grand nombre d'Ecossais s'étaient réunis à la gare du chemin de fer pour recevoir leur visiteur. Lorsque j'arrivai à bord du convoi qui devait amener lord Dundonald, ce dernier n'y était pas. Après nous être informés par télégraphe de la cause de cette absence, nous constatâmes qu'il avait reçu le matin même un message écrit de la Compagnie de téléphone Bell, conçu dans les termes suivants : "Températeur défavorable ; remettez votre visite."

Je veux tout simplement attirer l'attention de la Chambre sur le peu d'attention que la Compagnie de téléphone Bell, une corporation qui tient sa charte de ce parlement, apporte à l'exécution de ses obligations, la négligence dont elle fait preuve pouvant, dans certaines circonstances, entraîner des conséquences sérieuses. Lord Dundonald ajouta foi au contenu du message qui lui fut délivré par la compagnie. Comme il s'agit d'une affaire d'intérêt privé, je comprends qu'il n'y a pas de recours en dommages-intérêts à exercer. Mais je tiens à profiter de l'occasion pour exposer exactement à la Chambre quelle est la conduite de cette compagnie à l'égard du public. Dès que lord Dundonald se fut rendu compte de l'erreur, il se fit transporter par convoi spécial à Alexandria, et la fête fut célébrée telle que préparée.

La motion est rejetée.

TAUX DE TRANSPORT DES VOYAGEURS SUR LE GRAND TRONC.

M. CLARKE (Toronto-ouest) : On m'a remis il y a quelques instants un télégramme sur le contenu duquel je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux suppléant, en le priant de bien vouloir prendre les renseignements nécessaires à ce sujet. Ce télégramme se lit comme suit :

Chutes Niagara, Ont., le 7 sept., 1903.

E. F. Clarke, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Taux de transport pour les Américains des Chutes Niagara, N.-Y., à Toronto et retour, $1.50 ; taux de transport pour les Canadiens des Chutes Niagara, Ont., à Toronto et retour, $2.50. Soulevez la question dans la Chambre et demandez si cette conduite est justifiable lorsque l'on est en frais d'essayer de faire voter le bill concernant le Grand-Tronc-Pacifique. Je vais établir la preuve de ce que je dis.

W. R. FERGUSON.

Si l'honorable ministre voulait prendre les moyens de s'assurer s'il est vrai que l'on établit cette différence dans les taux de transport des voyageurs partant du même endroit, je lui en serais très reconnaissant. ,

Le MINISTRE DES FINANCES : Dois-je comprendre que cela a lieu sur le chemin de fer du Grand Tronc ?

M. CLARKE : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me ferai un plaisir d'ordonner qu'une enquête soit faite à ce sujet.

BEURRE CANADIEN.

M. HENDERSON (Halton) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, comme je vois le ministre de l'Agriculture à son siège, je désire faire remarquer que j'ai fait allusion hier à une entrevue accordée à Toronto, M. W. T. R. Preston, commissaire de l'immigration à Londres, au " News " de cette ville, dans laquelle il parle en termes peu flatteurs d'un produit agricole très important. J'avais l'espoir que l'honorable ministre serait en état de fournir quelques explications de nature à amoindrir le tort causé par cette déclaration de M. Preston.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député désire poser une question au gouvernement il n'a pas le droit de faire aucune déclaration.

M. HENDERSON : Je proposerai——

M. l'ORATEUR : Cela ne peut se faire. Maintenant, je dois dire, quant à ce qui concerne les questions qui sont posées avant que l'ordre du jour soit appelé, que ce n'est pas là la manière régulière de procéder. Mais, en supposant que la chose doive être tolérée, je dois ajouter qu'il faut se contenter de poser les questions sans faire de commentaires.

M. HENDERSON : Si vous voulez bien me permettre de continuer, M. l'Orateur, je vais me contenter de poser une question. Je suis également obligé d'attirer l'attention du ministre sur une autre dépêche expédiée par la Presse Associée et publiée dans le Citizen de ce matin. Je voudrais savoir si l'honorable ministre s'est occupé de la chose et s'il a pris les mesures nécessaires pour réparer le tort que cette accusation mensongère peut avoir causé à la réputation du beurre canadien.

M. L'ORATEUR : L'honorable député ne devrait pas——

M. HENDERSON : Cette accusation n'a pas été faite par un membre de cette Chambre.

M. L'ORATEUR : Ce n'est pas de cela dont il s'agit. Quand une question est posée avant que l'on aborde l'ordre du jour, il faut se conformer aux règlements qui existent à ce sujet. On doit se contenter de poser une question pure et simple, sans faire de commentaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Henderson) voudrait savoir si le ministre de l'Agriculture s'est occupé de la question mentionnée dans l'article de journal auquel il a fait allusion. Mais comme ce n'est qu'hier que l'on a appelé l'attention du gouvernement sur cette question, je n'ai pas eu le temps de m'occuper de la chose. Je considère que la qualité de notre beurre et la réputation qu'il s'est acquise sur le marché anglais ne justifiait pas cette attaque. Je me ferai un plaisir de prendre les mesures nécessaires pour voir à ce que la réputation du beurre canadien soit protégée.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 215) modifiant le code criminel.—(Le ministre de l'Intérieur.)

Annexe, article 3.

A l'article 3, par l'abrogation de l'alinéa (t) dudit article et la substitution de l'alinéa qui suit :

" (t) Les expressions ' personne ', ' propriétaire ' et ' quiconque ' et autres du même genre, comprenant Sa Majesté ainsi que tous les corps publics, les corporations, les sociétés, les compagnies, et les habitants de comtés, paroisses, municipalités ou autres districts ou circonscriptions, à l'égard des actes qu'ils peuvent respectivement faire ou des choses qu'ils peuvent respectivement posséder."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le seul changement se trouve dans les mots " quiconque " qui a été ajouté. Le but de cet amendement est de faire disparaître certains doutes qui existent, car, avec l'article tel que rédigé, on suppose que ses dispositions ne s'appliquent pas aux corporations. On veut rendre la définition applicable aux corporations dans toutes les parties du code.

Annexe 75a.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Cet article a été étudié il y a quelque temps, et nous avons cru devoir le laisser en suspens, afin de considérer s'il était à propos ou non de l'adopter. Comme je l'ai expliqué, cette disposition est empruntée du code pénal de l'Etat de New-York.

Il a pour but d'établir des dispositions concernant les soldats faisant partie de la milice active qui sont appelés sous les armes en cas de grève. J'ai l'intention de remplir le blanc laissé dans cet article quant au montant de l'amende en y insérant les mots: " $50 au plus et de $10."

M. GOURLEY : Cet article va très loin. Le paragraphe (a) contient les mots :

"priver quelqu'un de son emploi," et le paragraphe (b) "empêche quelqu'un d'être employé soit à son service à lui ou au service d'autrui," tandis que le paragraphe (c) dit : "entrave ou obsède quelqu'un ou le patron de celui-ci à l'égard du négoce, des affaires ou de l'emploi de ce dernier, pour la raison que ce dernier est officier ou soldat de la milice active; et ainsi de suite. Ces dispositions comportent un sens très large, et peuvent s'appliquer à toutes les organisations ouvrières qui cherchent à faire respecter les droits de leurs membres. L'honorable ministre croit-il que les paragraphes (a) et (b) sont soumis à ces mots : "pour la raison que ce dernier est officier ou soldat de la milice active" comme l'est le paragraphe (c) ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Certainement.

M. GOURLEY : Ce n'est pas ainsi que je l'ai compris à la première lecture de l'article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'y vois aucun doute de cette nature.

M. GOURLEY : Ce premier article est la reproduction textuelle de la loi de l'Etat de New-York ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne voudrais pas dire qu'il en est la reproduction textuelle, mais il a été préparé de manière à correspondre au but que je voulais atteindre.

M. GOURLEY : Nous avons la loi de l'Etat de New-York ici ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le statut se trouve à la bibliothèque. Si mon honorable ami tient à ce que cet article soit laissé en suspens, je n'y ai pas d'objection, car il y a un autre article que je veux demander à la Chambre de laisser en suspens.

M. GOURLEY : Je le veux bien. Le ministre de la Justice sait-il si cet article a reçu une interprétation judiciaire dans l'Etat de New-York ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: J'ignore quelle est la teneur de l'ancien statut de New-York, tout ce que je sais, c'est qu'il y est en vigueur depuis une couple d'années. Je n'accorde que peu d'importance à l'interprétation judiciaire qu'il peut avoir reçue, du moment qu'il rend parfaitement notre idée.

M. GOURLEY : Tel que je le lis, je doute beaucoup que les paragraphes (a) et (b) se trouvent soumis aux disposition, du paragraphe (c).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député remarquera que le mot "ou" se trouve dans tous les paragraphes, et qu'il est gouverné par les mots "parce que."

M. GOURLEY : A première vue, je considère qu'il nous faut donner aux paragraphes (a) et (b) une définition passablement extraordinaire pour que les dispositions du paragraphe (c) s'y appliquent. Je crois que les cours de justice diront que le parlement n'a guère réussi dans la préparation de ces paragraphes.

L'article 75a est laissé en suspens.

Article 198a modifiant l'article 205.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement a été fait à la demande de la "Royal Art Union" de Londres, dans le but louable de distribuer des œuvres d'art. Mais depuis que cet amendement a été inséré dans le bill, on m'a fait remarquer qu'il était de nature à donner naissance aux inconvénients qui ont résulté de l'établissement des loteries à Montréal. J'ai essayé de soutenir le contraire, mais ceux qui ont combattu avec tant de succès l'établissement des loteries croient que cet amendement est de nature à nuire à leur travail à Montréal. Je considère donc qu'il est préférable de laisser l'article de côté pour le moment.

Article 257a.

M. SPROULE : Cet article est-il destiné à remplacer le bill soumis par le député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne voudrais pas que mon honorable ami (M. Sproule) dirait que cet article est appelé à remplacer le bill soumis par le député de Saint-Laurent (M. Bickerdike). Il s'agit d'une tentative de législation de ma part. Je regrette d'être obligé d'avouer que la législation que j'ai soumise à la Chambre ne semble satisfaire aucun parti. J'ai reçu des lettres de protestation de toutes les parties du Canada, de la part des membres de la "Women's Christian Temperance Union," qui prétendent que cette loi n'a pas une portée assez étendue.

D'un autre côté, d'autres personnes prétendent qu'elle va beaucoup plus loin que cela est nécessaire dans les circonstances. En présence d'un pareil conflit d'opinion, j'ai cru que ce qu'il y avait de mieux à faire pour le moment, c'était de laisser cet article de côté, avec l'espoir que l'année prochaine je serais en mesure de proposer quelque chose de mieux. Cette proposition devra avoir pour résultat de ramener la paix dans les deux camps.

M. GOURLEY : L'honorable ministre de la Justice espère-t-il pouvoir proposer l'année prochaine un article qui pourra donner plus de satisfaction au peuple ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai cru qu'en restant dans un juste milieu les deux parties seraient satisfaits.

M. GOURLEY : Le fait que les deux parties s'en plaignent n'est-il pas la meilleure preuve de la valeur de votre proposition ? Sans être outrancier, je crois que l'on devrait prendre quelque mesure pour limi-

ter l'usage des cigarettes par les enfants d'un certain âge. J'ignore quelle devrait être cette limite, mais je considère que l'adoption d'une disposition de cette nature serait de bonne politique. Il ne faut pas que nous nous laissions entièrement guider par les gens qui nous envoient des télégrammes. Nous devons décider ce qui est juste et l'accomplir. Je crois que l'honorable ministre aurait mieux fait d'abandonner cet article dès le commencement.

M. FRASER : Il est regrettable que ceux qui favorisent la prohibition n'aient pas accepté ce premier effort dans la direction de ce qu'ils demandent. Comme cet article constitue un mouvement très ferme vers le progrès, je suis surpris que la " Women's Christian Temperance Union " se soit prononcée contre ce projet de loi. Sans ajouter une foi absolue dans la prohibition comme remède au mal, je considère que cet article aurait eu un excellent résultat. Je regrette que le ministre de la Justice se soit laissé influencer par ces lettres et qu'en présence de ce conflit d'opinion, il ait jugé à propos de lâcher toute l'affaire. Toute correspondance qui peut avoir eu pour résultat de faire abandonner cet article, doit avoir été écrite par des gens qui semblent croire que ceux qui ont demandé cette modification n'avaient pas la tête à eux. De grands avantages devaient résulter des dispositions de cet article, et je ne crois pas qu'il soit possible de le rédiger d'une manière plus satisfaisante qu'il l'est actuellement. Je n'ai jamais cru qu'en prohibant la fabrication ou l'importation des cigarettes, nous pourrions empêcher tout le monde d'en fumer, mais je dis à ceux qui sont intéressés à empêcher les enfants de fumer des cigarettes, qu'il devrait résulter beaucoup de bien de l'adoption d'une législation de cette nature. Il est regrettable que ces réformateurs, qui constituent l'élément le plus parfait de la population canadienne, aient fait ce qui arrive souvent chez les gens de leur espèce, c'est-à-dire que lorsqu'ils n'obtiennent pas tout ce qu'ils demandent, ils refusent d'accepter ce qui est dans leur intérêt.

M. CLARKE : S'opposent-ils à cet article?

M. FRASER : Certainement, et c'est là qu'est toute la difficulté.

M. GOURLEY : Ils veulent qu'il aille plus loin.

M. CLARKE : En présence de ce fait, je crois que le ministre de l'Intérieur agit sagement, si le peuple, dans l'intérêt de qui cet article est préparé, refuse de l'accepter. Il est également bon de ne pas oublier que bien d'autres personnes ont fait des instances auprès de l'honorable ministre et ont essayé de lui faire comprendre que cet article était beaucoup trop sévère. Une nombreuse délégation, composée de personnes intéressées dans le commerce du tabac, a eu une entrevue avec le ministre de la Justice ainsi qu'avec un grand nombre de députés à ce sujet. Ils ont fait remarquer qu'ils n'ouvraient pas des magasins de tabac dans le but de vendre des cigarettes aux enfants, et que si l'article inséré dans le bill par le ministre de l'Intérieur était voté, il leur causerait un tort considérable. Ils reconnaissent que le mal existe et qu'il faut y remédier, mais ils proposèrent de laisser l'article en suspens durant douze mois, afin que durant ce délai les parties intéressés puissent faire des représentations au ministère de la Justice pour lui permettre de préparer un article que les deux partis pourraient adopter.

M. SPROULE : Cet article suscite exactement la même objection que l'on a fait valoir à l'encontre de la loi d'Ontario. Cette dernière loi défend la vente des cigarettes aux enfants âgés de moins de seize ans. Voici comment l'on s'y prend pour éluder les dispositions de la loi : Un certain nombre de jeunes gens se réunissent dans un endroit quelconque. Un ou deux d'entre eux sont âgés de plus de seize ans, les autres enfants remettent leur argent à ceux qui sont plus âgés, lesquels vont acheter les cigarettes et les distribuent parmi leurs compagnons. Le fait d'augmenter la limite d'âge de deux ans n'empêchera pas les jeunes gens d'avoir recours au même procédé à l'avenir, et je ne suis pas surpris que les membres de la " Women's Christian Temperance Union " s'y opposent.

M. FRASER : Le fait de savoir que l'on pourra réussir à éluder cette loi sous certains rapports ne doit pas être une raison suffisante pour nous empêcher de l'adopter. Je ne crois pas que l'on puisse trouver à chaque pas des enfants disposés à avoir recours au moyen mentionné par l'honorable député (M. Sproule). J'admets que les enfants trouveront bien autant de moyens que les grandes personnes d'éluder cette loi; mais il n'en est pas moins vrai que le fait d'avoir une pareille loi dans nos statuts servira à les détourner de cette mauvaise habitude et à leur enseigner à mieux faire. C'est une excellente chose que les enfants connaissent son existence. Le pays est rempli de jeunes gens qui fument la cigarette sans même savoir que cela est dommageable à leur santé; mais une fois qu'ils sauront qu'à part ce tort qu'ils se causent, cet usage est défendu par la loi, cela aura un bon effet. Je regrette que les membres de la " Women's Christian Temperance Union " n'aient pas accepté avec joie cette mesure qui constitue un pas de plus dans la bonne direction.

M. GOURLEY : Malgré l'objection soulevée par les membres de la " Women's Christian Temperance Union " et les fabricants de tabac du Canada, je n'en considère pas moins cet article du projet comme très important et très utile. Je sais que cette société représente la meilleure classe de la popula-

tion dans la Nouvelle-Ecosse. J'ignore quels sont ceux qui en font partie dans le reste du Canada ; tout ce que je sais, c'est qu'elle représente des personnes qui veulent avant tout assurer l'avenir de leurs familles et répandre ces idées qui doivent guider les actions de toutes les femmes et de toutes les mères canadiennes. J'admets avec mon honorable ami (M. Fraser) que cet article constitue un pas de fait dans la bonne direction, et cela pour deux raisons. En premier lieu, je considère que ses dispositions auront pour résultat d'empêcher le commerçant ordinaire de vendre à un enfant, car en le faisant il s'exposera à la lourde amende décrétée par la loi. En deuxième lieu, je dis, avec mon honorable ami de Guysborough, qu'une fois que l'enfant saura qu'il est défendu à ceux qui n'ont pas encore atteint un certain age de fumer des cigarettes, à moins d'être un enfant absolument incorrigible, cela aura pour résultat de le détourner de cette mauvaise habitude. Quand il saura qu'il lui est défendu de fumer des cigarettes et que si quelqu'un le surprend sur la rue une cigarette aux lèvres il s'expose à être arrêté, cela l'engagera à renoncer à son usage. Les commerçants de tabac sont des gens respectables et ils ne voudront pas s'exposer à être poursuivis et à être condamnés à l'amende pour avoir vendu du tabac à un enfant. Grâce à cette loi, vous atteignez donc l'enfant qui veut fumer des cigarettes comme celui qui les vend.

Tout en ne favorisant pas les moyens extrêmes sous ce rapport, il me faut reconnaître les faits tels que je les vois. J'ai remarqué dans les rues du Truro, des jeunes gens de 13 et 14 ans fumant la cigarette ; et dans chaque cas j'ai constaté que ces enfants avaient un air dégénéré et des traits pâles et amaigris ; or, je suis bien convaincu que cela provenait de cette mauvaise habitude qu'ils ont contractée. Il est certain que cet usage du tabac cause un tort considérable à notre population, de même que l'abus des liqueurs enivrantes. Par conséquent, comme tout citoyen doit travailler à maintenir la vigueur de la population, il est de notre devoir de protéger ces jeunes gens qui, par suite d'avertissements insuffisants, et avant de comprendre l'importance qu'il y a de conserver sa force intellectuelle et physique, ruinent leur santé en faisant usage de tabac.

Pour ces raisons, je considère que cet article est très modéré. Je prie le ministre de ne pas se rendre au désir exprimé dans tous les télégrammes qu'il peut recevoir des parties intéressés, soit des membres de la "Woman's Christian Temperance Union" ou des commerçant de cigarettes. Tous ces gens sont intéressés. Nous sommes les juges ; notre devoir est d'écouter les raisons invoquées par les deux parties, et de nous prononcer sur la question. Nous devons être prêts à dire : Cette prétention est juste et équitable, ou vous allez trop loin, vous demandez trop et l'opinion publique n'est pas disposée à aller aussi loin. Pour ma part, je tiens à dire au ministre que je suis disposé à voter en faveur de cet article. Quelles que soient les prétentions des deux parties, cette mesure est un pas de fait dans la bonne voie. Si, plus tard, nous constatons qu'elle donne de bons résultats, nous irons plus loin. Cet article devrait être maintenu.

M. HOLMES : Bien que la disposition actuelle n'aille pas aussi loin que l'article original, je suis convaincu qu'elle devrait être adoptée. Ayant appuyé la résolution originale, j'ai eu l'occasion de discuter cette question avec les dames qui font partie de la "Woman's Christian Temperance Union."

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HOLMES : Et je suis encore prêt à appuyer une semblable proposition n'importe quand. Je ne suis pas le seul membre de cette Chambre qui ait eu une entrevue avec ces dames. Je crois que tous les députés ont eu ce plaisir. Au cours de la conversation que j'ai eue avec elles, une fois que le bill original eut été rejeté, j'ai essayé de leur faire accepter cet article à titre de demi-mesure. J'ignore quelles sont les objections que l'on peut avoir fait valoir auprès du ministre, mais je suis bien convaincu que la masse des réformistes—ceux qui tiennent réellement à remédier au mal—sera satisfaite de cette mesure telle qu'elle est. Pour ma part, je la voudrais plus sévère ; mais puisque cela est impossible, je crois que les réformistes seraient disposés à accepter cette mesure comme pis aller.

J'insiste donc auprès de l'honorable ministre pour qu'il conserve cet article. Le seul fait qu'il s'agit d'une loi fédérale, soutenue par l'autorité de ce parlement, aura pour résultat d'empêcher la vente des cigarettes aux enfants. Je serais heureux de voir élever de quelques années la limite d'âge. Lors de la discussion, j'ai remarqué que l'on avait donné avis dans le parlement anglais d'une mesure destinée à prohiber la vente du tabac à toute personne âgée de moins de 21 ans. Bien que personnellement je n'ai pas d'objection à l'adoption de l'article actuel, je serais d'avis d'élever davantage la limite d'âge. Le ministre se rendra au désir populaire en permettant que cet article soit incorporé dans le code criminel ; ses dispositions recevront certainement l'approbation de la masse du peuple qui est en faveur d'une loi de cette nature. Il se peut qu'il ne reçoive pas l'approbation de la "Woman's Christian Temperance Union." Mais si nous n'adoptons pas cet article durant la présente sesison, elles reviendront probablement à la charge l'année prochaine et demanderont une législation semblable à celle qui a été rejetée. Tandis qu'en adoptant l'article tel que préparé, nous préviendrons peut-être cela. Tout en étant en faveur de la prohibition complète

de la vente des cigarettes, je comprends que la mise en vigueur d'une pareille législation offre de nombreuses difficultés. Mais je suis bien convaincu qu'un article comme celui-ci est destiné à faire beaucoup de bien, et j'espère que le ministre ne le retranchera pas du bill.

M. ROSAMOND : Je désire ajouter quelques mots à ce qui a déjà été dit à ce sujet par le député de Colchester (M. Gourley) ainsi que par le député de Guysborough (M. Fraser.)

Cette proposition de loi est recommandable. Trop d'enfants fument habituellement la cigarette, et tout ce qui tend à réprimer cette habitude est digne d'approbation. Aussi, je regretterais que le ministre de la Justice jugeât nécessaire de retirer cet article. Je ne sais pas s'il est aussi parfait qu'il pourrait l'être ; néanmoins, c'est un pas fait dans la bonne voie, et si quelque chose clochait, on pourrait y remédier.

M. LOGAN : Quand la Chambre a été appelée à se prononcer sur la résolution du représentant de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike), j'ai vivement combattu la proposition, parce que je croyais que, si on lui donnait force de loi, elle ne produirait pas le résultat désiré. Je ne crois pas que le sentiment populaire dans notre pays soit en faveur de l'interdiction absolue de la vente des cigarettes au Canada. Le présent article, cependant, aurait une portée différente et il a du bon. Personne, il me semble, ne m'accusera d'être toqué sur ce sujet. Mais, je représente un collège électoral dont la population porte un vif intérêt à cette question et je dois protester contre la suppression du présent article. S'il doit être retiré, il aurait mieux valu ne jamais le rédiger. On semblerait laisser entendre au public que nous hésitons à adopter une loi et cette hésitation ne saurait avoir un effet salutaire sur la jeunesse canadienne. Je ne parle pas de l'usage du tabac. En traitant un tel sujet, il est probable que plusieurs d'entre nous ne seraient pas conséquents avec eux-mêmes. Mais je dois déclarer qu'à mon avis, l'habitude qu'ont les enfants de fumer la cigarette est de nos jours l'une des pratiques les plus pernicieuses, notamment dans le cas de jeunes garçons âgés de quatorze à seize ans.

Je ferai observer que plusieurs provinces ont adopté une disposition semblable à celle du présent article. Je demande au ministre de la Justice s'il ne peut pas permettre que l'article soit mis aux voix ou, au moins, demeure en suspens. Ce serait faire un pas en arrière que de biffer cet article après l'avoir incorporé dans le bill.

M. McCARTHY : Je désire également enregistrer mon protêt contre le retrait du présent article. De plus, je n'approuve pas les raisons qu'on invoque pour motiver cette décision. De ce que les deux clans intéressés trouvent à redire, on serait porté à croire, dans des circonstances ordinaires, que l'article se tient dans un juste milieu. Pour ma part, je ne suis pas prêt à dire que j'irais plus loin que ne le propose l'article en question. Mais celui-ci ayant été soumis à nos délibérations, je me déclare disposé à l'appuyer et je proteste contre son retrait. Le représentant de Cumberland l'a dit, plusieurs provinces ont adopté des dispositions semblables ou d'autres plus mitigées. Pourtant, je ne crois pas que la présente prescription soit trop rigoureuse et je souhaite que le parlement la mette au nombre de nos lois.

M. ROSS (Ontario) : Selon moi, le ministre de la Justice commettrait une faute grave, s'il retirait le présent article. Cette conduite, j'en suis convaincu, produirait un mauvais effet sur les initiateurs de l'agitation contre la fabrication et la vente des cigarettes. Si une disposition légale n'est pas adoptée, ils se désintéresseront à l'avenir à l'égard de toutes les bonnes causes. Le parlement n'a rien fait dans le sens indiqué par la résolution du représentant de la division Saint-Laurent de Montréal, et maintenant qu'une autre occasion se présente, elle va nous être enlevée.

Cela n'est pas juste, il me semble. Nous savons tous combien l'usage du tabac sous forme de cigarettes est nuisible aux enfants et aux jeunes garçons pendant leur croissance. A la présente session on nous a démontré que l'usage de la cigarette est extrêmement pernicieux pour la jeunesse. Dans ces circonstances je crois qu'il est à propos d'adopter l'article de la loi. A mon avis, cet article répond mieux au but qu'on se propose que la motion qui fut présentée il y a quelque temps. La fabrication des cigarettes est si facile, qu'il y a lieu de se demander si une loi réussirait à en réprimer la pratique. Il est aisé de se procurer le papier et le tabac haché et, conséquemment, les jeunes garçons peuvent facilement préparer leurs cigarettes. Puisqu'il en est ainsi, la cigarette serait en vogue parmi ceux qui la fabriqueraient et le revenu en souffrirait naturellement. Néanmoins, je crois que la disposition de l'article que nous étudions aurait un effet salutaire ; ce serait un pas dans la bonne voie.

M. WRIGHT : Pour ma part, si le présent article était biffé, je le regretterais beaucoup. Nous nous souvenons par quelle forte majorité fut appuyée la proposition d'interdire la cigarette, et s'il est impossible d'obtenir tout ce que nous désirons en fait de prohibition, nous pouvons au moins adopter quelque disposition qui aurait un effet salutaire. Je suppose que nous ne pouvons pas empêcher que le présent article soit biffé ; mais il faudra y revenir à la prochaine session et présenter de nouveau le bill qui, cette année a été déclaré irrégulier par suite d'un vice de forme. Je me suis entretenu récemment avec un groupe de citoyens de la ville que j'habite du tort que cause la cigarette et j'ai appris que le mal ne fait qu'empirer parmi les élèves de

nos lycées. J'étais à Toronto, la semaine dernière, et les membres de la Women's Christian Tenperance Union m'ont fait connaître quelle modification il serait désirable d'apporter à la loi au cours de la présente session.

Je leur expliquai les dispositions du présent bill et on me répondit que leur adoption aurait du bon et que, ne pouvant obtenir tout ce qu'elles demandaient, l'article que nous délibérons suffirait peut-être dans l'intervalle et que, dans tous les cas, elles pourraient constater quels seraient les effets de sa mise en vigueur. Je regretterais beaucoup le retrait de cet article qui nous obligerait à recommencer notre campagne à la prochaine session.

M. McEWEN : Je crois que le présent article produirait d'heureux résultats et je m'unis à mes collègues pour protester contre la proposition de le faire disparaître du projet de loi. Je crois même qu'il vaut mieux que les prescriptions du bill primitif, parce qu'il attaque le mal dans sa racine et le ferait disparaître.

M. KAULBACH : J'ajouterai un mot à ce qui a déjà été dit des effets pernicieux de la cigarette chez les jeunes garçons de moins de dix-huit ans. Des médecins déclarent que l'usage de la cigarette par les garçonnets est des plus préjudiciables. Ces médecins, nos guides les plus sûrs en pareille matière, se sont prononcés très clairement.

Je crois que le tabac est toujours nuisible, et qu'il l'est davantage pour la jeunesse, vu qu'il engendre d'autres habitudes qui à la longue deviennent invétérées. Je supplie le gouvernement de ne pas retrancher cet article du bill, parce que je crois qu'il nous fera entrer dans la bonne voie. Si j'étais libre d'agir comme bon me semble, la limite d'âge serait reculée ; car, un jeune homme, à qui on interdirait l'usage de la cigarette jusqu'à sa majorité, serait alors mieux en état de discerner entre le bien et le mal, et il comprendrait la gravité de la faute qu'il commettrait en enfreignant la loi contre l'usage de la cigarette. Si une loi était adoptée, chaque municipalité jalouse de sa bonne réputation s'appliquerait à la faire observer. Un dimanche passé, m'en allant à l'église, je vis trois ou quatre jeunes garçons, de 14 ou 15 ans au plus, fumant la cigarette dans la rue. Je leur adressai la parole, leur reprochant leur conduite, et je leur enlevai leurs cigarettes. L'un d'eux fit la moue, mais j'étais convaincu que j'avais rendu service à ces enfants et, de plus, donné le bon exemple aux autres.

M. HENDERSON : Je considère que le présent article est la reproduction fidèle de la loi d'Ontario. Cette loi provinciale est en vigueur depuis des années, et à ma connaissance, elle n'a pas eu de conséquences nuisibles. Je crois que cette loi a porté d'heureux fruits et je suis certain que pas un seul habitant d'Ontario ne désire qu'elle soit abrogée. Le représentant de Grey-est (M. Sproule)) a dit que, dans Ontario, la limite d'âge est fixée à seize ans, mais je constate qu'elle est fixée à dix-huit ans, comme dans le projet de loi que nous délibérons. Je souhaite que le ministre de la Justice ne touche pas à cet article. Même si la loi est différente dans les autres provinces, je suis certain qu'il ne saurait y avoir de mal à appliquer cette prescription de la loi d'Ontario au Dominion tout entier. En biffant cet article, je me demande comment le ministre de la Justice obtempérera aux désirs des femmes dont il nous a parlé. Si j'ai bien compris, elles veulent avoir une loi plus sévère ; mais, puisque le ministre de la Justice ne peut pas se rendre à leurs demandes, je crois qu'il ferait bien de ne pas toucher à cet article, afin que les autres provinces du Dominion profitent des mêmes avantages dont jouit la province d'Ontario.

M. GOURLEY : Je dois dire au ministre de la Justice que, vu la récente décision du comité judiciaire du Conseil privé touchant la loi relative à l'observance du dimanche, il est probable que toutes les lois provinciales de même nature sont nulles et que, par conséquent, il serait bon d'adopter cette disposition, afin de donner au pays quelques moyens de se protéger contre l'abus de la cigarette.

M. ROSAMOND : L'inconvénient, c'est que cet article ne va pas assez loin. Mon honorable ami (M. Gourley) semble croire qu'il est illégal pour un jeune garçon de fumer la cigarette, tandis qu'en réalité, l'article statue simplement qu'il est interdit de vendre des cigarettes aux jeunes garçons n'ayant pas atteint l'âge mentionné. On obtiendrait de meilleurs résultats en interdisant aux jeunes garçons mineurs, moins de 18 ans, de fumer la cigarette dans la rue, ou n'importe où ailleurs. Une telle disposition serait certainement salutaire. Non seulement le ministre de la Justice devrait maintenir le présent article, mais il devrait le rendre plus rigoureux, en décrétant qu'il est défendu à un jeune garçon n'ayant pas atteint un certain âge de fumer la cigarette.

M. KAULBACH : Je suis de l'avis de mon honorable ami (M. Rosamond). Je suis convaincu qu'on obtiendrait de meilleurs résultats, si la loi permettait à celui qui voit un jeune garçon fumer la cigarette de le saisir au corps et de le remettre aux mains de l'autorité.

M. FRASER : Voilà exactement le moyen de ne rien obtenir—chercher à tout avoir à la fois. L'article va suffisamment loin ; contentons-nous-en. Il y a mille et une dispositions que nous voudrions voir incorporées dans nos lois, mais cela est impossible parce qu'elles seraient impraticables. Con-

mençons d'abord par une chose—faire l'éducation du peuple par la loi—et les autres viendront plus aisément. Quand nous aurons obtenu ceci, le reste viendra naturellement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire motiver la décision que j'ai prise. Il y a dans ce pays une grande divergence d'opinions touchant la répression de l'usage du tabac. Les uns croient qu'on devrait interdire entièrement la fabrication et la vente du tabac ; d'autres pensent que c'est aux parents à défendre dans chaque famille l'usage du tabac par leurs membres. Ce sont les deux opinions extrêmes. Entre elles, il y a un juste milieu. L'homme sage croit que le commerce du tabac est une question grave qui doit être réglementée par l'Etat. J'emploie à dessein le mot "réglementer," car il me semble que l'Etat ne doit pas trop s'ingérer dans la conduite des enfants ou des adultes. Quant à la question qui nous occupe, les personnes sensées croient que nous devrions réglementer l'usage de la cigarette qui, de l'avis de quelques personnes, est préjudiciable. C'est ce qui a engagé mon honorable ami de Montréal à présenter un projet de loi pour interdire la fabrication et la vente du tabac. Ceux qui favorisaient cette proposition sont mécontents de la demi-mesure que j'ai présentée et qui est reproduite dans l'article que nous délibérons maintenant. D'autres croient que ce commerce devrait être réglementé et pensent que la disposition que j'ai proposée ne produirait pas de bons résultats. Ainsi, les uns objectent que si cette loi est adoptée, elle soumettra à une injustice criante les marchands honnêtes qui ne désirent, après tout, qu'exercer un négoce licite et que la loi aura pour résultat de créer une armée de dénonciateurs qui, en induisant les enfants en tentation, chercheront à causer des ennuis à ceux qui, autrement, ne seraient pas molestés dans la conduite de leurs affaires. Vu que le présent article ne contente aucune des parties intéressées, j'ai cru qu'il valait mieux le biffer pour remettre toute la question à l'étude et proposer plus tard un nouveau projet de loi. Je suis moi-même d'avis, après avoir entendu les représentations des deux camps, que le présent article peut être amélioré. Je ne veux pas le retoucher à la hâte. J'ai au moins donné une preuve de mes bonnes intentions. Réflexion faite, j'espère pouvoir rédiger un article qui ne donnera pas prise aux objections que celui-ci a soulevées de toutes parts.

M. BLAIN : Je désire enregistrer mon protêt contre le retrait du présent article. Le représentant de Halton a fait observer qu'il était la reproduction fidèle de la loi d'Ontario.

Celle-ci, je crois, est généralement acceptée. Malheureusement, elle n'est pas appliquée dans cette province. A mon avis, l'adoption du présent article n'empêcherait pas de nouvelles lois concernant la fabrication et la vente des cigarettes au Canada. J'ai compris qu'il s'agissait d'un compromis entre les factions extrêmes. Quant à moi, je désire protester contre le retrait de l'article, et déclarer qu'il devrait être adopté à la présente session. Si le gouvernement, après mûre réflexion, juge à propos de présenter une loi nouvelle, il pourra le faire plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Bien entendu, si je retire le présent article, c'est dans le dessein d'en présenter un autre qui répondra mieux aux exigences de la situation. Je ne me laisserai influencer ni par ceux qui sont intéressés au commerce du tabac, ni par ceux qui, ne fumant pas eux-mêmes, croient que personne ne devrait fumer. Je désire seulement proposer un projet de loi concernant l'usage de la cigarette par les enfants.

M. CALVIN : A la présente session?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Telle est mon intention—avant que le comité fasse rapport du bill.

M. GILMOUR : Le ministre est-il prêt à dire s'il considère que les enfants qui fumeront dans la rue se rendront coupables d'une infraction à la loi?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà une excellente recommandation, et je me demandais s'il était juste de ne punir que celui qui, par erreur, vendait des cigarettes, sans inquiéter l'enfant. Attendu que les parents semblent fortement désirer réprimer l'usage de la cigarette, je crois qu'il serait bon de les punir dans la personne de leurs enfants.

M. GILMOUR : Je crois que le ministre de la Justice ferait bien d'étudier cette recommandation. Les parents doivent prêter main-forte à ceux qui veulent faire observer la loi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je dois ajouter que j'ai reçu plus de cent protêts de toutes les parties du Canada de la part de la Women's Christian Temperance Union contre l'article projeté, et qu'avant aujourd'hui, je n'ai entendu personne appuyer ma proposition.

L'article 257 est biffé.

Le comité rend compte de ses délibérations.

JUGES DES COURS PROVINCIALES—TRAITEMENTS.

La Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales et de prescrire que le traitement du juge en chef de la cour suprême des Territoires du Nord-Ouest sera de $5,000 par année, et celui des cinq juges puînés de ladite cour, de $4,000 chacun, par année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Cette résolution a pour objet de nous permettre de nommer deux nouveaux juges. Nous ne touchons pas aux traitements. Nous avons reçu des représentations très pressantes de la part du barreau, concernant l'insuffisance des juges dans les Territoires. Nous nous faisons autoriser présentement à nommer un juge de plus.

M. COCHRANE : Pourquoi ne pas envoyer dans les Territoires certains juges d'Ontario, plutôt que de leur faire parcourir le pays pour tenir des enquêtes?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette recommandation a du poids et on pourrait la prendre en considération lors de la nomination du juge.

M. MONK : A-t-on prouvé au ministre que la besogne judiciaire a considérablement augmenté?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les causes civiles et criminelles ont augmenté d'une manière énorme. Je suis peut-être plus au courant des procès criminels, attendu qu'ils relèvent plus directement du ministère de la Justice. Depuis deux ans, leur nombre a augmenté de plus de la moitié.

M. GOURLEY : Il y a quatre ans, je demeurais au Nord-Ouest, et il était difficile d'obtenir qu'un juge se mît en tournée. Aussi je comprends facilement qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre des magistrats.

M. REID (Grenville) : Le ministre croit-il que $5,000 constituent un traitement suffisant pour le juge en chef de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest ? Là-bas, la vie est beaucoup plus cher que dans l'est, et pour remplir un pareil poste, il faut choisir parmi les avocats les plus habiles. Je crois difficilement qu'un avocat marquant abandonnerait sa clientèle pour revêtir l'hermine.

M. BENNETT : Il n'aurait pas de clientèle à abandonner.

M. REID (Grenville): Ceux-là ne devraient pas être appelés à monter sur le banc judiciaire. On devrait choisir les avocats les plus habiles. Un traitement de $5,000 n'est guère suffisant.

M. GOURLEY : Il y a là-bas beaucoup de gibier et une grande quantité de bœufs et de moutons, et il doit être facile d'y vivre avec un traitement de $5,000 par année.

La résolution est rapportée.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

1. Résolu,—Que les traitements des juges de la cour suprême de judicature de l'Ontario, seront comme suit :—

	Par année.
Le juge en chef de l'Ontario..	$6,000
Quatre juges de la cour d'appel, chacun...	5,000
Le juge en chef du Banc du Roi..	6,000
Deux juges de la Haute cour de justice, division du Banc du Roi, chacun..	5,000
Le chancelier de l'Ontario....	6,000
Deux juges de la Haute cour de justice, division de la chancellerie, chacun ..	5,000
Le juge en chef des plaids communs.. ..	6,000
Deux juges de la Haute cour de justice, division des plaids communs, chacun..	5,000
Le juge en chef de la division de l'échiquier..	6,000
Deux juges de la Haute cour de justice, division de l'échiquier, chacun..	5,000

2. Résolu,—Que si le juge en chef du Banc du Roi, ou le chancelier de l'Ontario, ou le juge en chef des plaids communs, ou le juge en chef de la division de l'échiquier, est nommé à la cour d'Appel, l'Exécutif pourra ordonner qu'il lui soit accordé un traitement non inférieur à celui qu'il recevait auparavant comme juge en chef ou chancelier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Cette résolution a pour but de faire concorder nos lois fédérales avec les lois d'Ontario. L'acte concernant la judicature d'Ontario, modifié en juin dernier, décrète qu'il y aura dans la haute cour une division de l'Echiquier. Par conséquent, il est nécessaire de pourvoir aux traitements d'un juge en chef et d'un juge puîné de la nouvelle division. La présente résolution ne cencerne en rien la cour d'Appel.

M. CASGRAIN : Je félicite la province d'Ontario qui a trouvé le moyen de faire augmenter le traitement des juges de cette province. Je souhaite que la province de Québec marche sur ses brisées, adopte une loi semblable et fasse augmenter la rémunération bien insuffisante des juges de notre province. Il y a dans Québec deux juges en chef et un juge en chef suppléant—le juge en chef de la cour d'Appel, le juge de la cour Supérieure et le juge en chef-suppléant de cette dernière, qui demeure à Montréal, tandis que le juge en chef demeure à Québec, ou vice versa. En vertu de la nouvelle loi, il y a dans Ontario cinq juges qui tous reçoivent un traitement de $6,000. Je découvre aussi dans le 2me paragraphe de la résolution est un excellent moyen de faire augmenter le traitement des juges. En effet, ce paragraphe décrète que lorsqu'un juge en chef de l'une des divisions est nommé à la cour d'Appel, il continue à toucher $6,000, tandis qu'il ne devrait recevoir que $5,000, comme les autres juges puînés. Dans Ontario, il y a quatorze juges qui ne touchent pas moins de $5,000 et cinq dont le traitement s'élève à $6,000. Il se peut aussi que des juges en chef des cours inférieures soient nommés à la cour d'Appel, et reçoivent $6,000. Je désire appeler l'attention de mon honorable ami, ce qui a déjà été fait à maintes reprises, sur l'insuffisance absolue des traitements des juges à Montréal. Si les membres de la profession légale demandent que ces traitements

soient augmentés, ce n'est pas parce qu'ils espèrent devenir juges à leur tour, mais parce qu'ils croient rendre un service réel au pays, en portant cette question à la connaissance des autorités. Je sais bien qu'il n'y a pas lieu de s'en prendre à mon honorable ami, s'il n'a pas pu, à la présente session, présenter un projet de loi à l'effet d'augmenter le traitement des juges, à Toronto, à Montréal et à Québec. Je ne suis pas en faveur d'augmenter la rémunération de tous les juges du Canada, mais si mon honorable ami consulte ceux qui savent ce qu'il en coûte pour vivre à Montréal, il apprendra qu'un traitement de $5,000 est tout-à-fait insuffisant pour celui qui occupe dans la société la position élevée que doit occuper un juge dans une ville comme Montréal. Tous les hommes d'affaires de cette ville et non-seulement les membres de la profession légale, mais tous ceux qui sont mêlés au mouvement commercial lui tiendront le même langage.

Il semble étrange que celui qui est commis à l'administration de la justice, qui tient entre ses mains la vie des citoyens et leur fortune, qui est souvent mis en jeu jusqu'à concurrence de centaines de milliers de dollars, ne reçoive que la modique somme de $5,000 ou $6,000, tandis que celui qui est à la tête d'une institution financière, d'une importance même secondaire, touche $10,000 et que ceux qui dirigent les grandes corporations reçoivent de $25,000 à $50,000 par année. Je dois dire qu'à Montréal, les juges sont obligés de ne prendre aucune part aux fonctions de la vie sociale ou aux divertissements mondains, parce qu'ils ne sont pas en état de rendre les politesses qu'ils auraient reçues. Je l'ai déjà dit, la Chambre a souvent été saisie de cette question. Je comprends qu'à cette époque tardive de la session, il serait impossible de présenter un projet de loi pour faire droit à nos juges, dirai-je. Mais j'insiste auprès de mon honorable ami qui a beaucoup d'influence dans le gouvernement et auprès de ses partisans et je lui fais remarquer que l'occasion est propice d'opérer un changement, sinon à la présente session, du moins à la prochaine—s'il doit y en avoir une autre. Je ne veux pas que l'honorable leader de la Chambre prenne maintenant d'engagement ; mais si le présent parlement doit se réunir de nouveau, j'espère qu'il se rendra aux vœux de la grande majorité de la population de la province de Québec et du Dominion tout entier et qu'il présentera un projet de loi tendant à accorder aux juges un traitement qui leur permettra de faire honneur au rang qu'ils occupent en ce pays.

M. BARKER : Je désire appeler l'attention du ministre sur ce qui me semble une anomalie dans les différents traitements mentionnés dans la résolution. Le traitement des juges de la cour d'Appel, d'après la résolution, est le même que celui des juges de la Haute cour. Si je me trompe, le ministre peut me reprendre; mais je crois que les juges de la Haute cour touchent des allocations que les juges de la cour d'Appel ne reçoivent pas, des allocations de tournée et autres. Or, il me paraît étrange qu'un juge de la Haute cour soit mieux rétribué qu'un juge de la cour d'Appel, le plus haut tribunal de la province, appelé à confirmer ou à infirmer les décisions des autres cours; néanmoins, les juges de la cour d'Appel reçoivent un traitement inférieur à celui des juges sur lesquels ils ont préséance. Je dois aussi faire observer au ministre que pour $5,000, traitement d'un juge puîné, et $6,000 traitement d'un juge en chef, il est impossible d'engager les membres les plus brillants du barreau à monter sur le banc. Je crois qu'il est généralement admis dans toute la province—c'est une question sur laquelle on n'aime pas à s'appesantir, car on semblerait décrier ceux qui sont déjà montés sur le banc—quoi qu'il en soit, il est indiscutable que le gouvernement ne peut pas engager les meilleurs avocats d'Ontario à revêtir l'hermine, en ne leur offrant que les traitements qui sont mentionnés dans la résolution. Voilà un problème que le gouvernement devrait étudier et trancher. Car il est connu qu'il est impossible d'obtenir les services des plus beaux talents et on devrait toujours pouvoir faire monter sur le banc l'élite des avocats de la province.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme mon honorable ami, je crois que la modicité du traitement que nous accordons aux juges empêchera les plus savants de nos avocats de monter sur le banc. Je ne parle que comme ministre, et à ce titre, je suis obligé de m'en tenir à ce qui est énoncé dans le bill ; si j'étais simple député, j'aurais probablement bien d'autres observations à présenter. Pour ce qui est des juges de la cour d'Appel, mon honorable ami (M. Barker) devra se rappeler que les juges de la Haute cour de justice reçoivent ce qu'on appelle une allocation de tournée chaque fois qu'ils vont rendre la justice en dehors du lieu de leur résidence, et que cela s'ajoute à leur traitement. Bien que mon honorable ami connaisse cette question mieux que moi, je crois néanmoins que les juges de la cour d'Appel voyagent aussi parfois, et qu'ils ont droit de ce chef à l'allocation que l'on accorde aux juges de la Haute cour.

M. BARKER : Je crois qu'ils ne voyagent plus comme autrefois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais on paie les frais de déplacement des juges qui vont en tournée de justice en des endroits divers.

M. WILSON : Je prierai le ministre de la Justice d'expliquer la différence qui s'accuse dans le chiffre du traitement accordé aux juges dont il est ici question. Ainsi, nous avons dans la province d'Ontario des juges de cour de comté qui reçoivent un traitement de $2,400 par année, plus leurs frais de déplacement. Aucune autre province n'a

de ces magistrats. Partout le traitement des juges est plus élevé que le leur. Au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, on ne paie pas les frais de déplacement des juges ; je suppose qu'il y est pourvu de quelque autre façon. J'aimerais que le ministre nous donnât une explication générale de cette différence de traitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans la province de Québec, il n'y a pas de juges de cour de comté, et cela provient de ce que notre système judiciaire fut établi avant la Confédération. En vertu de ce système, tous les juges font partie de la cour Supérieure. Dans notre province, les cours se divisent come suit : nous avons la cour Supérieure qui constitue le tribunal de première instance, et la cour d'Appel à laquelle on en appelle des décisions de la cour Supérieure. Il en est autrement dans la province d'Ontario où il y a des juges de la Haute cour, des juges de la cour d'Appel et des juges de cour de comté, et je crois qu'il en est de même dans toutes les provinces anglaises. Je suis bien près de penser que ce système vaut mieux que celui qui prévaut dans notre province. Je crois qu'il y aurait avantage pour nous à modifier notre système et à nommer des juges de cour de comté. Nous n'avons pas le droit de la faire. Mais parlant en ma qualité de représentant de la province de Québec, je me crois autorisé à dire que nous gagnerions à réduire le nombre des juges de la cour Supérieure et à nommer des juges de cours de comté dont les fonctions seraient peu près semblables à celles des juges des cours de comté de la province d'Ontario. Lorsque, il y a de cela quelques années, je faisais partie de l'Assemblée législative, il me fut donné de discuter un bill de ce genre présenté par le procureur général d'alors, et, bien que je n'appartienne pas à son parti politique, je dus approuver son projet, parce que, dans mon opinion, la province de Québec compte trop de juges de la cour Supérieure. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas notre faute si notre système judiciaire est ainsi établi ; tout ce que nous avons à faire, c'est de pourvoir aux besoins de la province sous ce rapport. Il ne nous est pas possible de modifier cet état de choses, parce que l'organisation judiciaire relève de la législature provinciale. Un honorable député me dit que notre système coûte moins cher que celui de la province d'Ontario ; je regrette de ne pas partager son avis. Dans la province d'Ontario, l'administration de la justice revient à 12.32 cents par tête, tandis que dans celle de Québec, elle revient à 13.24 cents, de sorte que le dépense est un peu plus élevée chez nous. Cela est, du reste, assez naturel, eu égard à l'usage des deux langues.

Pour ce qui est de la question que l'honorable député m'a posée il y a un instant, je dirai que tous les juges des cours de comté du Dominion sont sur un même pied. Ceux de la province d'Ontario reçoivent $2,400 et leurs frais de déplacement. Il en est de même dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard, du Manitoba et de la Colombie Anglaise ; il n'y a pas de juges de cours de comté dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. CLARKE : Cette échelle s'applique-t-elle aux juges puînés des cours de comté ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Les juges puînés des cours de comté reçoivent d'abord $2,000, et le chiffre de leur traitement s'accroît chaque année jusqu'à ce qu'il soit de $2,400.

M. WILSON : Le rapport de l'auditeur général ne paraît pas indiquer que l'on ait payé de frais de déplacement au Manitoba, dans la Colombie Anglaise ou dans les Territoires. C'est là-dessus que portait la question que j'ai posée à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas le rapport de cette année, mais je suis en mesure de dire qu'il a été payé $15,038.26, l'année dernière, pour frais de voyage des juges de la province d'Ontario.

M. WILSON : Cela figure au rapport de l'auditeur général ; mais combien a-t-on payé dans les autres provinces ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que je vais dire à l'honorable député. Dans la Nouvelle-Ecosse, il a été payé pour frais de déplacement, $1,400 ; dans le Nouveau-Brunswick, $1,200 ; dans l'Ile du Prince-Edouard, $584.94 ; dans le Manitoba, $2,-850.55, et dans la Colombie Anglaise, $8,-670.90. Au Manitoba et dans la Colombie Anglaise, il n'est pas fait de distinction entre le traitement des juges des cours de comté et celui des juges de la Haute cour, de sorte qu'il m'est impossible de dire combien on a payé aux premiers. Les frais de déplacement des juges des Territoires du Nord-Ouest se sont élevés à $2,609.90.

M. COCHRANE : Est-ce là le montant qu'on a payé pour chaque province, ou ce que l'on a versé à chaque juge individuellement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans la province d'Ontario, les frais de voyage des juges de la Haute cour sont compris dans l'allocation de tournée. Cette allocation s'est élevée à $13,400, et l'on a payé $15,-038.26 pour frais de déplacement des juges des cours de comté. J'avais omis de dire que dans la Nouvelle-Ecosse, l'administration de la justice revient à 11.52-100 cents par tête.

M. WILSON : L'honorable ministre voudrait-il me dire pourquoi les frais de déplacement dont j'ai parlé ne figurent pas au rapport de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député n'aura peut-être pas regardé

au bon endroit. Je ne puis le renseigner, car ce n'est pas moi qui ai préparé ces données ; c'est le comptable du ministère qui les a préparées pour moi, et je me ferai un plaisir de les passer à mon honorable ami pour qu'il les vérifie s'il le juge nécessaire.

M. WILSON : Si l'honorable ministre veut bien jeter un coup d'œil sur les pages M—15-16 du rapport de l'auditeur général, il observera qu'aucuns frais de déplacement n'y ont été consignés.

M. BENNETT : L'allocation de $1,000 accordée par la province d'Ontario à chacun de ses juges qui se déplacent doit représenter les $13,400 dont vient de parler l'honorable ministre.

M. WILSON : Il n'est pas du tout question de la province d'Ontario ; je parle des autres provinces. Si l'honorable député veut bien consulter le rapport de l'auditeur général aux pages que je viens d'indiquer, il verra qu'il n'y est pas fait d'inscription par rapport aux frais de voyage. Les juges ont dû voyager, et l'on devrait pouvoir expliquer cette lacune.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les sommes que j'ai mentionnées sont inscrites dans les livres du comptable du ministère ; ce sont celles qui ont été versées de ces différents chefs.

M. WILSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer comment il se fait que ces sommes ne figurent pas au rapport de l'auditeur général ? Il me semble que nous avons droit à ce renseignement. Que l'honorable ministre regarde aux pages M—15-16, il observera qu'il n'y est pas fait mention de ces frais de voyage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami regarde page M—8, il y verra l'inscription des dépenses occasionnées par le déplacement des juges et autorisée par la loi des subsides.

M. BENNETT : Pour quelle province ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour celles du Manitoba et d'Ontario, et page précédente, pour les Territoires du Nord-Ouest.

M. WILSON : Il me paraît assez étrange qu'une partie de ces dépenses soit consignée séparément des autres, et que les dépenses relatives à certaines provinces ne soient pas inscrites au rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que l'auditeur me redevrait assez froidement si je me permettais d'aller lui indiquer la manière de rédiger son rapport.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre voudrait-il me dire si les juges de la province d'Ontario touchent une allocation dite de tournée indépendamment de ce qu'ils reçoivent pour leurs frais de voyage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; l'allocation dite de tournée comprend les frais de voyage.

M. CASGRAIN : Quel en est le chiffre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'environ $1,000 par année, je crois.

M. CASGRAIN : Leur est-elle servie par le gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En vertu de la loi fédérale.

M. CASGRAIN : Et dans la province de Québec, les juges ont droit à $6 par jour pour frais de déplacement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CASGRAIN : Lorsqu'ils sont en voyage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CASGRAIN : Cela crée une différence sensible entre les deux provinces.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Chacune d'elles a un système bien différent. Le juge de la province de Québec qui fait son devoir—l'expression est peut-être un peu trop rigoureuse—n'a que peu de frais de déplacement, car il habite dans son district et n'est pas tenu d'aller entendre des causes en dehors. J'ai présenté un amendement à notre loi concernant le paiement des frais de déplacement de nos juges de la cour d'Appel, à qui, m'a-t-il semblé, on devrait payer au moins ce qu'ils reçoivent déjà. A tout événement, ils se contentent de ce qu'on leur accorde à l'heure qu'il est.

M. BENNETT : N'est-il pas vrai que la province d'Ontario paie à chacun de ses juges qui sont obligés de se déplacer une allocation de $1,000 par année ? Il me semble qu'on embrouille la question. Il est bien possible que le gouvernement accorde $1,000 à chaque juge pour solder ses frais de voyage, mais je crois savoir que la province d'Ontario accorde aussi $1,000 à chacun de ses juges, et il m'a semblé que c'est de ces $1,000 que l'honorable ministre a voulu parler.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A part l'allocation de tournée payée par nous à chaque juge, le gouvernement provincial y ajoute une allocation spéciale.

M. BENNETT : Cette dernière allocation est de $1,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et si je ne me trompe, cette allocation est servie à tous les juges.

M. BENNETT : Non pas ; seulement aux juges qui vont en tournée de justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me semble que le juge en chef de la cour d'Appel la touche. Enfin, mon honorable ami s'y connaît mieux que moi. Sous l'empire de notre loi, au lieu de payer leurs frais de dé-

placement aux juges de la Haute cour, on leur accorde une allocation de tournée, mais les juges de la cour d'Appel ne touchent pas cette allocation.

M. CASGRAIN : Voici, à mon point de vue, la différence qu'il y a entre les deux provinces sous ce rapport. Dans la province d'Ontario, tous les juges de la cour Supérieure reçoivent un traitement de $6,000 ou de $5,000 par année, plus $1,000 du gouvernement de leur province et $1,000 du gouvernement fédéral, ce qui représente $8,000 pour chaque juge en chef, et $7,000 pour chacun des autres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les juges en chef de la province d'Ontario touchent $7,000, y compris ce que leur accorde le gouvernement provincial. Ils reçoivent $6,000, et les autres juges $5,000 en sus de ce que la province leur accorde. De plus, au lieu de leur payer leurs frais de voyage, on leur accorde une allocation de tournée. Je pourrais mentionner à mon honorable ami (M. Casgrain) certains juges de notre propre province qui reçoivent plus que cela grâce à leur indemnité de déplacement.

M. CASGRAIN : Il y en a bien peu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y en a un ou deux que nous avons tous deux l'honneur de compter au nombre de nos amis les plus intimes.

M. CASGRAIN : Trois juges de la province de Québec reçoivent un traitement de $6,000 par année ; les autres juges des villes touchent $5,000 par année, tandis que les juges des districts ruraux—il y en a une dizaine, je crois—reçoivent un traitement de $4,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De nous ?

M. CASGRAIN: Oui, à l'exception d'une couple d'autres dont celui du district de Chicoutimi et Saguenay, qui ne reçoivent que $3,500. Il y a vraiment un écart sensible entre le traitement que reçoivent, d'une source ou d'une autre, les juges de la province d'Ontario et celui qu'on accorde aux juges de la province de Québec. Il est vrai que lorsque les juges de notre province voyagent, ils ont droit à $6 de plus par jour, mais dans bien des cas cette indemnité est fort insuffisante. Je connais certains juges de Montréal qui sont obligés d'aller rendre la justice dans les comtés de Soulanges et de Vaudreuil, et je sais que leurs frais de voyage et de subsistance représentent plus de $6 par jour.

M. COCHRANE : Si les juges de la province d'Ontario sont mieux rémunérés que ceux de la province de Québec, cela provient surtout de ce que le gouvernement provincial d'Ontario accorde $1,000 de plus à chacun de ses juges. Si l'on trouve que les juges de la province de Québec ne sont pas suffisamment rémunérés, nous ne voyons pas de mal à ce que le gouvernement de cette province leur accorde $1,000.

M. MONK : Le ministre de la Justice est-il d'avis que le paragraphe 2 de cette résolution soit bien utile ? Il a pour effet d'assurer à un juge en chef des Plaids communs nommé à la cour d'Appel le même traitement qu'il recevait auparavant. Cela offrirait une très légère anomalie ; il en résulterait une singulière inégalité de traitement entre les juges puînés de la cour d'Appel, et l'un ou l'autre de ces juges pourrait avoir droit au même traitement que le juge en chef lui-même. Personnellement, je suis d'avis qu'il ne faudrait pas changer les juges de cour. Lorsqu'ils acceptent d'être nommés juges, ce devrait être avec l'entente—dont on devrait très rarement se départir—qu'ils devront toujours occuper la même position. Cela les rendrait plus indépendants et inspirerait au public une plus grande confiance en leur indépendance. Mais s'il arrivait qu'on dût élever le juge en chef de l'une des cours supérieures à la cour d'Appel, ce juge devrait renoncer à son traitement de $6,000 et se contenter d'être mis sur le même pieds que les autres juges puînés de la cour d'Appel. Je ne suis pas d'avis que le juge en chef qui siège à Montréal et celui qui siège à Québec ne devraient pas, comme certains membres de cette Chambre en ont émis l'opinion, recevoir un traitement plus élevé que celui des juges puînés de la cour d'Appel. Toutes ces cours ont une juridiction étendue, et le juge en chef de la cour inférieure a beaucoup plus à faire que les juges puînés de la cour d'Appel. Il est tout naturel, dans ces circonstances, que le traitement du juge en chef de la cour Supérieure soit plus élevé. Il me semble que la question que je viens de soulever au sujet du paragraphe 2 de la présente résolution est digne de fixer l'attention de mon honorable ami le ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi modifiée comporte une faveur spéciale que l'on accorde depuis des années aux juges en chef des différentes divisions de la Haute cour de justice de la province d'Ontario ; mais que mon honorable ami me permette de lui faire observer que nul juge en chef n'a jusqu'ici consenti à se laisser nommer à la cour d'Appel, bien que le chiffre de son traitement pût s'accroître de ce chef. Comme mon honorable ami (M. Monk), je suis d'avis que les juges ne devraient pas compter sur quelque avancement futur. Je crois que la vieille règle anglaise a du bon. Qui accepte d'être nommé juge puîné devra toujours rester juge puîné. Lorsqu'une personne accepte de devenir juge, il n'est pas mauvais qu'elle soit à peu près dans les mêmes dispositions d'esprit que le personnage que le Dante fait pénétrer dans l'enfer, c'est-à-dire qu'elle renonce à tout espoir d'avancement, à tout espoir de récompense directe ou indirecte, ou de quelque source que ce soit. La

seule satisfaction sur laquelle le juge devrait pouvoir compter, c'est celle du devoir accompli. Voilà mon opinion personnelle, mais il n'est peut-être pas nécessaire que je l'exprime ici.

Si mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) veut bien jeter un regard sur l'article 13 du chapitre 138 des Statuts Refoudus du Canada, il y verra qu'au lieu de recevoir une indemnité de $6 par jour pour frais de déplacement, le juge de la province d'Ontario a droit à $100 chaque fois qu'il est appelé à entendre des causes en dehors du lieu de sa résidence.

Le comité suspend sa séance à une heure.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. GOURLEY : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur une injustice dont souffre la Nouvelle-Ecosse. La population de cette p rovince ne fait pas souvent entendre de plaintes, elle est résignée à son sort ; depuis de nombreuses années, néanmoins, nos juges remarquent que l'on fait une distinction irritante entre la province d'Ontario et celle de la Nouvelle-Ecosse, entre la province d'Ontario et certaines autres provinces de moindre importance. En ce qui concerne l'administration de la Justice, je soutiens que le Canada ne doit pas connaître de p rovinces. Pour les fins judiciaires, le pays est divisé en territoires désignés sous le nom de Nouvelle-Ecosse, d'Ontario, etc.

Ceux que exercent les plus hautes fonctions judiciaires dans ces différents territoires devraient avoir droit à un traitement égal. Il me semble que c'est noter d'infériorité un juge qui exerce les plus hautes fonctions judiciaires du pays que de lui servir un traitement moins élevé que celui que l'on accorde à d'autres juges remplissant les mêmes fonctions, et cela parce que le hasard a voulu que sa sphère d'action fût moins étendue. Nos juges se sont plaints à maintes reprises de cette distinction irritante. Je prétends qu'un juge exerçant les plus hautes fonctions judiciaires dans son territoire, quel qu'il soit, doit être traité absolument de la même façon que tout autre juge exerçant les mêmes fonctions dans une autre partie du pays. J'appuie sur ce point parce que depuis plusieurs années il donne lieu à des plaintes. Dans la Nouvelle-Ecosse, on récrimine aussi en faveur des juges de cour de comté. Ces juges sont des hommes d'une haute compétence, qui rempliraient aussi bien que ceux de la cour Suprême les fonctions que ce titre comporte. Il ne faudrait plus accorder à ces hommes distingués par leur savoir et leur intelligence un simple traitement de $2,400 par année pour leur faire exercer d'aussi hautes fonctions judiciaires. S'il était question de savoir s'il faut augmenter le traitement des juges de la cour Suprême ou celui des juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'on serait unanimement d'opinion que c'est plutôt le traitement de ces derniers dont il convient d'élever le chiffre. Les $2,400 de traitement qu'on leur accorde, même en y comprenant les $200 qui leur sont alloués pour dépenses de voyage, représentent beaucoup moins que les $4,000 payés aux juges de la cour Suprême indépendamment de l'allocation de tournée. Le juge Morse, du comté de Cumberland, est un homme très capable et très distingué. Or, il n'a pas cru devoir accepter d'être juge à Halifax, et il a préféré exercer les fonctions de juge de la cour de comté, parce qu'il avait une succession considérable à administrer. C'est une honte d'accorder seulement $2,400 à un juge qu'on oblige de déployer autant d'hibileté dans l'exercice de ses fonctions. Il est aussi brillant littérateur que savant jurisconsulte et magistrat, et il ferait honneur à n'importe quelle situation. J'ai reçu de nos juges de cours de comté plusieurs lettres me demandant de signaler ce fait à l'attention du parlement. Il est aussi indigne d'accorder à ces juges-là un simple traitement de $2,400, qu'il l'est d'offrir aux membres du parlement une simple indemnité de $1,500, ce qui paraît des plus humiliant pour le pays.

Un aut e point : en vertu de la loi criminelle, nos juges de cour de comté doivent exercer tout particulièrement certaines fonctions importantes. Il en est quelques-uns qui ne sont juges de comté que de nom ; ils exercent leurs fonctions non seulement dans un comté, mais dans un district composé de trois ou quatre comtés. La province est divisée en sept districts. Ainsi, le district où je demeure comprend les comtés de King, de Hants et de Colchester. Le juge de ce district demeure à Kentville, comté de King, c'est-à-dire à l'autre bout du district. Si l'on emprisonne quelqu'un dans les limites du comté de Colchester, le shérif avertit le juge, et celui-ci est tenu de se rendre là pour entendre la cause, sans qu'il lui soit rien alloué à titre de traitement additionnel ou de frais de déplacement. Il n'a droit à des frais de déplacement que lorsqu'il vient entendre des causes civiles, ce qui ne lui arrive que deux fois par année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je prie mon honorable ami de remarquer qu'il est alloué au juge de la cour de comté $200 à titre de frais déplacement.

M. GOURLEY : Oui, par rapport à l'audition des causes civiles. Quoi qu'il en soit, le traitement de $2,400, même si l'on y ajoute cette faible somme pour couvrir les frais de déplacement, est tout à fait insuffisant. Tous nos juges sont de cet avis, et ils nous ont demandé par écrit d'appeler l'attention du parlement sur ce point. Dans une lettre qu'il m'adressait récemment, l'un d'eux me disait qu'il n'avait pas l'intention de se plaindre, mais qu'il trouvait intolérable d'avoir à parcourir une couple de comtés par semaine ou par quinzaine et à payer lui-même ses frais de voyage. Un juge

peut être appelé à siéger ainsi dix ou vingt fois dans une année. Je demande donc au ministre de la Justice d'ajouter $600 au traitement de ces juges ; rien ne saurait être plus juste ni plus raisonnable.

M. SPROULE : Je regrette que le ministre ne soit pas allé plus loin ; je trouve que les juges de cour de comté méritent tout autant que ceux des cours Supérieures une augmentation de traitement, et qu'il aurait dû la leur accorder comme il l'accorde aux juges de la cour Suprême d'Ontario. On se plaint depuis des années que les juges des cours de comté reçoivent un traitement beaucoup trop insuffisant ; plus d'une fois on a représenté au ministère de la Justice qu'il fallait faire une modification à cet égard, de façon à répondre aux exigences de la situation. Depuis quelques années, le coût de la vie a augmenté, c'est indéniable ; cependant, il y a bien longtemps qu'on n'a pas augmenté du tout le traitement des juges. Bien qu'ils soient obligés, comme tous les autres, de dépenser plus, ils sont les seuls à ne pouvoir compter sur un revenu plus élevé. Je sais que pour plusieurs d'entre eux il est difficile d'équilibrer le budget et de vivre sur un ton convenable, ainsi qu'ils ont droit de s'y attendre. Je suis encore à me demander pourquoi le gouvernement hésite tant à s'occuper de cette question et à la régler. On nous a dit plusieurs fois qu'il en avait l'intention. Le ministre de la Justice est en frais d'augmenter le traitement des juges des cours de comté comme de celui des juges des cours supérieures? Il paraît avoir le courage de ses convictions, et personne mieux que lui ne saurait voir au règlement de cette question, car lorsqu'il se met en tête de faire quelque chose, il le fait. Je ne vois donc pas pourquoi il n'augmenterait pas le traitement de tous les juges sans exception.

M. BENNETT : Lorsque, à la dernière session de la législature d'Ontario, on a présenté un projet de loi pourvoyant à la nomination de deux autres juges, on s'est heurté, comme on devait s'y attendre, à une opposition acharnée de la part de la gauche et surtout de la part de M. J. J. Foy, dont l'honorabilité et le rang qu'il occupe au barreau rendent l'opinion encore plus digne d'attention. Dans la province d'Ontario, il y a dix juges qui voyagent : quatre appartiennent à la division de la chancellerie, trois à la cour du Banc du Roi, et trois à celle des Plaids communs. Quatre d'entre eux n'ayant rien fait par suite d'un congé d'absence qui a duré longtemps, les six autres ont eu à faire tout le travail.

M. McCARTHY : Il n'y en a que trois qui se sont absentés.

M. BENNETT : A en juger par le chiffre de leurs frais de déplacement, certains d'entre eux ont dû voyager constamment. Je crois que quatre juges se sont absentés ; en tout cas, il y en a certainement trois qui ont été absents la plus grande partie de l'année. Où est donc la nécessité de nommer deux nouveaux juges ? Le gouvernement fédéral n'est pas responsable des lois votées par la législature d'Ontario, c'est vrai, mais tant que l'on continuera d'accroître le nombre des juges des cours supérieures, il deviendra d'autant plus difficile d'élever le chiffre du traitement des juges de cette province. En vertu de cette résolution, il sera pris un juge à la cour de chancellerie et il en sera ajouté deux à la division de l'Echiquier ; c'est-à-dire que l'on adjoindra deux nouveaux juges aux six ou sept qui ont fait le travail de l'année dernière, et comme il en est, de ceux qui se sont absentés, qui sont malheureusement décédés ou sont sur le point de démissionner, nous aurons douze juges pour faire le travail que sept ont accompli l'année dernière. La population de la province d'Ontario n'ignore pas quels sont les devoirs des juges de la cour Suprême. Dans un vaste comté comme celui de Simcoe, le jury est depuis longtemps convoqué deux fois par an aux frais du comté, et comme aucune cause ne lui est soumise il s'ensuit qu'on le convoque inutilement. Cette manière d'agir avait fini par dégénérer en un abus si criant que M. Hoyles dut présenter un bill qui met virtuellement fin à l'intervention du jury en ce qu'il dispose que lorsqu'il n'y aura pas à entendre de cause relevant de la cour du Banc du Roi, le fait sera rendu public quelque temps avant l'ouverture de la session de la cour, de sorte que les membres du jury seront dispensés d'un voyage inutile.

Je suis d'opinion que l'on devrait élever le traitement des juges de la cour Suprême. Le présent bill leur alloue $6,000. Une loi de la législature d'Ontario leur accorde $1,000 et il semble qu'ils ont droit en outre à une autre somme de $1,000 pour défrayer les dépenses occasionnées par leur déplacement. Mais le rapport de l'auditeur général indique que si certains juges n'ont dépensé que $1,000 en frais de voyage, il en est d'autres qui ont dépensé $2,000, et d'autres $1,700, $1,400, $1,500, et d'autres montants semblables. Lorsqu'un juge doit siéger à Toronto et un autre à Brampton—cette ville est située dans un vieux comté, et un juge y passe rarement une journée ou deux—il semble que les frais de déplacement devraient s'élever à bien peu de chose. Mais il se tient à Ottawa et à London des sessions qui occasionnent certains frais de déplacement. Ce que le public demande, c'est qu'on en finisse une fois pour toutes avec ces indemnités de voyage, qu'on réduise le nombre des juges à neuf, qu'on alloue un traitement annuel de $10,000 au juge en chef et de $8,000 à chacun des autres juges. Le rapport de l'auditeur établit qu'un des juges a reçu $2,000 pour solder ses frais de déplacement. Il est regrettable que la législature d'Ontario ait jugé à propos de nommer de nouveaux juges.

M. CLARKE : Combien en a-t-elle nommé ?

M. BENNETT : Deux.

M. CLARKE : Qui les paie ?

M. BENNETT : C'est le gouvernement fédéral qui est tenu de pourvoir à leur traitement. La législature les nomme et le gouvernement fournit le nerf de la guerre. Je connais des juges qui pourraient facilement se créer un revenu de $10,000 en pratiquant au barreau—ce sont des hommes très distingués—et si l'on veut accroître le nombre de nos magistrats, il sera difficile à déterminer, comme autrefois, les membres les plus éminents du barreau à revêtir l'hermine des juges.

Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au sujet des juges des cours de comté. Je veux bien qu'on leur alloue un traitement suffisant, mais il est notoire que dans certains comtés d'Ontario, où il y a jusqu'à deux juges, ces magistrats n'ont en somme rien à faire du commencement à la fin de l'année. Dans notre province, les procès ne sont pas aussi nombreux qu'autrefois. Lorsque j'étais étudiant, je m'en souviens encore, les sessions de la cour d'assises dans le comté de Simcoe duraient quarante jours, tandis qu'elles durent à peine une semaine à présent. Je crois qu'il en est de même pour toute la province ; il y a moins de besogne. Il est bien vrai qu'il s'est produit un certain encombrement à la cour d'Appel, mais le présent bill ne concerne pas du tout ce tribunal ; il ne s'agit que de la nomination de deux juges qui devront voyager. Je regrette que la législature ait jugé à propos de nommer de nouveaux juges ; mais puisqu'elle l'a fait, il ne nous reste qu'à fixer le chiffre de leur traitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ferai observer à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) que le présent bill n'aura pas pour effet d'élever le traitement des juges de la province d'Ontario. En mentionnant l'amoncellement de la besogne de la cour d'Appel, mon honorable ami (M. Bennett) a indiqué du doigt une des raisons d'être de ce bill. Cet amendement pourvoit à l'établissement de deux divisions de la cour d'Appel.

M. BENNETT : Devons-nous comprendre que les trois juges de la cour de l'Echiquier siégeront en révision pour entendre les causes portées en première instance devant la cour du Banc du Roi, la cour des Plaids communs ou l'ancienne cour de Chancellerie et dont appel aura été interjeté ? Ces juges ne devront-ils pas plutôt aller siéger dans toute la province ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tout juge de la Haute cour pourra être appelé à siéger en cour d'Appel. Comme je ne suis pas bien au fait de la procédure que l'on suit dans la province d'Ontario, je ferai bien, ce me semble, de donner lecture de l'article 5 de l'acte :

L'article 12 de la loi relative aux juges est par le présent abrogé et remplacé par ce qui suit :—

12. (1) Lorsque la besogne sera trop considérable, ou pour tout autre motif, la cour d'Appel pourra se partager en deux divisions qui siégeront en même temps ou à des époques différentes, en tout temps qui paraîtra convenable au lieutenant-gouverneur en conseil, ou aux juges de la cour d'appel, ou aux juges de la cour suprême, ou à la majorité de ces juges (cette majorité devra inclure deux juges de la cour d'appel, y compris le juge en chef, à moins qu'il ne soit en congé d'absence).

L'acte pourvoit ensuite au choix des juges qui devront composer ces deux divisions de la cour d'Appel. La nomination de ces juges permettra donc à la cour d'Appel de se partager en deux divisions ; de cette façon, ces juges, au lieu d'aller entendre des causes en dehors du lieu de leur résidence, pourront, le cas échéant, faire partie de l'une ou de l'autre des divisions de la cour d'Appel.

M. BENNETT : La cour d'Appel compte actuellement cinq juges ; si, en vertu de ce projet, on en nomme trois autres, elle en comptera huit. Si l'on veut ensuite former deux divisions, il ne saurait y avoir de cour d'Appel, parce que les juges seront en nombre pair.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas ainsi que les choses se passeront. Le droit de siéger en appel n'appartiendra pas exclusivement à ces juges, il appartiendra aussi à tous les juges de la Haute cour ; il appartiendra donc réellement à douze juges. D'après la connaissance que j'ai du système judiciaire de la province d'Ontario, il suffit de quatre juges pour former le quorum de la cour d'Appel ; or, lorsque la cour se formera en deux divisions, les huit juges assureront le quorum dans chacune des divisions. Mon honorable ami (M. Bennett) a parlé des frais de déplacement; je ne comprends pas très bien comment on a pu payer à certains juges les sommes que l'honorable député a mentionnées, car sous l'empire de la loi actuelle les juges de la province d'Ontario ont droit à $100, à titre d'indemnité de voyage, chaque fois qu'ils vont entendre des causes dans quelque comté, celui d'York et la ville de Toronto exceptés. La seule manière de s'expliquer le paiement des sommes considérables dont il est fait mention dans le rapport de l'auditeur général, c'est qu'on a dû les payer à des juges chargés d'entendre des causes en contestation d'élections.

M. BENNETT : Tout juge qui entend une cause en contestation d'élection a droit à un honoraraire de $200 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, c'est un honoraire additionnel. A cette seule exception près, tous les juges reçoivent une

égale indemnité, c'est-à-dire $100 pour chaque session.

M. McCARTHY : Qui paie les frais de voyage occasionnés par les sessions hebdomadaires ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut aussi faire entrer en ligne de compte les sessions hebdomadaires qui, si je ne me trompe, se tiennent exclusivement à Ottawa et à London : les juges reçoivent de ce chef $6 par jour pour défrayer leurs dépenses de voyage.

M. BLAIN : J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt cette discussion concernant le traitement des juges de la cour Supérieure. On a prétendu que quelques-uns des juges de la cour Suprême pouvaient gagner beaucoup plus d'argent avec leur profession. Je ne puis pas parler des autres parties du Canada, mais je sais ce qui se passe dans Ontario, et le nombre des avocats qui gagnent plus de $10,000 par année est très restreint. Il est inutile de venir prétendre le contraire ici ; les avocats de la province d'Ontario ne gagnent pas autant d'argent que cela. Je n'admets pas, non plus, que les contribuables soient en faveur de l'augmentation du traitement des juges de la cour Supérieure ; ils y sont plutôt hostiles.

Il est arrivé une fois, sinon deux, depuis la Confédération, et notamment en 1873, qu'un bill a été adopté par le parlement pour diminuer le traitement des juges des cours de comté et augmenter celui des juges de la cour Supérieure.

Pour ma part, si le parlement doit augmenter le traitement de certains juges, cette augmentation devrait être accordée aux juges des cours de comté. Je considère que les juges de la cour Supérieure sont suffisamment rétribués, quoi qu'en disent certains membres de cette Chambre.

Je sais que sur cette question il y a une sorte d'entente entre les membres du barreau. Je comprends cela parfaitement, mais les avocats devraient savoir que le peuple le comprend aussi. Il sait l'importance qu'il faut attacher aux discussions qui ont lieu entre les membres du barreau, ici et ailleurs. Ils forment, comme le dit l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) une sorte de société d'admiration mutuelle. Je discute cette question loyalement parce que je tiens à ce que les juges soient bien payés, mais je suis certain que la grande majorité dans les différentes classes de la communauté est d'avis qu'il n'y a pas dans le pays une classe d'hommes mieux payée que les juges.

On parle de gens qui reçoivent des traitements de $25,000 et $50,000 dans les chemins de fer. Cela est vrai, mais ces gens sont payés par des corporations particulières, tandis qu'ici, il s'agit des deniers publics.

Pour ma part, je considère que malgré la prospérité générale, les excédents budgétaires et tout cela, le parlement devrait se rendre compte qu'un jour viendra où les excédents auront disparu, où cette question soulèvera du mécontentement parmi la population et quelqu'un demandera d'abaisser le traitement des juges. Cette question doit être résolue de manière à répondre aux vœux des électeurs. Quant à moi, je suis fortement opposé à une augmentation du traitement des juges de la cour Supérieure. Si l'on doit accorder une augmentation qu'on la donne à ceux dont les traitements a été diminué en 1873.

M. CLARKE : Bien que je ne sois pas avocat, il est arrivé bien souvent qu'on a appelé mon attention sur le traitement accordé aux juges des cours du comté de York. Il me semble que le traitement devrait toujours être proportionné à la somme d'ouvrage fait. J'ai déjà signalé cette question du traitement des juges des cours de comté à l'honorable ministre de la Justice actuel ainsi qu'à ses prédécesseurs. S'il doit y avoir un remaniement du traitement des juges, dans la province d'Ontario, j'espère qu'on n'oubliera pas les juges de la cour du comté de York, et qu'on tiendra compte de la somme énorme de travail qu'ils ont à faire.

Quant au traitement des juges de la cour Suprême, je considère que l'intérêt public exige que ceux qui occupent des positions élevées, honorifiques et pleines de responsabilités, soient à l'abri de tout soupçon et convenablement rétribués. Voilà le but que nous devons nous proposer. Il est possible qu'il y ait trop de juges, mais ceux qui occupent ces positions élevées doivent recevoir un traitement suffisant.

Il n'est pas dans l'intérêt du pays de voir des juges dans l'obligation de remédier à l'insuffisance de leur traitement en acceptant des emplois dans le bureau de direction de certaines institutions financières, où en agissant comme membres de certaines commissions.

J'appuierai volontiers toute proposition pour accorder une augmentation raisonnable de traitement aux juges de la province d'Ontario et du Canada, pourvu qu'il me soit démontré que nous n'avons pas plus de juges qu'il n'en faut pour faire le travail avec une diligence raisonnable.

J'aimerais à savoir du ministre de la Justice si un amendement a été proposé concernant le traitement des juges puînés des cours de comté du comté de York ? Ces magistrats ne peuvent pas vivre dans la ville de Toronto sur un pied en rapport avec la position qu'ils occupent, avec le traitement qu'ils reçoivent. Je crois qu'ils reçoivent $2,000——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils sont sur les autres juges cet avantage de recevoir $2,400 du jour où ils sont nommés.

M. CLARKE : L'honorable ministre n'ignore pas que la vie coûte plus cher à To-

ronto qu'il y a quelques années, et le travail que ces magistrats ont à faire a considérablement augmenté.

M. McCARTHY : Ma manière d'interprêter le sentiment populaire dans Ontario diffère tellement de celle de l'honorable député de Peel, que je crois devoir prendre la parole, bien que j'appartienne à la "ligue" qu'il prétend exister entre les membres du barreau. Quoi qu'il en soit, il est consolant de voir que tous les avocats dans cette Chambre appartenant aux deux partis, sont unanimes sur cette question et que beaucoup d'autres députés partagent leur manière de voir. Je suis convaincu que si un plébiscite avait lieu dans la province d'Ontario, le résultat serait en faveur de l'augmentation du traitement des juges.

M. BLAIN : Pas du tout.

M. McCARTHY : Je puis me tromper, mais c'est ce que je pense. Dans tous les cas, je représente une circonscription rurale et je ne crains pas de dire que le traitement des juges qui a été fixé il y a plus de 25 ans, n'est plus suffisant aujourd'hui. Autrefois ce traitement leur permettait de vivre d'une manière conforme à la dignité de leur position, mais plus aujourd'hui. Il est ridicule de prétendre qu'un juge, à Montréal, Toronto, Halifax ou Winnipeg, avec un traitement de $5,000 ou $6,000, peut occuper une position sociale conforme à la dignité des fonctions qu'il remplit.

Il est généralement admis que le coût de l'existence est augmenté de 30 à 40 pour 100, et n'est-il pas de l'intérêt du pays que ces juges soient mis, sous le rapport pécuniaire, dans la position qu'ils occupaient autrefois ? Les magistrats d'un pays doivent être indépendants, à l'abri des soucis et des influences pour ne pas avoir à chercher ailleurs les moyens de faire honneur à leur position. J'irai même jusqu'à dire qu'en payant insuffisamment les juges on porte atteinte à l'administration de la justice, car pour avoir une magistrature réellement indépendante, il faut la rétribuer suffisammnet pour la mettre au-dessus des soucis matériels de l'existence.

Cette augmentation du traitement des juges ne serait pour les contribuables de ce pays, qu'une bagatelle comparée aux obligations que le parlement leur impose tous les ans pour subventionner quelques grandes entreprises.

J'ai expliqué déjà que lorsque ce traitement des juges a été fixé, il y a 25 ans, $5,000 ou $6,000 étaient considérés comme un traitement très élevé, comparé aux revenus des membres éminents du barreau, à cette époque. Tout avocat aurait été heureux de l'accepter ; mais aujourd'hui, quoi qu'en dise l'honorable député de Peel (M. Blain), il ne représente pas le quart de ce que gagnent les premiers avocats, dans les différentes provinces du Canada. Il faut considérer que ces magistrats sont appelés à décider des questions très importantes, représentant des milliers et même des millions de dollars, et comment veut-on qu'ils jugent ces questions d'une manière indépendante ? Il est bien connu qu'à l'heure qu'il est les meilleurs avocats d'Ontario et de Québec refusent des places de juges. En Angleterre, au contraire, on peut toujours s'assurer les services des hommes les plus dignes de faire partie de la magistrature ; la magistrature est le terme des ambitions de tous les membres du barreau, parce que les traitements leur permettent de maintenir la dignité de leur position. Au Canada, malheureusement, nous n'avons pas pu, depuis dix ans, décider les avocats les plus éminents, des deux grandes provinces, du moins, à accepter des places de juges.

On me dira peut-être que cette affirmation est bien générale ; on pourra peut-être citer quelques cas isolés, où un avocat éminent a consenti à accepter une place dans la magistrature. Mais dans la majorité des cas, quand il s'est agi de nommer un juge de la cour Suprême au Canada, ou des cours supérieures dans Ontario ou Québec, l'honneur a été décliné ou on a fait savoir au gouvernement que si l'offre était faite, elle serait refusée.

Je sais qu'il en est ainsi, et je suis convaincu que les contribuables de ce pays ne désirent pas voir se prolonger un pareil état de choses. Il est de notre devoir, comme membres du parlement, de voir à ce que la magistrature de ce pays soit dans une position indépendante, en rapport avec la dignité des fonctions qu'elle est appelée à remplir, car n'oublions pas que les juges ont à décider des question impliquant la fortune, l'honneur, la liberté et même la vie des citoyens.

M. BLAIN : Nous n'avons pas besoin de demander à quelle profession appartient l'honorable député.

M. McCARTHY : C'est un argument bien mesquin.

M. BLAIN : Je ne fais pas du tout de mesquinerie. Je professe des idées aussi larges que mon honorable ami, qui représente une circonscription rurale et vit à Toronto.

M. McCARTHY : C'est encore un argument mesquin.

M. BLAIN : Je pourrais répondre par des arguments plus personnels si je le voulais et si mon honorable ami n'est pas plus réservé, je le ferai. Je crois connaître aussi bien que lui de sentiment populaire dans la province d'Ontario, et je dis de plus qu'il se trompe quand il affirme que le coût de l'existence a augmenté de 30 à 40 pour cent depuis 25 ans. Il n'y a pas un objet de consommation générale, qu'on ne puisse se procurer aujourd'hui à meilleur marché qu'en aucun temps depuis 25 ans. Mon honorable ami rit de cela ; c'est facile de chercher à

tromper le peuple, mais le fait n'en est pas moins avéré. Il n'y a pas un membre du barreau qui ne paie pas ses chaussures moins cher aujourd'hui qu'il y a 25 ans. Mon honorable ami n'a pas un seul article sur sa table qui ne se vende meilleur marché aujourd'hui qu'il y a 25 ans. Les loyers sont la seule exception à la règle ; ils sont plus élevés aujourd'hui qu'il y a 25 ans, du moins dans Ontario.

L'honorable député osera-t-il dire le contraire devant ses électeurs qui connaissent très bien la question ? Toute la difficulté provient de ce que certains magistrats ont adopté un genre de vie trop coûteux ; ils veulent vivre plus grandement que ceux qui paient des taxes.

Je comprends la question aussi bien que l'honorable député de Simcoe-nord, et je maintiens qu'il n'y a que très peu d'avocats à Toronto qui gagnent $10,000 et plus par année. Dans les villes moins importantes, comme Hamilton, London, Brantford, ainsi que dans d'autres petites villes, où l'on rencontre des avocats très distingués, tous gagnent moins que le traitement que l'on se propose de donner aux juges. Dans la ville où j'habite, il y a des avocats qui feraient honneur à la magistrature et je sais parfaitement quels sont leurs revenus, et mon honorable ami le sait aussi. Je répète que dans la province d'Ontario, nous avons partout des avocats très capables qui ne gagnent pas avec leur profession la moitié de huit mille dollars, et cependant ils feraient tous d'excellents juges.

Au Canada, en sommes-nous rendus au point que les juges ne veulent plus rendre la justice que selon le traitement qu'ils reçoivent ? Faut-il comprendre que parce que les juges ne sont pas suffisamment rétribués, ils ne rendront pas justice aux justiciables ? En sommes-nous vraiment rendus là? Pour ma part, je refuse de le croire. Je respecte beaucoup la magistrature de ce pays, et je ne veux rien dire qui puisse paraître lui manquer de respect. Mais il est temps que les membres du barreau, tant dans cette Chambre qu'au dehors, comprennent qu'il y a d'autres personnes dans le pays qui travaillent autant, qui ont autant de talent et dont les émoluments n'augmentent pas dans la même proportion que l'on voudrait augmenter le traitement des juges de la cour Supérieure. Je défie l'honorable député (M. McCarthy) de se présenter devant ses électeurs à la prochaine élection et de leur dire qu'il est en faveur de l'augmentation du traitement des juges de la cour Supérieure. Il ne le fera pas, car ses électeurs comprennent cette question aussi bien que lui.

Je ne veux pas recourir à des arguments personnels ; je parle au point de vue général, et je vois dans cette Chambre et ailleurs, beaucoup de personnes qui occupent des positions aussi pleines de responsabilités, exigeant autant de connaissances et qui ne reçoivent pas la moitié du traitement d'un juge. A l'heure qu'il est, les avocats dans ce pays ne font pas autant d'argent qu'il y a 15 ans. Qu'on ne vienne pas dire que ces avocats refusent les places de juges qui leur sont offertes. Nous savons ce que cela veut dire, et personne ne s'y laisse prendre.

M. McCARTHY : L'honorable député nie-t-il que, tout récemment, on a offert à plusieurs avocats une place de juge de la cour Suprême dans différentes provinces, et qu'ils ont refusé.

M. BLAIN : Je n'ai jamais rien dit de semblable. Si l'honorable député tient à poser cette question, qu'il réponde lui-même. Il est possible qu'à Toronto, cette vogue ne dure pas longtemps. Depuis 25 ans, c'est à peine s'il y a eu une ou deux exceptions. La raison est qu'il arrive continuellement de jeunes avocats qui se font aussi une position au barreau. Il font concurrence à ceux qui sont à la tête de leur profession et partagent avec eux les revenus. Il en résulte qu'à l'avenir, personne ne pourra conserver une position dominante dans le barreau aussi longtemps qu'autrefois.

Et on peut être certain qu'on ne sera jamais embarrassé pour trouver d'excellents juges. Quand l'honorable ministre de la Justice a une place de juge à offrir, il n'est pas obligé de nommer une commission pour trouver un avocat disposé à l'accepter. Cela n'est pas à craindre. Même si le traitement des juges n'est pas augmenté, le ministre de la Justice ne sera pas obligé de mettre des annonces dans les journaux pour trouver un titulaire. Il y aura toujours des avocats en grand nombre disposés à faire partie de la magistrature. Je suis même convaincu que parmi ceux que nous avons entendus parler des revenus considérables que rapporte la profession d'avocat, il s'en trouve qui seraient disposés à renoncer à leur profession pour accepter une place de juge, même sans augmentation de traitement.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, on me permettra de dire un mot sur cette question. Je ne suis pas avocat, mais comme ce ne sont pas les avocats qui auront à payer les taxes nécessaires pour augmenter le traitement des juges, ceux qui ne sont donc pas avocats ont le droit d'être consultés sur cette question. La meilleure réponse à faire à l'honorable député de Simcoe-nord, c'est que lorsqu'une vacance se produit dans la magistrature, les aspirants ne manquent pas pour la remplir. Il y a quelques instants, un ami me faisait remarquer que chaque fois qu'une vacance se produit dans son comté, les aspirants s'écrasent à la porte du ministère de la Justice. S'il en est ainsi, le ministre de la Justice ne sera jamais embarrassé pour trouver des juges. Il est bon de s'occuper de la magistrature, mais il faut s'occuper aussi des contribuables.

L'honorable député de Peel (M. Blain) a très bien justifié l'opinion qu'il a de la ques-

tion. Il prétend que la vie n'est pas beaucoup plus cher aujourd'hui qu'il y a 25 ans. Sur ce point, je partage son opinion. Les juges ne sont pas obligés de vivre autrement que le commun des mortels. Il suffit de leur faire un sort indépendant. Le ministre de la Justice ne sera certainement pas obligé d'augmenter le traitement des juges pour décider les avocats à remplir les vacances qui pourraient se produire dans la magistrature.

M. WILSON : Je me rappelle parfaitement que durant le premier parlement que j'avais l'honneur de représenter le comté de Lennox, feu sir John A. Macdonald, qui était alors premier ministre et leader de la Chambre, a proposé un bill pour augmenter le traitement des juges. Ce projet souleva presque une tempête dans la Chambre et lorsque plus tard il y eut un caucus, une trentaine de députés s'opposèrent à l'adoption du bill.

La conséquence a été que nous n'en avons plus entendu parler.

M. McCARTHY : Vous en avez entendu parler de nouveau quand sir John Thompson devint premier ministre.

M. WILSON : Sir John Thompson n'a pas réussi non plus, et je ne crois pas que le gouvernement actuel réussisse, et s'il réussit, il en aura des nouvelles aux prochaines élections. Il y avait une vacance dans le comté de Lennox—peut-être est-elle remplie à l'heure qu'il est. Quand cette vacance s'est produite, tous les avocats appartenant au parti libéral ont cherché à obtenir la charge et ceux qui apartiennent à l'autre parti auraient été heureux de l'accepter. Le traitement est de $2,400 par année, plus les allocations de déplacement.

L'honorable député de Simcoe-nord prétend que les avocats éminents refusent d'être juges. Je ne crois pas qu'on les ferait consentir à accepter, en augmentant le traitement. Sans vouloir faire de reproches aux ministres actuels qui, sous ce rapport, ne sont probablement pas pires que leurs prédécesseurs, nous savons tous que ces places sont données à ceux qui exercent le plus d'influence et quelquefois, ce ne sont pas toujours les plus dignes qui les obtiennent.

M. CLARKE : Pas toujours.

M. WILSON: J'ai dit quelquefois. Je n'ai pas dit toujours. Si l'honorable député de Simcoe veut venir dans le comté de Lennox et soutenir l'attitude qu'il prend ici aujourd'hui, je lui en serai reconnaissant, et si j'ai l'honneur d'être candidat à la prochaine élection je le remercierai, s'il veut persuader à mon adversaire de prendre cette attitude, car cela faciliterait grandement mon élection.

Les contribuables du Canada considèrent que les juges de ce pays sont suffisamment payés pour le travail qu'ils ont à faire. Je crois que les électeurs considèrent aussi que nous avons trop de juges. Nous savons tous que dans les centres peu populeux, et je suppose que c'est la même chose dans les grandes villes, la profession d'avocat devient de plus en plus encombrée et que les membres de cette profession font moins d'argent qu'autrefois ; plusieurs d'entre eux sont obligés d'avoir recours à des expédients qui sont quelquefois dérogatoires à la dignité professionnelle. Beaucoup d'avocats très capables en sont réduits à cela. Je connais très bien les avocats de la ville où j'habite ; ils forment une classe infiniment respectable, mais je n'en connais pas un seul qui ne serait pas heureux d'accepter une place de juge de cour de comté avec le traitement actuel.

M. McCARTHY : Je partage l'opinion de l'honorable député de Lennox (M. Wilson) ainsi que de l'honorable député de Simcoe-ouest (M. Bennett) et je n'approuve pas l'augmentation du nombre des juges dans Ontario. Je considère que les juges que nous avons actuellement sont suffisants, mais je ne crois pas que leur traitement soit assez élevé. Je demande à mes honorables amis si la position de juge doyen n'entraîne pas autant de responsabilités que celle de commissaire des chemins de fer que le parlement se propose d'instituer.

M. WILSON : Elle entraîne peut-être autant de responsabilité que celle de gérant du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer du Grand Tronc, et cependant, on ne voudrait pas exiger que nos juges reçoivent le même traitement que les gérants de ces compagnies.

M. McCARTHY : Non, parce que nous ne sommes pas habitués à cela. Les juges sont plus nombreux que les gérants de grandes compagnies de chemin de fer, mais leur traitement n'est pas la dixième partie de ce que reçoivent les gérants du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer du Grand Tronc, et cependant, leur responsabilité est presque aussi grande. Mais prenons le cas de ceux qui seront appelés à faire partie de la commission des chemins de fer dont la responsabilité ne sera peut-être pas aussi grande que celle de nos juges. Ils ne seront pas appelés à appliquer la peine de mort, la plus redoutable des responsabilités, et cependant la Chambre a accordé $8,000 à un de ces commissaires et $6,000 aux autres. De quel argument s'est-on servi pour fixer ces émoluments à $10,000 ? On a prétendu—en dépit de l'affirmation contraire de l'honorable député de Peel—que la vie coûtait beaucoup plus cher, dans les grandes villes.

M. CASGRAIN : Ecoutez ! écoutez !

M. McCARTHY : Quant aux loyers, il n'y a pas le moindre doute. Les dépenses incidentes qu'est obligé de faire un juge d'une cour Supérieure, ont augmenté de 30 ou 40 pour 100 le coût de l'existence.

M. BLAIN : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser une question ? Peut-il mentionner quelques unes des choses nécessaires dont le prix ait augmenté à Toronto ?

M. McCARTHY : Il est difficile de discuter cette question sans entrer plus ou moins dans la vie privée des juges. Quand le premier juge en chef d'Ontario a été nommé, son traitement lui permettrait d'avoir deux ou trois domestiques, des chevaux et un cocher. Si l'on compare les gages payés autrefois avec ceux d'aujourd'hui, et si on ajoute à cela les tramways, le téléphone et cent autres dépenses——

M. BLAIN : Si les juges paient pour le tramway, leur faut-il des chevaux aussi. Se servent-ils des deux en même temps?

M. McCARTHY : Ils ne se servent pas des deux en même temps, mais ceux qui habitent à une certaine distance de la ville sont souvent obligés de prendre le tramway, s'ils n'ont pas une voiture à leur disposition. Mais, plus nous discutons cette question du coût de l'existence avec l'honorable député de Peel, plus il devient évident que nous ne pouvons pas nous entendre sur ce point et, pour ma part, je me félicite de ne pas envisager la question au même point de vue que lui. Les arguments qui ont servi à déterminer les appointements d'un commissaire des chemins de fer devraient servir à déterminer le traitement d'un juge d'une cour Supérieure. Je considère qu'un juge d'un de nos hauts tribunaux a plus de responsabilité qu'un commissaire des chemins de fer et que, par conséquent, son traitement devrait être proportionné aux fonctions qu'il occupe.

M. BRODER : Il est amusant d'entendre un avocat de la position de l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy) parler des juges comme il le fait. La responsabilité d'un juge ne ressemble pas du tout à celle d'un commissaire de chemin de fer. Parmi tous les juges et les avocats du pays, il n'y en a peut-être pas un seul capable de faire un bon commissaire. Il n'y a probablement pas plus de deux ou trois hommes sur tout le continent capables d'administrer un grand chemin de fer, mais il y a beaucoup d'avocats qui se croient en état de faire d'excellents juges.

Une VOIX : Non.

M. BRODER : Oui : c'est bien joli de parler de la responsabilité des juges ; mais à quoi se résument leurs fonctions? Vous prenez un juge avec un traitement de $6,000 et plusieurs gratifications en plus, et si on veut être certain que justice sera faite, il faut lui adjoindre douze citoyens, payés à raison de $2 par jour chacun ; et pour ma part j'aimerais mieux être jugé par ces douze citoyens que par un de ces juges dont on vante tant la responsabilité. Tous ceux qui désirent être jugés selon la justice prévaleront toujours le verdict de douze hommes de bon sens à celui d'un juge. Dans un procès, il y a les avocats, les fonctionnaires de tous rangs, puis le juge et malgré tout cela, il faut encore l'opinion de douze hommes ordinaires, avant d'arriver à une décision.

D'ailleurs les services d'un juge ne s'apprécient pas à prix d'argent. Ne voit-on rien autre chose que le traitement dans la position de juge. Il me semble qu'un homme faisant partie de la magistrature ne doit pas être guidé uniquement par le chiffre du traitement qu'il reçoit, mais aussi par l'honneur que confère la position élevée qu'il occupe. Cela seul devrait l'élever au-dessus des considérations pécuniaires.

Si le gouvernement n'appelait à la magistrature que des hommes qui méritent le traitement qu'ils reçoivent, nous aurions de meilleurs juges que ceux que nous avons actuellement. Nous en avons beaucoup qui ne pourraient pas gagner avec leur profession ce que l'Etat leur paie aujourd'hui.

On prétend que la vie est plus chère. Que les juges fassent des économies comme le commun des mortels et ils trouveront leur traitement suffisant. On ne peut pas faire un habit de sept verges avec six verges d'étoffe ; il faut règler ses dépenses sur son revenu. Que les juges fassent cela, et ils auront plus de pitié pour le pauvre accusé aux prises avec une foule de difficultés qui n'existent pas pour les juges.

Il serait à souhaiter que nos magistrats fussent plus en contact avec les difficultés ordinaires de la vie ; cela les mettrait plus en état d'administrer équitablement la justice et leur inspirerait la mansuétude. C'est bien beau de dire qu'un juge devrait avoir trois domestiques, mais cela n'a rien à voir avec l'administration de la justice. On nous dit aussi qu'un juge doit avoir chevaux et voitures pour ne pas être exposé aux accidents de la rue, mais ne peut-on pas rendre la justice sans cela ? Pour ma part, je me contente de juges qui voyagent dans les tramways ; peu m'importe les carosses.

La province est encombrée d'avocats ; il y a plus d'avocats que de causes, et il serait temps de les obliger à gagner leur vie par un travail honnête. Je sais parfaitement qu'un juge est tenu de mener un certain train de vie, en rapport avec la dignité de sa position, mais il n'est pas nécessaire qu'il nage dans l'or et l'argent pour cela. Un juge peut être très honorable et jouir de la confiance de ses concitoyens sans avoir un gros compte de banque. L'honneur ne va pas nécessairement de pair avec l'argent.

Je remarque que ceux qui aspirent à la magistrature tiennent beaucoup à faire augmenter le traitement des juges. Je suppose aussi que les membres de cette Chambre regrettent que leurs prédécesseurs n'aient pas fixé l'indemnité des députés à $2,500 par année. C'est cette même raison qui porte les

avocats à demander l'augmentation du traitement des juges, afin qu'ils n'aient pas d'ennuis, quand ils seront appelés à la magistrature.

Nous avons des juges de cour de comté qui sont accablés d'ouvrage, qui voyagent toute l'année et qui mériteraient une augmentation de traitement beaucoup plus que ceux dont il est question dans ce bill ; cependant on ne semble pas s'occuper d'eux.

N'étant pas avocat je puis bien le dire, grâce à la manière dont l'administration de la justice est organisée dans notre province, il est impossible de transiger la moindre affaire légale sans avoir un agent à Toronto. Tout est centralisé à Toronto et il est absolument nécessaire d'avoir quelqu'un dans cette ville pour aller à la cour, pour faire émettre les brefs et pour une foule d'autres choses. Cette centralisation existe depuis des années et la vache à lait, c'est-à-dire, le restant de la province, est épuisée.

Tout se fait à Toronto et on voudrait que le traitement des juges soit basé sur le revenu que parviennent à se créer quelques sommités isolées du barreau. Nous savons tous qu'un homme de profession voit ses revenus diminuer en vieillissant ; des personnes plus jeunes, plus actives, entrent en lice et finissent par prendre sa place. La profession à laquelle j'appartiens est peut-être la seule qui ne soit pas exposée à ces inconvénients, car un cultivateur peut toujours aller visiter ses champs et ses troupeaux et se dire qu'il est indépendant de tout le monde.

Que les juges fassent comme les autres ; qu'ils règlent leurs dépenses sur leur revenu, et ils se tireront d'affaires. Le premier devoir des juges et des avocats devrait être d'enseigner l'économie au peuple. S'ils faisaient cela il y aurait moins de criminels dans le pays. Au lieu de cela, ils enseignent tout le contraire ; ils inculquent de fausses notions à la population et la criminalité va en augmentant. Rien n'est plus de nature à conduire au crime que le spectacle de la prodigalité. Nous devrions commencer dès à présent, et limiter l'exemple de ces gens qui disaient à leur évêque: Envoyez-nous un bon prédicateur et nous lui donnerons un salaire qui ne sera pas de nature à lui inspirer de la vanité.

M. PORTER : Il y a quelques semaines, quand cette résolution est venue devant la Chambre, j'ai exprimé ma manière de voir et, depuis, j'ai passablement étudié la question et j'ai consulté non seulement des juges et des membres du barreau, mais aussi un certain nombre de citoyens ordinaires. Aujourd'hui je n'ai aucune raison de modifier les opinions que j'ai émises la première fois. Je ne répèterai pas ce que j'ai dit et je n'apporterai aucun argument nouveau pour justifier le gouvernement d'augmenter le traitement des juges de la cour Supérieure ; je n'entreprendrai pas non plus de démontrer que leurs traitement actuel est insuffisant.

Je veux simplement profiter de l'occasion pour faire remarquer que le principe sur lquel on s'est appuyé pour décider la question des juges des cours de comtés est faux. L'honorable député de Peel (M. Blain) a déjà expliqué que le traitement et les attributions des juges de la cour Supérieure et des juges des cours de comtés ont été déterminés lors de la Confédération. Les attributions des juges de la cour Supérieure n'ont pas augmentées depuis. Ils ont aujourd'hui à remplir les mêmes fonctions qu'autrefois, avec cette différence, que la population et la richesse du pays ayant augmenté, les procès qu'ils ont à juger sont plus nombreux. Mais leurs attributions, loin d'augmenter, sont devenues moins nombreuses et moins onéreuses. A l'époque de la Confédération toute la procédure en chambre, à la cour Supérieure, tels que les motions pour injonctions, pour mandamus, etc., se faisaient devant les juges de la cour Supérieure, à Toronto ; les avocats de la campagne étaient obligés de s'adresser aux juges de la cour Supérieure, à Toronto, au grand inconvénient de leurs clients. La législature a eu la sagesse de changer cela, en décrétant que les motions en chambres, toutes les demandes intellectoires pourraient être entendues par un juge d'une cour de comté, qui a été créé à cet effet, juge de la cour Supérieure pour ce comté.

Je ne crois pas m'écarter de la vérité en disant que trente ou quarante pour cent de ces procédures, qui se faisaient autrefois devant les juges de la cour Supérieure, vont maintenant devant les différents juges des cours de comté.

Comme l'honorable député de Peel l'a aussi fait remarquer, le traitement des juges de la cour Supérieure a été augmenté deux fois depuis la Confédération. La loi de 1873 a augmenté leur traitement de $1,000, ce qui le portait à $5,000 pour les juges puînés et à $6,000 pour les juges doyens. La législature d'Ontario a ajouté à cela, $1,000 de plus, de sorte que le traitement des juges de la cour Supérieure a été augmenté deux fois depuis la Confédération. On a aussi augmenté leurs allocations de déplacement.

Ces juges reçoivent $100 pour tenir chaque cour d'assises, bien qu'il soit de notoriété publique dans la province d'Ontario qu'ils expédient cette besogne en deux jours et que leurs frais n'atteignent guère plus de $25. Non pas que je prétende que la rémunération de ces juges soit trop forte ; non, je tiens seulement à mettre en relief l'insuffisance du traitement accordé aux juges des cours de comté. A l'époque de l'établissement de la Confédération, les traitements de ces juges furent portés à $2,600, et ils sont diminués à ces chiffres jusqu'en 1873, alors que le parlement fut saisi de la loi relative au remaniement de ces traitements. La raison qu'a porté le parlement à effectuer ce remaniement est consignée dans le

préambule de la loi : "La raison du renchérissement de la vie résultant de la diminution de la valeur de l'argent", la loi statue que les traitements des juges de la Haute cour seront augmentés de $1,000. Sous l'empire de cette même loi, le traitement des juges des cours de comté, auxquels l'observation formulée dans le préambule de la loi s'appliquerait tout aussi bien qu'aux juges de la Haute cour, fut réduit de $2,600 à $2,400.

Cette loi remonte à trente ans et jusqu'aujourd'hui le traitement de ces juges n'a pas subi de remaniement, bien que leur besogne se soit accrue de moitié. Je le répète, depuis l'inauguration de notre régime politique actuel, les législatures provinciales et le parlement fédéral ont édicté au moins cinquante lois imposant de nouveaux devoirs aux juges des cours de comté en sus des devoirs dont ils avaient déjà été chargés à titre de juges locaux de la Haute cour. Si la vie a renchéri pour les juges de la Haute cour, elle a également renchéri pour les juges des cours de comté.

Aujourd'hui il y a plusieurs articles qui figurent parmi les choses de première nécessité qui étaient presque inconnues il y a un quart de siècle. A cette époque, le pétrole était le mode d'éclairage en vogue dans les maisons d'habitation, tandis qu'aujourd'hui la lumière électrique est indispensable. Il y a trente ans, le bois de chauffage se vendait de deux à trois dollars la corde, tandis qu'aujourd'hui le principal combustible est la houille qui coûte sept ou huit dollars la tonne. Il y a un quart de siècle, on puisait l'eau aux sources ou aux rivières et aujourd'hui il y a des conduites d'eau pour lesquelles il faut payer des taxes. Les salaires se sont relevés ; les autres dépenses se sont gonflées ; la vie a renchéri, tandis que le traitement des juges des cours de comté a diminué. Non seulement leur traitement a subi une diminution, mais leur besogne s'est accrue de moitié. Aujourd'hui, ils sont chargés d'une partie de la besogne jadis imposée aux juges de la Haute cour. On a rogné de plus d'une façon leurs émoluments. Autrefois les juges des cours de comté remplissaient la charge de maître en chancellerie à laquelle sont attachés certains honoraires, et aujourd'hui il n'y a guère que quelques-uns d'entre eux qui exercent ces fonctions. La vérification des testaments qui constituait jadis une de leurs fonctions est maintenant attribuée à d'autres fonctionnaires. En pareilles circonstances, il me semble qu'on n'a pas traité avec équité ces juges, et l'heure est venue d'effectuer une réforme : que le gouvernement remette la question à l'étude et remanie tous ces traitements de façon à ce que la rémunération des juges réponde aux besoins actuels et à la somme de travail qu'ils ont à accomplir. Il faut, en toute justice, que les juges des cours de comté, soient mis sur un pied d'égalité avec ceux de la Haute cour. Qu'on établisse, comme je l'ai fait, le budget des recettes et des dépenses d'un juge de cour de comté et on se convaincra qu'un traitement de $2,200 est tout à fait insuffisant, si l'on tient compte de tous les frais, tels que loyer, taxes, combustible, assurances, taxes d'eau, éclairage et l'entretien d'une famille, se composant de cinq personnes en moyenne, y compris les confections et les frais d'instruction des enfants. Il est une autre dépense qui est venue s'ajouter à toutes les précédentes, dans le dernier quart de siècle : c'est que, pour se tenir au niveau de sa profession, le juge est obligé de se composer une bibliothèque, de s'abonner aux revues de droit et de jurisprudence, aux comptes rendus des tribunaux, toutes choses assez coûteuses.

En adoptant l'estimation la plus modérée, on constate qu'un juge de cour de comté ne saurait se tirer d'affaire à moins de $2,200 ou $2,300. Est-il juste de ne lui accorder que $2,400 ? Comment pourra-t-il, en pareilles circonstances, pourvoir à l'avenir de sa famille ? Il lui est défendu d'exercer aucune autre profession, tant qu'il remplit la charge de juge, et cela par respect pour la dignité de la magistrature ; mais alors, on devrait lui accorder une rémunération qui lui permette non seulement de vivre sur un pied convenable mais de réaliser quelques économies pour sa famille. J'adjure donc le ministre de la Justice d'étudier sérieusement la question et de présenter une loi tendant au remaniement des traitements de ces juges. La rémunération des juges des cours de comté est inférieure à celle accordée aux fonctionnaires publics qui, pourtant, n'exercent pas de fonctions aussi importantes que celles de ces juges, eu égard aux intérêts qui leur son confiés. Je demande donc au ministre de saisir la Chambre, à brève échéance, d'une loi tendant à remédier à la situation où se trouvent les juges des cours de comté.

M. SPROULE : Si j'élève la voix en ce moment pour demander le relèvement du traitement accordé aux juges des cours de comté, ce n'est pas que j'estime que cette rémunération soit insuffisante ; mais c'est qu'ils demandent une partie de leurs recettes à des sources étrangères à l'exercice de la magistrature. C'est le petit nombre qui ne touche pas au delà de $2,400. Le gouvernement provincial a rendu diverses lois, surtout des lois municipales, qui appellent les services de ces juges et qui leur accordent rémunération . Quand on veut remanier un arrondissement scolaire ,on appelle le juge de la cour de comté à titre d'arbitre. Dans l'application de nombre de lois provinciales, les services de ces juges sont ainsi utilisés. Dans les affaires d'arbitrage, ils touchent vingt dollars par jour, et ils ont bientôt gagné une centaine de dollars, de cette façon. C'est une sorte de prime d'encouragement accordée au juge, en quête de besogne de ce genre, qu'il accomplit souvent au détriment de sa propre charge. Nos lois provinciales fournissent ainsi à nos juges bien des moyens de réaliser des gains en dehors de l'ex-

ercice de leurs fonctions propres. Cela ne devrait pas être. Qu'on accorde aux juges une rémunération suffisante pour leur travail, sans qu'il leur faille demander des recettes à des sources étrangères.

Ces années dernières, nos législatures provinciales ont légiféré de façon à placer les juges sous leur autorité, en leur permettant de demander à diverses sources provinciales un supplément de traitement. Je n'affirme pas la chose positivement, mais la rumeur publique veut que le gouvernement cherche, par là, à s'assurer la haute-main sur la magistrature. Si cette rumeur est fondée, la chose serait infiniment regrettable. Si les traitements des juges ne sont pas assez élevés—et j'en conviens, un traitement de $2,400 semble insuffisant—il importe d'y apporter remède. On dit que les juges ont d'autres sources de revenus. Je le répète, s'il en est ainsi, je vois là un argument qui milite en faveur du relèvement de ces traitements. En pareilles circonstances, il faudrait leur accorder une rémunération amplement suffisante, et quand bien même elle serait supérieure aux émoluments que gagnent les autres hommes des professions libérales, je verrais la chose d'un bon œil. Qu'on leur accorde donc une juste rémunération, provenant d'une source unique, de façon à ce qu'ils soient indépendants des partis politiques, et de toute organisation privée ainsi que de toute puissance qui pourrait les influencer dans l'expérience de leurs fonctions judiciaires. Voilà ce qu'il faut éviter à tout prix, et c'est aussi ce qui me porte à demander ici le relèvement de ces traitements.

M. LOGAN : C'est à fort bon droit que le député d'Hastings-ouest (M. Porter) demande que le gouvernement étudie mûrement cette question et peut-être même qu'il l'a soumette aux délibération d'une commission spéciale ou d'un bureau de la Chambre. Le député de Grey-est (M. Sproule) nous dit que les juges des cours de comté dans la province d'Ontario, reçoivent des honoraires puisés à différentes sources, en sus du traitement qui leur est alloué par le parlement. Cela ne s'applique pas à la Nouvelle-Ecosse, bien que j'ai encore souvenance de l'époque où les juges sous l'ancien régime, remplissaient les fonctions de reviseurs des listes électorales. Aujourd'hui les juges sont réduits à la portion congrue ; leurs $2,400 de traitement, outre les quelques dollars qu'ils touchent à titre de frais de route. Il est un fait qu'on n'a pas assez bien mis en lumière : C'est que les devoirs de ces juges se sont multipliés. Dans le district où je réside et où j'exerce ma profession, presque toutes les poursuites au criminel sont instruites par les juges des cours de comté, sous l'empire de la loi relative à l'instruction sommaire des petites causes. Ces juges ne touchent aucune rémunération supplémentaire pour ce surcroit de travail. Ainsi non seulement tout a grandement renchéri depuis que leur traitement a été fixé à $2,400, mais on leur a imposé un surcroit de besogne depuis cette époque. Personne ne le niera, la vie est bien plus chère aujourd'hui qu'elle ne l'était à cette époque. C'est là un fait évident : tout le monde demande des salaires plus élevés, y compris les ouvriers et les artisans. Même les membres du parlement se sont crus autorisés à relever le chiffre de leur indemnité, se fondant sur le renchérissement de tous les articles de première nécessité.

Il est impossible à un juge de cour de comté de soutenir la dignité de son rang et de pourvoir à l'entretien convenable de sa famille, avec un traitement de $2,400. Au cours du débat, hier, on a dit que les juges de la cour Supérieure d'Ontario reçoivent $5,000, et que certains juges touchent jusqu'à $6,000 et même $7,000, y compris les sommes que leur verse le gouvernement provincial. Cet après-midi, quelqu'un a prétendu qu'il importerait de consulter nos commettants sur cette question. Je n'hésiterais nullement à soumettre la question à mes commettants ou aux électeurs de tout autre comté de la Nouvelle-Ecosse, et de leur demander s'ils consentent de payer aux juges un traitement convenable. Le peuple est en mesure de payer les impôts voulus pour la bonne administration de la justice. Il faut assurer à notre magistrature les moyens de soutenir l'honneur de son rang. Pour un juge de la cour Suprême qui est obligé de demeurer à Halifax, où la vie est fort chère, un traitement de $4,000 est tout à fait insuffisant. On devrait porter à $6,000 le traitement du juge en chef et à $5,000 celui des autres juges. En finissant je prierais le ministre de la Justice de nous dire s'il se propose, au cours de cette session, d'insérer à la loi quelque disposition relative aux magistrats qui, en raison d'infirmités, sont devenus impuissants à exercer leurs fonctions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me suis occupé de l'affaire que vient de me signaler l'honorable député. Je préférerais, pour le moment, ne pas dire quelle décision j'ai prise, car il n'y a encore rien de définitif. Je me suis consulté, à cet égard, avec le chef de l'opposition. L'honorable député a sans doute en vue le cas qui s'est présenté dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je préfère n'en pas dire davantage, avant de m'être consulté avec le chef de l'opposition.

M. LaRIVIERE : Au début de ma carrière parlementaire, il y a quinze ans, c'est sur la question même qui fait le fond de ce débat que j'ai, pour la première fois, porté la parole ici. A cette époque, j'ai estimé qu'il était de mon devoir de rappeler au gouvernement et à la Chambre que les provinces ne se trouvaient pas sur un pieds d'égalité au point de vue du traitement accordé aux juges. A mon honorable ami, il n'y a pas lieu d'accorder à un juge de la cour Supérieure d'Ontario $2,000 de plus

qu'à un juge qui remplit les mêmes fonctions dans les provinces maritimes ou au Manitoba. Il est temps de mettre fin à cette distinction odieuse. La première résolution qui figure au feuilleton, relativement aux traitements des juges, porte que dans les Territoires du Nord-Ouest, le juge en chef recevra $5,000 et les juges puînés toucheront $4,000 ; tandis que, dans le province d'Ontario, le juge en chef touche $6,000 et les juges puînés reçoivent $5,000. Si l'on tient compte des frais d'entretien, je puis assurer la Chambre que s'il fait cher vivre à Toronto ou à Montréal, l'entretien d'un juge est bien plus coûteux dans les Territoires du Nord-Ouest. Au Manitoba, la vie est tout aussi chère.

Il n'y a que quatre juges dans cette province, et il leur faut expédier la besogne de trois districts judiciaires. Ils ont à juger au civil comme au criminel, car il n'y a qu'un seul tribunal pour ces deux genres de causes, et il leur faut présider à la cour d'Appel. Voilà la besogne qu'expédient ces quatre juges dans la province du Manitoba. Leur responsabilité est donc bien plus grande que les juges de ces provinces n'ont qu'à vaquer celle des juges des autres provinces qui ne président qu'à un seul tribunal. Tandis que les juges de ces provinces n'ont qu'à vaquer qu'aux fonctions se rattachant à un seul tribunal auquel ils dévouent toute leur science du droit, dans notre province les juges président aux tribunaux de juridiction civile et criminelle, et je le répète, ils président à la cour d'Appel et réforment leurs propres décisions. Les fonctions exercées par les juges du Manitoba sont donc plus onéreuses que celles remplies par les juges des provinces de l'est, et le chiffre du traitement des premiers est inférieur à celui de ces derniers. Comme l'a fait observer le député de Cumberland (M. Logan), il faudrait remanier les traitements des juges des différentes provinces et les mettre sur un pied d'égalité, en tenant compte de la responsabilité dont ils sont revêtus. Les observations que je viens de formuler relativement aux juges de la cour Supérieure, s'appliquent également aux juges des cours de comté du Manitoba. La responsabilité de ces derniers est encore plus grande que celle des juges des cours de comté d'Ontario, puisque la juridiction des premiers est plus étendue. J'espère que l'heure n'est pas éloignée où le remaniement des traitements de la magistrature s'imposera à l'attention du parlement et qu'on accordera aux juges une rémunération répondant un peu mieux à l'importance de leurs services.

M. MURRAY : J'ai écouté avec un vif intérêt le débat qui a surgi aujourd'hui, et je me range à l'avis de mes collègues qui prétendent que le traitement des juges des cours de comté est tout à fait insuffisant. On devrait accorder à ces juges un traitement répondant mieux à l'importance de cette charge qui appelle l'exercice de talents d'un ordre supérieur. Que l'on consulte les hommes de profession et les hommes d'affaires et ils avoueront que ce traitement de $2,400 est insuffisant. Comme l'a fait observer le député de Hastings, si l'on tient compte de toutes les dépenses, tels que loyer et frais d'entretien, il n'est guère possible qu'avec un si maigre traitement, on puisse réaliser quelque économie, et pourvoir à l'avenir.

A mon avis, les juges doyens des cours de comté devraient recevoir $3,000 de traitement, et j'espère que le ministre de la Justice, portera leur traitement à ce chiffre. Je sais ce que les électeurs pensent à cet égard. Sans doute, il serait facile de se créer de la popularité et de capter la confiance du peuple, en s'écriant à la tribune populaire : Voyez donc comme le gouvernement a relevé le traitement de ces juges, qui ont pourtant, une besogne bien facile ! Ce serait là une attitude populaire, que prendrait volontiers un démagogue et un flatteur de la populace ; mais il faut se rappeler qu'ici nous sommes appelés à légiférer dans l'intérêt du pays en général, et que notre législation doit être marquée au coin de la justice et de la loyauté. Tout à renchéri depuis un quart de siècle, et nos juges ne sauraient ni subvenir à l'entretien de leurs familles ni répondre aux exigences de leur situation sociale, si on ne leur accorde un traitement convenable.

Il est rendu compte de la résolution qui subit sa première et sa deuxième lectures et est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente le bill (n° 250) portant modification de la loi concernant les juges des cours provinciales.

On adopte la motion ; le bill subit sa deuxième et sa troisième lectures et la Chambre se forme en comité, afin de délibérer ce projet de loi.

M. LaRIVIERE : Le président voudrait-il bien lire l'article ? Nous n'avons pas le bill sous les yeux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill n'est pas imprimé et il ne serait guère convenable de demander au comité de délibérer ce projet de loi maintenant. Je propose donc que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux, en attendant que le bill puisse être imprimé et distribué aux membres du comité. Il n'y a pas urgence.

Le comité rend compte de ses travaux.

BANQUES DE PETITE EPARGNE (PENNY BANKS).

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 198) concernant les banques de petite épagne.—Le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Lorsque ce bill a été délibéré en séance de comité, il a été réservé un ou deux articles, afin de permettre d'étudier quelques propositions formulées

au cours de la discussion. En conformité de ces propositions, j'ai dressé une couple d'amendements de peu d'importance, ne portant nullement sur l'objectif du bill, mais de nature à en faciliter l'application.

Il figurait dans l'article 16, quelques mots prêtant à équivoque, et on a proposé de leur en substituer d'autres plus précis. Je propose la radiation de la dernière partie de cet article et la remplaçant par les mots que voici :

Tout souscripteur dont la responsabilité relativement à sa souscription impayée cessera ainsi qu'il est prescrit ci-après, cessera d'être membre de la banque, du moment que cette responsabilité disparaîtra.

Je dois faire observer à la Chambre qu'il ne s'agit pas ici d'une banque ordinaire, mais bien d'une organisation de secours mutuel, et il est statué qu'il sera formé un certain fonds de garantie. Dans l'intention du législateur, ce fonds de garantie sera une obligation de nature personnelle, ne tombant pas dans la masse des biens de la partie intéressée, advenant sa mort. Les diverses parties intéressées sont tenues de maintenir ce fonds de garantie jusqu'à concurrence de $10,000 et si l'un des intéressés dans ce fonds de garantie vient à mourir, comme il cesse de faire partie de la banque, sa succession est également libérée de toute responsabilité. Toutefois, il faut lui substituer un remplaçant, de façon à ce que le fonds de garantie ne tombe pas au-dessous de $10,000. Voilà l'objectif poursuivi, et il se trouve plus clairement exprimé dans l'amendement que par le texte primitif.

On adopte l'amendement.

Article 33.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le seul autre article qu'on propose de modifier est l'article 33, relatif aux états qui doivent être présentés par la banque. On a proposé que ces états fussent attestés par un comptable autorisé. C'est là, à mon avis, une proposition légitime, et après l'avoir étudiée, je propose d'insérer au bill l'amendement que voici :

A chacun de ces états devra être annexé un certificat dressé par un comptable autorisé portant qu'il a examiné et apuré les livres de la banque à la date y désignée.

M. MONK : Cette disposition diffère de la loi qui s'applique aux banques ordinaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. La siuation de cette banque diffère de celle des banques ordinaires, puis que ce n'est pas une association visant à réaliser des bénéfices.

M. MONK : Il pourrait fort bien arriver qu'il n'y eût pas de comptables autorisés dans le voisinage de ces banques de petite épargne. D'ordinaire, ces comptables ne se rencontrent que dans les grands centres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudrait que chacune de ces banques fut tenue d'engager un comptable chargé de vérifier les livres de la banques. Cette proposition m'a semblé légitime et j'y ai accédé très volontiers.

M. MONK : Cette loi est-elle empruntée à la loi similaire qui existe en Angleterre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. MONK : Est-ce qu'il n'existe pas en Angleterre des banques organisées sur une base similaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'y trouve bien des " penny banks ", mais elles ne sont pas organisées sur la même base.

M. MONK : De quelle source a donc pu venir cette idée de la banque de petite épargne ? Est-ce du Canada même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici l'origine de cette idée : la session dernière, quelques citoyens de Toronto ont exprimé le désir qu'on constituât législativement sous forme de charte, une organisation qui existait déjà dans cette ville ; et réellement, il s'y trouve plus d'une institution de ce genre.

Nous fûmes alors d'avis qu'il ne serait pas utile d'organiser des banques d'épargnes d'initiative privée au Canada, puisque le gouvernement a déjà adopté comme une de ses fonctions spéciales l'exploitation des caisses d'épargnes postales ; mais nous donnâmes à entendre à ces messieurs, la session dernière, que nous mettrions la chose à l'étude, afin de constater s'il ne serai pas possible d'élaborer un système qui permettrait de constituer législativement ces banques de petite épargne ainsi que d'autre poursuivant un objectif similaire. Ils ont dressé l'ébauche d'un projet de loi qui a subi divers remaniements, et le résultat est le bill en ce moment à l'étude.

M. LaRIVIERE : Le ministre pense-t-il qu'il soit à propos de donner à cette institution le nom de banque ? Ce n'est pas une banque, mais une société d'épargne. Il est défendu à toute compagnie, à tout individu d'emprunter le nom de banque ou de banquier, s'il n'y a pas droit, et à mon avis, il n'y a pas lieu d'autoriser cette institution à prendre le nom de banque.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison. Personne ne saurait emprunter le nom de " banque " sauf avec l'autorisation spéciale du parlement, seulement, je ferai observer que l'expression " banque de petite épargne " (Penny-Bank) comporte un sens qui fait appel aux classes industrieuses et vouées à l'épargne. Nous n'avons rien trouvé à redire au titre même ; seulement nous tenions à l'entourer de certaines sauvegardes.

M. MONK : Le mot " penny " apporte une restriction au mot " banque " et en modifie le sens. Le ministre des Finances s'en souvient sans doute, au cours d'un débat précédent sur cette question, je lui ai signa-

lé l'existence d'une banque coopérative à Lévis ; et bien qu'à mon avis une institution comme celle visée par le bill à l'étude soit appelée, sans doute, à réaliser beaucoup de bien, surtout auprès de ceux qui ne sont pas encore familiarisés avec ce genre d'institutions, je prierais le ministre de recourir aux lumières de spécialistes dans son ministère, au sujet du projet que je lui ai déjà signalé : l'établissement de banques coopératives. A mon avis, ces banques rendront de précieux services à la province de Québec. En europe, partout où elles se sont implantées, elles ont fait œuvre très utile. J'ai sous les yeux un mémoire dont je voulais citer quelques extraits à la Chambre, mais je m'en abstiens, crainte de retarder les travaux du comité ; ce mémoire a été dressé par un homme qui fait autorité sur cette question, M. Wolff, l'auteur d'un ouvrage très documenté sur les banques coopératives.

Ce mémoire a été communiqué à quelques uns de nos concitoyens qui s'intéressent à l'établissement des banques coopératives, et qui avaient demandé des renseignements au sujet du fonctionnement de ces banques en Europe ; et ce mémoire se rattache surtout à la situation économique du Canada. Ces banques coopératives sont surtout destinées à faciliter les opérations à une certaine classe d'individus qui n e pourraient facilement obtenir de crédit des banques ordinaires, en raison de la modicité de leurs ressources et surtout du fait qu'ils ne sont pas habitués à faire de transactions avec les banques. Ces banques sont surtout destinées à procurer du crédit à cette cette classe d'individus et elles sont particulièrement utiles aux populations agricoles. Elles se sont implantées en Allemagne ; il en existe un fort grand nombre en France, en Italie, et au cours de ces années dernières, le parlement anglais a aussi légiférer dans ce sens. Actuelement il en existe cent cinquante aux Indes. Il y en a quelques uns aux Barbades, et partout elles ont produit les meilleurs résultats, non seulement en ce qu'elles ont procuré du crédit à ceux qui en ont besoin, mais, comme le fait observer l'auteur de ce mémoire, M. Wolff, en instruisant le peuple sur les questions d'affaires et de finance et en relevant le ton de toute la société. Bien que la chose puisse paraître étrange de prime abord, il n'en est pas moins vrai que ces banques ne nuisent nullement aux banques ordinaires, et que leur établissement a été encouragé par les grandes banques européennes ; car, en réalité, elles favorisent le fonctionnement de ces dernières institutions, en leur attirant une clientèle qui, sans cela, ne s'adresserait pas à elles. En pareilles circonstances, étant donné que M. Wolff, renseigné qu'il est au sujet de notre situation économique et de la nature de nos ressources agricoles, a déclaré dans son mémoire qu'à son avis, ces banques rendraient de grands services au pays, la question s'impose à l'étude du ministre des Finances, et avant longtemps, je l'espère, aidé des lumières de son personnel, il sera en mesure d'élaborer quelque loi qui permettra l'établissement de ces banques partout au Canada.

M. BARKER : L'article 3' porte que les rapports seront " certifiés sous la foi du serment par un vice-président de la banque ou par le président du conseil " mais il n'y est point prescrit qu'ils seront attestés par le gérant. C'est intentionnel, je suppose, et alors, au lieu de se servir des mots " et par les gérants " il faudrait dire " et du gérant."

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne me trompe, le gérant se trouve compris.

M. BARKER : Il n'est pas dit qu'il attestera ce rapport sous la foi du serment ; mais qu'il le vérifiera. Il faudrait que le texte portât ces mots " et du gérant " afin de les faire concorder avec les précédents.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là indubitablement l'intention du législateur et s'il existe quelque doute à cet égard, je serais bien aise que l'article fût modifié comme voici :

> Le serment du président ou d'un des vice-présidents de la banque, ou du président en conseil et du gérant ou de tout autre chef de bureau de la banque.

Je suis bien aise que l'honorable député ait suggéré cette modification. Je propose donc de substituer le mot " de " au mot " par " dans l'article en question. Quant aux observations du député de Jacques-Cartier (M. Monk) je dois lui rappeler que, dans un débat précédent, j'ai déjà déclaré que la question m'avait été signalée par plusieurs députés ainsi que par des membres du personnel de la Chambre des communes qui, si je ne me trompe, a certaines relations avec une de ces banques qui est en exploitation à Lévis depuis plusieurs années. J'ai promis que la chose serait mise à l'étude, et mes fonctionnaires ont recueilli des renseignements à cet égard ; non pas, cependant, je dois l'avouer, dans la perspective qu'il serait possible de légiférer dans ce sens au cours de cette session.

Mes nombreuses occupations m'ont empêché de prêter beaucoup d'attention à cette affaire, mais je m'efforcerai de la faire examiner avant la reprise de la séance. D'après les renseignements qui me sont parvenus, je suis porté à croire que ces institutions qui sont au nombre d'une ou de deux au Canada ont rendu des services très satisfaisants.

Article 29.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai qu'à dire un seul mot au sujet de cette clause. Il existait un petit malentendu sur son interprétation. Quelques-uns de mes honorables amis paraissaient être sous l'impression que les garanties dont il est fait mention pouvaient être choisies comme placement des

fonds généraux de la banque; mais tel n'est pas le cas. Les fonds venant des déposants ne peuvent être placés en aucune manière. Ils doivent être déposés dans la caisse d'économie du gouvernement, et cette clause s'applique seulement au petit fonds qui s'appelle le fonds de garantie, et n'est autre chose qu l'argent des fondateurs eux-mêmes et non pas l'argent des déposants. Pas un seul sou de l'argent des déposants ne peut être utilisé comme garantie ; il doit être versé dans la caisse d'économie. Cependant, on doit laisser aux administrateurs une certaine discrétion dans le genre de celle qu'on accorde aux compagnies d'assurance. Quant au placement de leur propre argent, qui, dans ce cas, forme un montant de peu d'importance, personne ne s'opposera à cette clause, après qu'elle aura été comprise dans ce sens.

M. MONK : La clause s'applique donc uniquement au fonds de garantie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, entièrement.

M. MONK : Et la nature des cautionnements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible qu'ils disposent d'un certain montant, et ils ont leurs coudées franches pour le placer d'une manière sûre et profitable.

M. SPROULE : Une des clauses défend aux fondateurs de faire des placements dans certains fonds. Où feront-ils leur profit en organisant une banque de ce genre ? Vous leur permettez de recevoir des dépôts et de payer seulement le même taux d'intérêt que la caisse d'économie du gouvernement ou la caisse d'économie du bureau de poste, dont le taux est très bas. S'il leur était permis de prêter cet argent, ils obtiendraient un taux plus élevé et pourraient réaliser quelque profit de cette manière-là ; mais, si je saisis bien le sens de cette loi, elle ne leur donne aucun profit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire à mon honorable ami (M. Sproule) que dans l'intention du législateur les profits ne sont nullement l'objectif de cette loi. Pratiquement parlant, c'est une organisation de bienfaisance, qui ne vise pas à faire du profit. Tout ce que peuvent espérer ceux qui sont à la tête de cette banque, c'est de couvrir les dépenses à l'aide de ce que le placement de leur propre argent, augmenté de la légère majoration du taux de l'intérêt accordé par le gouvernement, peut leur rapporter. Enfin ce n'est pas une entreprise pour faire de l'argent.

M. SPROULE : Avez-vous fait des règlements pour fixer leur salaire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, les fondateurs ne recevront eux-mêmes aucun salaire. Ils peuvent avoir besoin d'employés aux écritures, mais les organisateurs eux-mêmes ne recevront aucun traitement. L'article 38 impose des pénalités aux administrateurs de la banque qui font des rapports faux, et je veux que la même disposition de la loi s'applique aux comptables autorisés, dont le certificat est annexé, de sorte que les mêmes pénalités s'appliquent également aux administrateurs et comptables autorisés qui font des rapports faux. Je propose d'amender cette clause en insérant après le mot " banque " dans la 4ième ligne les mots " comptable autorisé ", et aussi après le mot " rapport " dans les lignes 35 et 42 le mot " certificat ".

L'amendement est adopté, et l'article, tel qu'amendé, est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

PRIMES SUR LE PLOMB.

Le bill (n° 239) pour pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais contenant du plomb extrait au Canada est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité sur ledit bill.

Article 1.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill est une copie textuelle des résolutions qui ont déjà été adoptées en comité. La seule question en suspens était l'usage dans la première clause d'un mot sur lequel le chef de l'opposition a appelé mon attention au dernier moment ; la fin de la dernière clause se lit comme suit :

Telle prime sera reduite proportionnellement au montant de tel excédent.

On m'a fait remarquer que le mot " proportionnellement " était répété inutilement et qu'on pouvait le supprimer. Cette observation a été faite par l'honorable chef de l'opposition, et en relisant le bill j'ai constaté qu'il avait raison. C'est pourquoi je propose que le mot " proportionnellement " dans la ligne 14 soit rayé.

L'amendement est adopté et l'article tel qu'amendé, est adopté.

Article 2—mode de paiement.

M. MONK : J'étais absent lorsque la résolution a été délibérée en comité ; mais j'aimerais à m'informer si les intéressés ou la majorité d'entre eux n'ont pas demandé une augmentation de droits ? et est-ce la raison pour laquelle le ministre a décidé d'accorder des primes, au lieu d'augmenter les droits ? peut-être que mon honorable ami a déjà pris des mesures dans ce sens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mon honorable ami trouvera dans les Débats un rapport complet de la discussion. Avant la troisième lecture de ce bill, je me ferai un plaisir de donner de plus amples rensei-

gnements. Les parrains du bill ont demandé des droits et des primes alternativement.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois, et adopté.

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES propose la seconde lecture du bill (n° 238) pour amender le chapitre 8 des statuts de 1899, concernant les primes sur l'acier et le fer et pour pourvoir au paiement de primes sur certains articles fabriqués en acier.

La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour délibérer ledit bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill est conforme au texte des résolutions ; il ne contient aucune autre disposition quelconque, et les résolutions ont été pleinement délibérées en comité général.

Article 1er.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il quelque estimation approximative sur les dépenses annuelles que causeront ces nouveaux articles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les primes proposées sur le fer de construction, les plaques et les baguettes, les nouveaux articles désignés dans ce bill, sont estimées approximativement au tiers de l'importation de l'année dernière. En admettant que nous ferons le tiers de l'importation cette années, nous aurons à payer environ $150,000 la première année. Naturellement si ce chiffre est dépassé, la prime sera augmentée en proportion. Il peut même augmenter au point de remplacer entièrement notre importation, ce qui ferait monter les primes totales sur ces articles à $400,000 environ.

M. MONK : On a porté à ma connaissance que les Etats-Unis importent du Canada une forte quantité de fer en gueuse et d'acier en lingots et nous les renvoient ensuite manufacturés. J'ai appris que les Etats-Unis imposent un droit de $6 la tonne sur cette matière première aux fabricants qui en font usage et qu'ensuite elle nous revient transformée en outils et en instruments de toutes sortes sur lesquels les fabricants reçoivent une remise de $5.99 la tonne. On m'assure qu'il se fait un grand commerce de ce genre. Le ministre a-t-il connaissance de cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il paraît que par le passé il en était ainsi plus ou moins, mais je ne crois pas que cet état de choses dure encore. Les fabricants de baguettes d'acier au Canada, ne trouvant pas à écouler leur marchandise dans le pays, l'expédiaient aux Etats-Unis, où elle servait à la fabrication du fil d'acier. Les fabricants des Etats-Unis payaient la douane, comme l'a dit mon honorable ami, mais ils avaient droit à une remise sur les articles exportés au Canada. Ceux-ci étaient admis en franchise. Je ne crois pas que cela se fasse quand ce bill sera en vigueur. Même actuellement cela ne doit plus être ; les fabricants de baguettes d'acier doivent être intervenus pour se protéger.

M. MONK : Mon honorable ami s'attend-il à ce que cette prime fasse cesser l'importation du fil d'acier. On importe actuellement des quantités considérables de fil de fer et d'acier des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aussitôt que les fabricants canadiens seront en état de produire ces articles, je suis d'opinion que l'importation du fil métallique des Etats-Unis diminuera, si elle ne cesse pas tout à fait.

M. SPROULE : J'ai devant moi une lettre d'un industriel d'une longue expérience, et d'après lui on aurait mieux fait d'accorder tout simplement une prime au fer en gueuse fabriqué avec du minerai canadien. Je crois me souvenir que, lorsque la proposition d'accorder cette prime fut discutée, on a prétendu que pour fabriquer certaines qualités de fer on était obligé d'importer du minerai de l'autre côté de l'Atlantique. C'est la raison pourquoi le gouvernement accorde une prime de $2 par tonne sur le fer en gueuse fabriqué avec du minerai étranger, et $3 si c'est du minerai canadien. D'après ce monsieur cette spécialité industrielle aurait pris de plus grands développements si nous avions seulement appliqué la prime au fer en gueuse fait avec le minerai du pays. J'ignore si le ministre s'est occupé de cela ou non. Enfin il m'a donné un autre renseignement important. Les Américains, dit-il, ont cherché à déprécier nos minerais sous le prétexte qu'ils contiennent trop de soufre, ce qui ne les empêche pas d'employer leurs propres minerai et même de les vanter, malgré la proportion de soufre encore plus forte qu'ils contiennent. Il conclut de là qu'ils en agissent ainsi pour décrier nos minerais et les acheter à bon marché. Selon lui il ne dépend que du gouvernement d'aider les propriétaires de mines du Canada d'une manière plus efficace dans le sens des idées qu'il vient d'explimer pour donner une forte impulsion à cette industrie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'idée d'appliquer la prime exclusivement au fer fabriqué avec du minerai canadien est tellement naturelle qu'elle a été exprimée souvent, et même étudiée il y a quelques années. La disposition d'après laquelle on fait une part de la prime du fer en gueuse fabriqué avec du minerai étranger a été insérée sur les instances des fabricants eux-mêmes.

En général, ils suivent la pratique de mélanger des minerais de différentes sources

et par ce procédé ils obtiennent un meilleur article qu'avec un minerai unique. Cette pratique est à peu près générale, toute cette question a été examinée, et on n'a pas jugé à propos de refuser la prime si on emploie du minerai étranger ; mais on a établi une distinction : la prime sur le fer en gueuse est de $3, s'il est fait avec du minerai canadien et $2 si le minerai est importé. Si nous avions circonscrit la prime au fer fabriqué avec du minerai du pays seulement, nous aurions causé des embarras à l'industrie du fer, d'après l'opinion des intéressés. Le minerai de Terre-Neuve est considéré comme importé.

M. MONK : Lorsque j'étais au Sault-Sainte-Marie on m'a dit qu'il fallait de toute nécessité mélanger le minerai de Michipicoten avec le minerai acheté des Etats-Unis pour fabriquer un bon article. Nous donnons en quelque sorte du secours à une seule compagnie en adoptant ce bill, et il est malheureux que nous n'ayons pas passé en revue toute l'industrie du fer afin d'adopter un système de protection général contre les Etats-Unis qui comprendrait tous les articles fabriqués en fer et en acier. On s'est borné aux baguettes de fer, à l'acier laminé d'angle et aux plaques d'acier laminées ; nous découvririons bien d'autres articles si nous repassions toute la liste. Nos importations des Etats-Unis de fer et d'articles fabriqués en fer suivent une progression toujours croissante. Voici quelques chiffres de l'année dernière : instruments d'agriculture plus de $1,000,000 ; fer en gueuse, plus de $600,000 ; appareils électriques, $1,500,000 ; quincailleries, plus de $600,000 ; machineries, plus de $3,000,000 ; balances, plus de $100,000 ; machines et outils de toutes sortes, plus de $600,000. En jetant un coup d'œil sur les derniers rapports des Etats-Unis se rapportant aux huit mois finissant en février 1901, 1902 et 1903, nous constatons que l'augmentation de l'importation des Etats-Unis en ce qui regarde cette classe d'articles est en effet très considérable. Prenons, par exemple, les appareils électriques : pour le mois de février 1902 le chiffre de l'importation était de $47,000 ; pour février 1893, $47,000; pour les huit mois finissant en février 1892, $442,000; et pour la même période correspondante de 1903, $561,000. Pendant le même espace de temps nous avons importé de la quincaillerie, des outils et des scies pour $604,000 en l'année suivante, pour $1,150,000 en parcourant les statistiques de l'importation des Etats-Unis à l'Amérique Britannique du Nord, des articles se rattachant à l'industrie du fer nous constatons une augmentation énorme d'année en année; bien que je n'aie pas de doute sur l'influence bienfaisante que les primes exerceront sur l'industrie du fer dans notre pays, en particulier sur les spécialités dont on a parlé dans la discussion. Mais je trouve regrettable que malgré nos immenses ressources minières nous ne soyons pas en état d'exclure complètement les marchandises américaines, et de garder entièrement pour nous notre propre marché. Je crois que nos efforts doivent tendre vers ce but.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SERVICE DE STEAMERS ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

La Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

Résolu, qu'il est expédient de pourvoir à une subvention n'excédant pas $133,333.33 par année pour un service de steamers entre le Canada et la France.—Le ministre du Commerce.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai pas l'intention de faire adopter cette résolution par le comité, pour la raison que je n'ai pas tous les renseignements dont je voudrais faire part à la Chambre. Le gouvernement a signé un contrat avec M. Colombier, de Bordeaux. C'est un armateur de quelque importance. Nous avons un contrat que nous déposerons sur le bureau de la Chambre à la prochaine session seulement, mais je vous en donnerai la substance maintenant. Le contrat stipule qu'une ligne de steamers voyageant entre le Canada et Bordeaux et autres points de France fera dix-huit trajets pendant l'année—douze trajets pendant les mois d'été et six trajets pendant les mois d'hiver. Je n'ai pas l'honneur de connaître M. Colombier personnellement. En s'adressant au gouvernement, il a présenté des lettres de recommandations de quelques banquiers importants de Bordeaux, pour se faire connaître comme un des associés d'une maison de quelque importance. Cependant ne trouvant pas ces renseignements suffisants, je communiquai par câble avec le consul anglais à Bordeaux. Je reproduirai la réponse. Elle dit en somme que la maison Colombier est une maison très respectable ; que tout en étant respectable elle n'a cependant pas de grandes ressources financières ; que toutefois, pour une entreprise de ce genre, M. Colombier lui paraissait avoir le capital nécessaire. Dans ces circonstances nous sommes entrés en négociations avec M. Colombier. Des deux côtés de la Chambre on reconnaît depuis longtemps l'avantage d'une ligne de steamers entre le Canada et la France. Pendant la première session de 1896—la dernière session du gouvernement précédent—on avait adopté un bill accordant une subvention de $50,000 pour établir une ligne de navigation entre la France et le Canada. Cette subvention fut jugée absolument insuffisante. Nous la portâmes à cent mille piastres par année, et nous fîmes un contrat avec une certaine maison dans laquelle M. Clergue, du Sault-Sainte-Marie, avait de grands intérêts. Malheureusement l'entreprise n'eut pas de succès. Il n'y a aucun doute qu'une ligne

de steamers entre le Canada et la France contribuera dans une large part à étendre les relations commerciales entre les deux pays. Actuellement ce commerce n'est pas sans importance ; et d'après les renseignements que nous avons obtenus, il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'une ligne directe entre le Canada et la France serait très avantageuse pour nous. Nous avons un traité avec ce pays qui nous accorde un tarif de faveur sur une foule d'articles, entre autres sur le poisson, la pâte de bois et différentes sortes de bois de commerce. Les articles importés ici de France en vertu du traité se bornent aux vins, aux saumons, aux noix, et à quelques autres. Nos importations de France ont une valeur beaucoup plus considérable que nos exportations dans ce pays. C'est le contraire qui devrait avoir lieu. La raison qui nous a empêchés d'étendre davantage notre commerce avec la France est l'absence de moyens de communication directe avec ce pays. La France a un tarif maximum et un tarif minimum. Nous avons l'avantage du tarif minimum sur les articles dont j'ai fait mention, mais nous n'avons guère réussi à profiter de cet avantage d'une manière pratique.

Bien que nous ayons le privilège du tarif minimum, un règlement du tarif exige la surtaxe d'entrepôt sur toutes les marchandises qui entrent en France, mais dont l'importation n'est pas directe. Cette surtaxe est très élevée, pour ne pas dire prohibitive. En voici un exemple. L'an dernier, pendant que j'étais en France, je reçus un télégramme de M. Parizeau, un des amis de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) m'annonçant qu'il était obligé d'annuler un contrat de vente—je ne me souvient pas s'il s'agissait de pâte ou de bois—parce qu'il ne pouvait pas l'envoyer directement en France, et la surtaxe d'entrepôt imposée parce que le transport se faisait par voie d'Angleterre, l'empêchait de faire une transaction profitable. Ainsi, jusqu'à présent, il nous a été impossible de profiter des avantages du traité, malgré la belle perspective que nous avons de donner un grand essor à notre commerce avec la France. Il y a, cependant, un article que nous lui envoyons en assez grande quantité ; ce sont des machines agricoles. Le chiffre annuel de cette exportation varie entre $300,000 et $400,000, et il s'élèverait davantage si nous avions une ligne de paquebots directe. Les Américains sont nos principaux concurrents dans cette spécialité. Rien ne nous empêche de prendre notre large part de ce commerce sur le même pied que les Américains, pourvu que nous ayons une ligne de communication directe, et que nous échappions ainsi à la surtaxe d'entrepôt, qui pèse sur nos industriels engagées dans ce commerce actuellement. Pour toutes ces raisons la création d'une voie de communication directe entre la France et le Canada serait indubitablement d'un avantage extrême pour nous, et nous trouverions un

Sir WILFRID LAURIER.

champ très étendu pour nos exportations dans ce pays, un des plus riches du monde.

Nous venons de parler des machines agricoles; il existe un autre article dont la demande est illimitée en France, c'est la pâte de bois. La France est un des pays qui consomme le plus de papier, mais toute la pâte employée en France vient de la Norvège et de la Suède. Tout le monde admettra que nous ne sommes pas seulement en état de lutter avec ces deux pays sur le marché français, mais les chances étant égales, nous pouvons, avec notre pâte de bois, leur enlever le marché français. La quantité de pâte envoyée du Canada en France est insignifiante, tandis que nous devrions tenir le haut du pavé là-bas. Mais tant que les fabricants canadiens seront obligés d'envoyer leur marchandise autrement que par une ligne directe et se verront obligés de payer la surtaxe d'entrepôt, il leur sera impossible de faire de bonnes affaires de ce côté-là. J'espère que la Chambre tiendra compte de ces motifs et accueillera avec bienveillance la proposition que je viens de soumettre.

M. MONK : Il est certainement très désirable que nous étendions davantage nos relations commerciales avec la France. Il suffit de consulter les statistiques du commerce entre le Canada et la France et de connaître quelque chose des perspectives que nous offre ce grand pays pour en tirer la conclusion immédiate qu'une grande partie du commerce que nous pourrions faire avec la France nous échappe.

Nous avions compris que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) devait profiter de son dernier séjour en France pour négocier un traité de commerce avec ce pays sur une base plus étendue. De la même manière on nous avait fait entendre à plusieurs reprises que le ministre du Commerce (très honorable sir Richard Cartwright) était en voie de négocier avec le représentant de l'Italie un traité de commerce qui eût été très avantageux pour nous. Si je ne me trompe, ces tentatives n'ont abouti à rien ; les efforts déployés par le consul d'Italie dans la ville de Montréal ont donné des résultats tellement stériles qu'il a abandonné toutes ses démarches pour en arriver à une entente avec le gouvernement, et je crois même qu'il a fini par abandonner sa charge.

Pour revenir à la question de nos relations avec la France, l'expérience du passé nous a enseigné que nous ne saurions prendre trop de précautions si nous voulons éviter l'insuccès décourageant qui a été notre partage dans le passé ; que nous ne saurions procéder avec trop de soin en réglant cette question de l'établissement d'une ligne de steamers entre la France et le Canada, pour ne pas éprouver un nouvel échec. Comme je l'ai déjà fait remarquer, il est très difficile de prévoir quelle augmentation de notre commerce pourrait résulter de son établissement sur une nouvelle base, surtout si on

tient compte des particularités des règlements de la douane et du commerce en France, de prédire s'il nous est réellement possible d'établir une ligne permanente qui offre des garanties de succès durables. Je me suis donné la peine de parcourir les derniers annuaires statistiques du Canada, et j'ai pu constater par les chiffres que notre commerce avec la France est loin d'avoir atteint le degré d'importance dont il est susceptible. Mon très honorable ami a parlé de la pâte de bois. Sans aucun doute une ligne directe de steamers faciliterait beaucoup l'exportation de cet article en France, où la demande est très considérable ; cependant, je m'en suis toujours tenu à l'idée que nous devons garder, dans la mesure du possible, notre pulpe dans le pays, pour la transformer nous-mêmes en papier. Néanmoins, en présence des quantités énormes de bois à pâte que nous avons dans le pays, le besoin de l'exportation dans une certaine limite est inévitable et si nous pouvons réussir à pénétrer sur le marché français nous y trouverons un terrain immense pour l'écoulement de ce produit. Il y a quelques jours, en me rendant à Québec, je fis la rencontre d'un grand capitaliste qui arrivait justement de France, et qui a de grands intérêts dans quelques fabriques de ciment de ce pays. Il était venu ici pour examiner jusqu'à quel point le commerce du ciment pourrait réussir dans ce pays, et je n'ai pas de doute que cet article spécial pourrait donner lieu à un commerce assez important avec la France. Jetons un coup d'œil sur la statistique de nos exportations françaises se rapportant aux produits miniers :

Années.	Valeur de l'exportation.
1897	$11,000
1898	A peu près nulle.
1899	$ 5
1900	3,388
1901	31,877
1902	35,382

Il est bien certain que nous produits miniers peuvent donner lieu à un commerce considérable avec la France, en particulier les phosphates, les ciments, le corindon et plusieurs autres produits miniers de notre pays. Au chapitre des pêcheries je trouve les chiffres suivants :

Année.	Valeur de l'exportation.
1897	$295,000
1898	381,000
1899	561,000
1900	526,000
1901	688,000
1902	442,000
Animaux.	
1897	$127,000
1898	4,000
1899	3,000
1900	11,000
1901	23,000
1902	18,000
Produits agricoles.	
1897	$ 34,000
1898	154,000
1899	311,000
1900	347,000
1901	225,000
1902	246,000
Produits manufacturés.	
1897	$224,000
1898	462,000
1899	674,000
1900	466,000
1901	567,000
1902	554,000

Il reste ensuite le nickel dont nous possédons à peu près la production exclusive, à l'exception d'un seul pays. Voilà un article qui pourrait donner lieu à un grand commerce avec la France et l'Italie. J'ai appris même d'une manière certaine qu'une puissante compagnie industrielle française vient d'envoyer ici un représentant pour acheter toute la matte de nickel qu'il pourrait trouver. Il existe plusieurs autres compagnies industrielles en France qui ont porté l'utilisation des produits accessoires du nickel à un plus haut degré de perfection que les industriels de tout autre pays, et ces compagnies font concurrence aux acheteurs américains de ce métal. Comme je l'ai fait remarquer tantôt, nous avons manqué jusqu'à présent d'établir avec la France une ligne de paquebots appropriée aux circonstances, et cette lacune nous a fait manquer d'étendre nos relations commerciales avec ce pays comme nous aurions pu le faire. Il est très certain que notre commerce d'exportation avec la France, la Belgique, l'Italie et les autres pays de l'Europe peut donner lieu à de plus grands développements. Ne ménageons pas nos efforts dans ce sens. Notre représentant en France, que plusieurs membres de cette Chambre connaissent très bien, M. Fabre, remplit sa mission avec beaucoup de succès pour l'avantage du Canada et s'acquitte de ses devoirs à la perfection. Cependant, il commence à se faire vieux ; il est avocat et il ne possède pas d'entraînement ni d'expérience dans les affaires. A mon sens il est préférable que nous ayons en France, comme dans d'autres pays, des représentants ne s'occupant que du commerce. Mon honorable ami me répondra peut-être, que nous avons actuellement à Paris une fonctionnaire de ce genre. En effet, un M. Poindron a été nommé notre représentant du commerce par le gouvernement.

M. Poindron est un homme très estimable. Je le connais. Mais il n'a pas toujours demeuré au pays ; il n'est pas Canadien ; et je doute fort qu'il soit l'homme le plus compétent que nous puissions trouver pour remplir cette position et faire le travail dont je viens de parler. Je crois qu'il nous faudrait, sous la direction de M. Fabre, un monsieur qui consacrerait tout son temps au développement des affaires, quelqu'un au courant des conditions du commerce canadien, plei-

nement renseigné sur nos ressources, qui de temps à autre ferait rapport à notre gouvernement et déploierait une plus grande activité que ne saurait déployer, à mon avis, M. Poindron ; celui-ci n'est pas canadien et n'est pas au fait de la situation commerciale de notre pays autant que pourrait l'être un spécialiste. Quant à ce qui est de cette ligne de paquebots, comme mon honorable ami le sait, nous avons déjà échoué deux fois dans des tentatives de cette nature ; et il est important que nous nous renseignions pleinement avant de faire une troisième tentative. Voici certains points, par exemple, sur lesquels j'aimerais, comme j'en suis sûr, les autres membres du comité, à obtenir des renseignements ; combien coûtera chaque voyage en France de ces navires ? Quelle sorte de navires aurons-nous ? C'est là un point très important. Quel est le tonnage de ces navires ? Quelle cargaison pourront-ils porter, et combien de passagers ? Il est important, en effet, que nous ayons un service de voyageurs rattaché au service des marchandises. Quelle est cette compagnie ? Mon honorable ami a nommé M. Colombier, et j'ai entendu dire que c'était un homme d'une certaine fortune, un marchand, je crois. Est-ce un armateur ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, un armateur.

M. MONK : Se propose-t-il de former une compagnie, ou sa compagnie est-elle déjà formée ? Tout est-il prêt en vue de l'inauguration de ce service, ou a-t-il simplement (comme naguère d'autres personnes qui s'intéressaient à la ligne de paquebots que nous avons subventionnée) l'intention de former une compagnie après qu'il aura obtenu la subvention ? Quelle est la nature de cette compagnie ? Est-il vrai que M. Colombier est un simple amateur ; ou a-t-il une compagnie en voie de formation ; et s'il a une compagnie déjà constituée, dans quelle mesure cette compagnie pourra-t-elle s'attirer du trafic ? Même si nous avons un agent de grande activité que s'efforce de développer les échanges, il nous faut traiter avec une compagnie solvable ayant tout ce qu'il faut comme les autres compagnies de paquebots, pour s'assurer du trafic. M. Colombier, si je suis bien renseigné, se trouve associé en cette affaire avec M. Carbonneau. M. Carbonneau, à ma connaissance, a été engagé dans des spéculations relatives aux mines du Klondyke ; et il a cherché à vendre à des capitalistes en France une mine appelée le Gold-Run. Il s'est rendu à Paris dans ce but, comme nous le savons par les journaux qui ont été envoyés de France ici ; et sans doute, durant son séjour là-bas, tout en cherchant à se défaire de sa mine et à lancer d'autres entreprises financières, il a tenté d'organiser cette ligne de steamers. Je ne veux rien dire qui soit aucunement de nature à nuire à M. Carbonneau, car je ne connais rien moi-même qui puisse me le rendre suspect, si ce n'est

que dans la ville de Montréal, il faisait partie d'une compagnie qui contribua dans une grande mesure à la ruine de la banque du Peuple. Les rapports de cette compagnie avec la banque du Peuple, dont la suspension occasionna des pertes à tant de personnes dans la ville de Montréal, ne furent pas des plus satisfaisants. Si je ne me trompe, elle portait le nom de :" The Shipping and Trading Company," et M. Carbonneau, je crois, en était le gérant. Pour parler en toute franchise, d'après ce que je connais de lui, je ne reposerais pas une grande confiance en M. Carbonneau en vue de la gestion de cette grande entreprise ; car c'est là une grande entreprise qui demande une direction sérieuse et entendue pour être menée à bonne fin. Que le comité ne se figure pas que je sois préjugé en la matière ; je vais citer l'opinion exprimée par le " Moniteur du Commerce," de Montréal, journal financier ayant un fort tirage, journal sérieux :

La nouvelle ligne française de Paquebots.

Un confrère quotidien affirme que le gouvernement fédéral du Canada a passé un contrat pour le soutien d'un service direct de navires entre le Canada et la France, le port de Bordeaux devant être le terminus de cette ligne de transports de l'autre côté de l'Atlantique.

Il y a eu déjà tant de déceptions au sujet des projets de communications directes avec l'ancienne mère-patrie qu'on nous permettra bien d'être un peu sceptiques à l'endroit du renseignement que nous notons. Les projets précédents n'ont eu que des commencements d'exécution ; ils manquaient de sérieux et ils ont misérablement tourné à rien, parce que les promoteurs semblaient plutôt viser le subside officiel de quelques cents dollars que de rechercher les meilleurs moyens d'accroître le commerce entre la France et le Canada. Cette fois-ci encore, les indications du projet sont vagues et insuffisantes pour rassurer le commerce. Il serait bien regrettable que le gouvernement canadien eût consenti à accorder un subside annuel de $100,000, ou environ à une organisation qui n'offrirait pas des granties suffisantes de bonne exécution de contrat.

On mentionne comme contractants avec notre gouvernement des noms comme ceux de M. Colombier et de M. Carbonneau. Fort bien ! mais à quelle association appartiennent-ils ; quelles garanties offrent-ils que le million de de dollars contracté et consenti à même le budget canadien sera employé avantageusement pour le commerce franço-canadien qui périclite malheureusement ou lieu d'augmenter.

C'est ce qu'établissent les statistiques que j'ai citées :

Le département fédéral du Commerce, ainsi que celui de la marine pourraient peut-être informer le parlement de la nature du contrat soi-disant passé pour l'établissement d'une ligne française de paquebots de fret entre Bordeaux, Québec, Montréal ou n'importe où.

C'est ce que le très honorable premier ministre a promis de faire.

Le parlement fédéral pourrait demander qui est M. Colombier et qui est M. Carbonneau, le dernier ne serait-il pas le promoteur de la

" Shipping and Trading Company," de mémoire intéressante d'antan ? Le contrat en question est trop important pour passer inaperçu.

Cet article parut le 4 septembre. Le très honorable premier ministre a déclaré que ce contrat nous donnerait dix-huit voyages par année. On devrait nous renseigner pleinement sur le nombre des passagers que ces navires pourront transporter. Cette question est plus importante qu'on ne le penserait à première vue. J'attendrai jusqu'à ce que les renseignements dont je viens de démontrer l'importance auront été fournis au comité relativement à la nature du contrat et des mesures prises en vue de fournir ce service. On nous donne à entendre qu'une somme considérable doit être dépensée, et dépensée, à mon point de vue, très utilement ; car je me crois justifiable de reprocher au gouvernement de ne pas s'être rendu suffisamment compte de l'extension dont est susceptible notre commerce avec les pays européens et avec la France en particulier.

Mon très honorable ami se rappelle que je me suis intéressé naguère aux efforts du consul italien pour faire arriver à bon terme nos négociations en vue du développement de notre commerce avec son pays. Nos échanges avec ces pays pourraient être très considérables. De fait, si nos exportations de produits agricoles ne s'étaient pas développées dans une proportion aussi énorme en ces dernières années (de $25,000,000 en 1878, à $107,000,000 l'année dernière) notre commerce avec ces pays serait virtuellement stationnaire. C'est là une bonne occasion de développer notre commerce avec la France, où comme nous le savons tous, les règlements sont si sévères qu'il est impossible d'établir un commerce direct avec ce pays. Toutefois, en accordant cette subvention considérable, il nous faudrait prendre toutes nos précautions ; et j'espère que la question sera étudiée à fond, de manière à ce que nous ne commettions pas de nouveau les erreurs d'autrefois.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Monk) nous a dit pour quelle raison le commerce entre le Canada et les nations du continent européen ne s'est pas développé comme il l'aurait dû. C'est parce que toutes les nations de l'Europe continentale, si je ne me trompe, ont le même tarif que la France : un tarif minimum et un tarif maximum favorisant les importations directes sur ce pays.

M. MONK : Je ne crois pas que le tarif italien contienne une disposition de ce genre. Je suis presque certain que mon très honorable ami se trompe en ce qui regarde les exportations directes sur l'Italie.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible. Contentons-nous de parler de la France pour le moment. Mon honorable ami (M. Monk) dit que nous ne pouvons espérer développer le commerce avec la France à moins d'avoir une ligne directe de paquebots. C'est parce que nous n'avions pas cette ligne directe, que nos efforts ont échoué jusqu'à présent. Mon honorable ami a parlé des négociations qui ont eu lieu en France, l'année dernière, en vue de développer notre commerce. Ces négociations n'avaient aucun caractère officiel,

J'avais l'avantage des conseils du ministre des Douanes et du ministre des Finances dans cette circonstance ; et nous tombâmes tous d'accord qu'il serait possible de développer ce commerce dans des proportions très acceptables pour la France et pour nous. Mais tous ces efforts sont en pure perte tant que nous n'aurons pas une ligne directe de communication avec la France. Nous n'avons pu dans le passé nous montrer très difficiles en la matière, car les propositions de cette nature ont été peu nombreuses et faites à de longs intervalles. Celle-ci est en réalité la seconde offre seulement qui nous ait été faite depuis que nous sommes arrivés au pouvoir en 1896. M. Colombier est un expéditeur de Bordeaux de quelque importance. Sur ce point, j'ai des renseignements directs de Bordeaux même. La grande respectabilité de cette maison est hors de tout doute. Notre contrat est avec M. Colombier lui-même et personne autre. Nous n'avons aucun contrat avec M. Carbonneau, que nous ne connaissons pas officiellement. Notre seul contrat est avec la maison Colombier. Naturellement, M. Colombier compte organiser une compagnie ; mais une des stipulations du contrat établit qu'il ne peut être transporté, si ce n'est du consentement du ministre du Commerce ; de sorte que si M. Colombier n'est pas lui-même en mesure de fournir le service qu'il a promis, s'il lui faut l'assistance d'autres capitalistes, il devra se présenter de nouveau devant le gouvernement, et nous aurons à juger du caractère et de la stabilité de la compagnie ainsi formée avant que nous soyons appelés à l'accepter. C'est là une des stipulations expresses du contrat. Quant à la nature du service qui doit être donné, le contrat même fournira à mon honorable ami tous les renseignements.

M. MONK : Quand ce contrat sera-t-il déposé ?

Le PREMIER MINISTRE: Nous devrions l'avoir aujourd'hui, et je l'aurais ici si j'avais pensé que nous aborderions ce sujet. Le ministre du Commerce a cette affaire en mains; et lorsque j'appris que la question allait être débattue, il était trop tard pour avoir le contrat. Je ne me propose pas de retirer cette question du comité aujourd'hui ; et, à sa prochaine réunion, nous aurons tous les documents sur la table pour l'instruction de la Chambre. Mon honorable ami trouvera dans le contrat les renseignements qu'il désire quant au nombre des navires ; si je me rappelle bien c'est quatre ;

quant à leur tonnage, je crois qu'il est d'à peu près 4,000 tonneaux.

M. MONK : M. Colombier est-il propriétaire de navires?

Le PREMIER MINISTRE : M. Colombier est propriétaire de navires et fait un grand commerce dans la Méditerranée. Sur ce point j'ai les renseignements les plus certains. M. Colombier se propose de faire construire de nouveaux navires spécialement pour ce commerce, en vue du transport des voyageurs et du transport, non seulement de marchandises ordinaires, mais de colis en messagerie et de denrées en compartiments frigorifiques. Il voudrait, en un mot, que les navires fussent, comme le prescrit le contrat, du type le plus moderne. Il est inutile que je m'étende sur ces détails, car on sera à même de se renseigner complètement à la lecture du contrat.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SPROULE : Lors de la suspension de la séance, à six heures, j'allais poser une question au premier ministre. Il a déclaré, je crois, qu'il avait en mains des renseignements de nature à lui faire croire qu'un commerce profitable de certaines marchandises pourrait être établi avec la France. Voudra-t-il avoir l'obligeance de produire ces renseignemnts, afin que nous puissions tous y avoir accès? Voudra-t-il aussi nous dire s'il s'est enquis spécialement à l'égard de certains produits? Il a mentionné deux articles qui, à son avis, pourraient faire l'objet d'un commerce spécial : les instruments aratoires et le ciment. Il est d'autres marchandises concernant lesquelles, j'imagine, les renseignements qu'il a en mains seraient d'intérêt et d'importance pour la Chambre ; et nous devrions examiner ces points avant de décider si oui ou non nous devrions voter ce projet de résolution. Je crois qu'il existe à l'heure qu'il est un certain commerce d'instruments aratoires entre le Canada et la France. Un de mes neveux se trouve en France actuellement, dans le but d'établir une agence pour une de nos maisons de machines agricoles ; et il m'écrit qu'à son avis un commerce très profitable pourra être fait prochainement. A l'heure qu'il est les ventes que cette maison fait en France sont effectuées par voie de Londres. On pourrait peut-être tirer avantage du tarif de faveur, si nous avions une voie de communication directe avec la France ; c'est ce que nous pouvons faire actuellement. Il m'informe aussi que le ciment est en grande demande ; qu'il pourrait être l'objet d'un commerce considérable, pourvu qu'on fût en état de le vendre un certain prix.

Il mentionne aussi la pâte de bois, mais sur ce point il n'est pas aussi certain. Il parle de plusieurs autres classes de marchandises qui pourraient faire l'objet d'un commerce avantageux. Nous devrions nous efforcer d'établir et de développer un commerce avec ce grand pays, car, d'après plusieurs lettres qu'il m'a adressées, je vois que nous avons là un vaste champ. Il y a passé la plus grande partie des trois dernières années. Serons-nous en mesure de faire un commerce profitable avec la France ? L'histoire des tentatives passées nous offre peu d'encouragement. Les obstacles qui s'opposent au succès pourront-ils être surmontés ? C'est une question à laquelle probablement aucun de nous ne peut répondre. Mais j'imagine que le premier ministre s'est renseigné sur la nature de ces obstacles, et sur la possibilité de les surmonter par le moyen de l'établissement d'une ligne directe de paquebots. On devrait, semble-t-il, nous dire dans quelles conditions on sera en mesure de transporter les diverses classes de produits. Il est possible qu'on puisse établir un commerce de certains produits laitiers. Dans ce cas, il serait nécessaire d'avoir des compartiments frigorifiques si nous voulons que ce commerce prospère. Le trafic-voyageurs mérite également l'attention. Le premier ministre a dit, si je ne me trompe, que cette compagnie devrait faire à peu près dix-huit voyages par année. Je ne sais trop si ce sera suffisant. Cela nous donnera, sans doute, une assez bonne idée de ce qu'il est possible de faire. On nous dit que nous avons un agent précieux en la personne de M. Fabre. Je ne sais trop sur quoi le très honorable premier ministre se fonde pour parler ainsi ; car si, d'une part, M. Fabre est personnellement très estimable, je ne sache pas qu'il ait jamais rien fait pour développer nos échanges avec la France. Il se rendit là d'abord en qualité d'agent d'immigration. Récemment, j'ai consulté les rapports, et j'ai constaté qu'il avait envoyé trois émigrants dans le cours de l'année. Notre commerce avec la France ne paraît pas se développer aussi rapidement que nous pourrions raisonnablement l'espérer. Si nous avions là-bas un agent commercial éveillé, actif, je pense que les résultats seraient beaucoup meilleurs. Dans une de ses lettres, mon neveu me disait que nous devrions avoir là-bas un agent actif. Je lui fis remarquer que M. Fabre y était ; mais il me répondit qu'il ne pensait pas que M. Fabre fût connu du tout dans les cercles commerciaux. Il considérait important que nous eussions un agent commercial actif, qui fît connaître le pays et s'efforçât de mettre les importateurs français de certaines classes de marchandises que nous produisons en rapport avec les exportateurs canadiens de ces marchandises. Il croit qu'il pourra se faire un commerce important d'instruments aratoires. La maison qu'il représente est à établir des agences en France ; et elle se propose d'établir également une agence en Russie. Nous votons

une subvention considérable à cette ligne de paquebots, et nous devrions connaître quelque chose de la maison qui se charge de l'entreprise. J'allais demander au premier ministre s'il ne serait pas à propos de demander des soumissions et de chercher à avoir de nouvelles offres. Je suppose que le marché avec la présente compagnie n'est pas encore conclu. Puis, on devrait nous renseigner concernant la solvabilité de cette compagnie engagée dans les transports, soit à titre de propriétaire ou d'agent. Sa position financière devrait être bonne ; et elle devrait être prête à seconder les efforts de ceux qui cherchent à développer nos échanges avec la France. Je suis d'avis que nous devrions avoir un agent éveillé là-bas ; car, sauf le respect dû à M. Fabre, je ne crois pas qu'il soit dans le mouvement du commerce français.

M. LOGAN : J'ai prêté l'oreille avec un intérêt tout spécial aux observations de l'honorable député de Grey-est sur l'importance qu'il y a de nommer un agent commercial remuant à Paris. J'ai passé quelque temps dans cette ville, il y a à peu près un an, et bien que tous parussent considérer M. Fabre comme étant un très estimable gentleman, l'opinion à peu près unanime semblait être qu'il se tenait trop à l'écart du mouvement commercial de la France. S'il nous faut dépenser une somme considérable en subventions pour cette ligne de steamships entre le Canada et la France, il est important que nous ayons un bon agent de commerce dans ce pays. Les échanges entre la République française et le Canada devraient être très considérables, pour bien des raisons ; et puisque nous allons accorder cette forte subvention—très à propos, suivant moi—nous devrions avoir à l'autre bout de la ligne un bon agent de commerce du Canada, qui se ferait connaître non seulement à Paris, mais dans le nord et le sud de la France.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En ma qualité de représentant de la ville de Montréal, j'ai été mêlé quelque peu à ces négociations, non seulement dans la présente circonstance, mais à l'occasion des tentatives antérieures d'établissement d'une ligne de paquebots entre la France et Montréal.

Jusqu'aujourd'hui, quatre tentatives ont été faites, la première il y a dix ans passés, et toutes ont échoué. Cette fois-ci, le gouvernement prend toutes les précautions possibles pour assurer le succès. Il est hors de doute que, surtout au point de vue des intérêts du commerce, de plus amples moyens de communication sont indispensables. Si vous vous reportez, M. l'Orateur, aux chiffres contenus dans le rapport du ministre du Commerce pour l'année dernière, vous serez surpris de l'état de choses qu'il revèle. Je trouve dans le livre bleu pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1902, certaines statistiques relatives aux principaux articles d'importation de la France. Une constatation des plus extraordinaires est celle-ci : Tandis que la France importe des pays étrangers pour $113,000,000 de ces marchandises, le Canada n'en fournit que pour $309,-920. Prenez par exemple, l'article du bétail : il en fut importé en France, du 30 juin 1901 au 30 juin 1902, pour $10,200,000.

M. CLARKE : A provenance de quel pays ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas tous les détails ; mais de ce montant, il n'en est venu que pour $129,000 du Canada, et d'après la meilleure autorité possible, le Canada pourrait en fournir pour au moins $2,000,000, si les moyens de transport étaient suffisants. La France a importé pour $4,000,000 de beurre de l'étranger, et il n'en est pas venu pour un seul sou du Canada.

M. CLARKE : Avez-vous une idée de la quantité de beurre que la France a exporté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, mais le Canada pourrait lui en fournir pour $2,000,000, si nous avions les moyens de transport suffisants. La France a importé de l'étranger pour plus de $7,000,000 de fromage, et le Canada n'en a pas fourni pour un seul sou. Nous pourrions en exporter en France pour $1,000,-000. La France a importé pour $5,000,000 de fruits, tels que pommes, et de conserves, et le Canada ne lui en a vendu que pour $1,700. Rien ne nous empêcherait de lui en fournir pour $1,200,000. Blé, maïs et farine : importations de la France, $8,000,000, dont le Canada n'a fourni que pour $175,-000. Les personnes versées en la matière prétendent que nous pourrions porter ce chiffre à $3,500,000 si nous savions nous y prendre. Peaux crues : importations de la France, $27,000,000, dont le Canada n'a fourni que pour $2,320. Ici encore nous pourrions augmenter grandement le chiffre de nos exportations et le porter à $2,000,000. Viandes : importations de la France, $5,-100,000, où le Canada ne figure pour rien ; et pourtant nous pourrions en envoyer en France pour $1,500,000. Saindoux et suif : importations de la France, $4,000,00, et rien du Canada. Ceux qui sont en état de juger disent que nous pourrions lui expédier pour $1,000,000 de saindoux. Madriers et autre bois de charpente : importations de la France, $35,000,000, dont le Canada n'a fourni que pour $200,000. Dans cette classe de marchandises, nous pourrions assurément, d'après ceux qui s'y connaissent, augmenter nos exportations jusqu'à $10,000,-000. Bordeaux a importé pour $7,000,000 de douves—c'est le principal port d'importation de cet article—et le Canada n'en a rien fourni. Le total des marchandises achetées par la France à l'étranger est de $113,-960,000 ; et là-dessus la contribution du Canada n'est que de $391,921 ; ce chiffre pour-

rait être porté à $25,000,000. Il est un des messieurs intéressés dans cette entreprise qui parait avoir étudié la question et comprendre la situation : M. Colombier a visité l'Ontario et étudié spécialement la question des douves. Ayant constaté dans les publications officielles pour quel montant la France a importé de cet article, il déclare sous sa signature que ces $7,000,000 pourraient tout aussi bien aller au Canada. Un autre article, qui ne figurait pas au tableau que je viens de lire à la Chambre, c'est la pâte de bois. A l'heure qu'il est la France obtient tout ce qu'elle en consomme de la Suède et de la Norvège. Mais il n'est pas douteux qu'une proportion considérable pourrait être fournie par le Canada. Un autre article, qui n'a pas été mentionné, mais au sujet duquel M. Colombier s'est enquis, c'est la traverse de chemin de fer.

M. MONK : Existe-il une maison ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, celle de Colombier frères, de Bordeaux, une très ancienne maison, engagée dans les transports. Elle a fait affaires depuis au moins vingt-cinq ou trente ans, et par suite s'est tenue au courant du mouvement des importations et des exportations. M. Colombier est convaincu que nous pourrions fournir à la France plus de 400,000 traverses par année. On lui a offert un contrat pour la fourniture pendant dix ans de 400,000 traverses de chemin de fer par année. Naturellement c'est un contrat tellement considérable, qu'il était très difficile de dire si on pourrait l'entreprendre. Je ne mentionne ces faits que pour faire voir les avantages qui découleraient de l'établissement d'une telle ligne. Il me semble que nous devrions être unanimes à agréer la proposition. L'offre faite par le gouvernement n'implique pas le versement d'une somme bien considérable d'argent.

S'il se trouvait que ces gens ne fussent pas en mesure d'exécuter leur contrat, naturellement, le gouvernement n'aurait rien à payer. Mais on voit comme le ministère est disposé à faire tout en son pouvoir pour ouvrir de nouveaux débouchés. La population de la France est de 37,000,000 et les chiffres que j'ai donnés doivent convaincre tout le monde que ce commerce a été négligé jusqu'à présent. Je ne blâme pas les divers gouvernements ; ce fut probablement le résultat de circonstances et de difficultés imprévues. Mais aujourd'hui des gens versés dans la question des transports se chargent de cette entreprise, des gens qui seront à même d'établir non seulement à Bordeaux, mais dans toute la France, des agences en vue de stimuler les échanges au Canada pour s'assurer des cargaisons pour le retour. Dans ces circonstances, je suis convaincu que l'entreprise sera rémunérante. Nous avons un exemple à Montréal en ce moment. La maison Robert Reford a établi un commerce considérable dans le transport des fruits des ports de la Méditerranée sur le Canada. Elle a réussi à merveille en se bornant presque entièrement à une classe de marchandises. Il n'y a pas de raison au monde pour qu'une compagnie convenablement organisée, sous la direction de gens qui connaissent leur affaire et se lancent dans l'entreprise avec la détermination de réussir, n'arrive pas à faire un commerce qui soit pour le plus grand avantage du Canada et développe merveilleusement nos exportations. Sans doute, il est facile de se rendre compte de la difficulté dans le cas de la ligne française. Avec de bons agents au Canada, il sera toujours assez facile de s'assurer d'une cargaison pour le voyage de retour ; mais la difficulté sera de s'assurer d'une cargaison pour le voyage de France au Canada. Les frères Colombier semblent comprendre cela parfaitement. Ils sont tout à fait au courant et paraissent savoir exactement ce qu'il faut. Ils ont deux lignes sur l'Amérique du Sud, et aussi des lignes à partance de Vancouver. Ils connaissent le terrain de leurs opérations. Voici une circonstance dans laquelle le ministère peut se vanter à juste titre d'avoir fait son devoir envers le pays.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Préfontaine) n'était pas présent, je crois, lorsque la résolution fut présentée en premier lieu. Si je ne me trompe, personne au comité n'a exprimé de doute quant au développement possible des échanges entre les deux pays. Nous pourrions même aller plus loin que mon honorable ami ne l'a fait avec cette statistique. Je suis parfaitement convaincu, d'après les renseignements que je me suis procurés que nous n'aurions jamais d'embarras à trouver une cargaison de retour de France au Canada, particulièrement au port de Bordeaux. Il est certain que dix-huit voyages par année ne suffiraient pas, si le commerce se développait raisonnablement, pour transporter tout ce que nous serions prêts à importer de France. La France nous expédie actuellement par d'autres voies une grande quantité de marchandises, dont une grande proportion nous vient du district de la Gironde, dans lequel le port de Bordeaux est situé. Ce n'est pas là, à mon avis, le point important. La grande question c'est d'avoir un agent commercial actif. Je ne voudrais pas qu'on crût un seul moment, que je songe à me plaindre de la manière dont M. Fabre a rempli son rôle là-bas pendant un si grand nombre d'années. Mais comme l'ont dit mes honorables amis de Grey-est et de Cumberland, cette agence par elle-même, n'est pas suffisante. Outre la personne remplissant la fonction de M. Fabre, il faudrait un agent spécial, au courant du commerce, et qui consacrerait tout son temps à ce sujet particulier, probablement sous la direction de M. Fabre. Si je suis bien renseigné, nous n'avons pas de pareil représentant, aujourd'hui. Quant à l'agent que nous avons là actuellement et dont j'ai parlé avant la suspension de la séance, à

six heures, j'aimerais à savoir du gouvernement s'il a fait rapport. Voilà plusieurs mois qu'il a été nommé, si je ne me trompe. Aux Etats-Unis, il est de règle que les agents consulaires fassent rapport fréquemment à leur gouvernement sur les conditions du commerce. Avons-nous un rapport de M. Poindron ? Je ne crois pas qu'il en ait été déposé aucun. Pour ma part je serais très curieux de le voir, car au début des échanges commerciaux, ces rapports devraient être très complets et détaillés. Mais ce qui nous occupe surtout, et la raison pour laquelle nous devrions être sur nos gardes, c'est que nous avons déjà échoué plusieurs fois dans des entreprises de cette nature, et nous voulons savoir avec qui nous faisons ce contrat. Ce contrat est pour dix ans, si j'ai bien compris, et par conséquent implique une dépense de beaucoup plus de $1,200,000. Si nous devions échouer encore une fois, ce serait notre troisième échec, et nos chances de développer nos relations commerciales avec la France se trouveraient à en souffrir grandement. J'ai consulté des publications qui contiennent des renseignements relativement au commerce de la France ; j'ai ici l'annuaire Didot-Bottin, départements 1899 ; et bien que j'y trouve les noms de plus de vingt-cinq armateurs de Bordeaux, je ne trouve pas celui du particulier avec qui le présent contrat a été fait.

Je ne veux pas dire du tout que Messieurs Colombier ne sont pas des armateurs importants. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a déclaré qu'ils sont propriétaires de navires faisant le service sur la Méditerranée ; mais je ne trouve pas leurs noms parmi les propriétaires de navires de Bordeaux. Il est important, à mon avis, que nous soyons pleinement renseignés sur le compte de l'entrepreneur ; car M. Colombier, quelles que soient ses aptitudes à exécuter ce contrat, a été amené au Canada par M. Carbonneau, dont j'ai déjà parlé. Dans ces circonstances, nous devrions savoir à quoi nous en tenir sur le compte des signataires de ce contrat. Si nous traitions avec un pays pauvre, ne renfermant qu'un petit nombre de gros capitalistes, nous pourrions attacher moins d'importance à cette condition. Mais nous traitons avec un pays dont la richesse est illimitée, où il se trouve des hommes éminemment en mesure de répondre aux désirs du parlement. Par conséquent, il est bon que nous soyons très sûrs de ceux avec qui nous faisons ce marché. Comme je le disais avant la suspension de la séance, j'ai voyagé de Québec à Montréal avec des capitalistes très importants du nord de la France, un particulier qui contrôle de très forts capitaux, et qui a de grands intérêts dans les charbonnages de l'ouest du Canada ; et il m'informa qu'il serait possible de développer un commerce très important de ciment entre le Canada et la France. Je sais également que récemment les représentants de grands capitalistes français étaient ici dans le but de conclure des arrangements pour s'approvisionner de matte de nickel. Ils étaient prêts à accepter livraison de n'importe quelle quantité de cette substance qu'on serait en mesure de leur fournir.

M. WRIGHT : En ce qui regarde le commerce de ciment, dois-je comprendre que nous devons l'importer, ou est-ce nous qui l'exporterons en France?

M. MONK : C'est la France qui l'achètera de nous. C'est ce que M. Lefebvre m'a dit. Il est hors de doute que nous pouvons développer un très grand commerce. Mais il nous faudra des renseignements très complets quant aux détails du contrat. S'il est satisfaisant, pour ma part, je serai très favorable à l'établissement de cette ligne.

Le PREMIER MINISTRE : Comme je l'ai déclaré, il y a quelques heures, le contrat sera déposé sur la table de la Chambre. Ce sera le meilleur moyen de fournir à mes honorables amis de l'opposition les renseignements qu'ils désirent obtenir. Quant au particulier avec qui nous faisons ce contrat, M. Colombier, le gouvernement n'est pas en mesure de fournir plus de renseignements qu'il n'en a reçu du consul à Bordeaux. D'après ces renseignements, M. Colombier serait un armateur de grande respectabilité, et bien quil ne soit pas tout à fait au premier rang, dans ce commerce, il est en mesure de se charger de la subvention que le gouvernement canadien est désireux d'accorder à quelqu'un. Nous avons été désappointés plus d'une fois, et nous avons cherché de divers côtés sans résultat. Pendant que j'étais en Angleterre, l'année dernière, j'eus plusieurs entrevues avec sir Alfred Jones, de la Compagnie Elder-Dempster, et je réussis presque à l'engager à se charger de ce service et à accepter la subvention qu nous devons payer pour cette fin. J'ai raison de croire que sir Alfred Jones aurait consenti à se charger du service, s'il avait eu encore en sa possession les navires qu'il avait vendus quelque temps auparavant à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Maintenant, en ce qni regarde l'agence canadienne en France, nous n'avons pas seulement M. Fabre, qui est un agent diplomatique plutôt que commercial ; mais nous avons aussi M. Poindron, homme très précieux, et que je considère plus utile que mon honorable ami de Jacques-Cartier ne semble croire. Il connaît non seulement la France, mais le Canada. Il a demeuré deux ou trois ans ici, en qualité d'agent de la ligne qui n'eut qu'une courte existence, et dont M. Clergue du Sault Sainte-Marie, était le principal intéressé. Il a aussi pendant quelque temps été l'agent d'une ligne canadienne faisant le service entre Montréal et Bordeaux. Il a de cette manière, acquis une connaissance bien exacte des conditions du commerce dans notre pays ; il connaît aussi parfaite-

ment bien les conditions du commerce en France ; et lorsque cette ligne sera en activité nous pourrons voir du moins ce qu'il peut faire. M. Poindroin est là réellement à l'essai. Son rapport sera déposé. S'il réussit, fort bien ; s'il ne réussit pas, naturellement, le gouvernement devra le remplacer.

M. SPROULE : Combien de temps a-t-il été là ?

Le PREMIER MINISTRE : Depuis le mois de septembre de l'année dernière.

M. SPROULE : J'ai eu quelque correspondance avec ce jeune homme dont j'ai parlé ; il ne le connaissait pas ; et je l'avisai d'aller trouver M. Fabre. Sa réponse fut que M. Fabre ne pouvait être considéré comme agent de commerce, qu'il était plutôt le représentant diplomatique du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : M. Poindron est un agent commercial qui s'occupe seulement des questions de commerce. Lorsque j'ai dit, il y a un instant, que nous avions des données nombreuses justifiant notre espoir d'un développement commercial considérable, je n'ai pas dit que c'étaient des chiffres précis. Mais nous avons le rapport de M. Poindron, et je ne crains pas de dire que les données générales qu'il contient justifient toutes les espérances que nous avons formées des deux côtés de la Chambre.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le premier ministre entend par commerce direct ? Le commerce ne sera-t-il pas aussi direct si les steamers touchaient à d'autres ports ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, du moment que le steamer quitte le Canada et fait escale à Southampton avant d'arriver en France, toutes les marchandises qu'il porte sont sujettes à la surtaxe, et pour éviter cela, il faut avoir une ligne directe d'un port à l'autre.

M. MONK : Je crois que le gouvernement français accorde une prime d'un certain nombre de francs par tonneau lorsque les steamers font la traversée directe entre le Canada et la France, comme dans ce cas-ci. Peut-être que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait renseigner la Chambre à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappelle pas la somme exacte que le gouvernement français accorde, ni si cette prime est limitée aux steamers faisant le service entre la France et le Canada, ou si elle est accordée à d'autres pays. Je crois que la loi est générale, et que tous les propriétaires de navires peuvent en bénéficier. Mais il faut que les navires soient enregistrés en France. Dans ce cas la prime ne sera accordée qu'à deux navires parce que les deux autres navigueront sous pavillon anglais, de sorte que les armateurs perdront sur ces deux navires la prime qu'ils recevront pour les deux autres naviguant sous pavillon français.

M. MONK : Il y aura donc quatre steamers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. MONK : Sont-ils construits ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en a deux en construction qui seront terminés le 1er avril prochain.

M. MONK : Cette question a-t-elle été soumise à M. Fabre ou à M. Poindron, et MM. Carbonneau et Colombier sont-ils venus ici, porteurs de lettres de l'un ou l'autre de nos agents en France ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement n'a pas traité avec M. Carbonneau ; nous avons traité avec M. Colombier seulement. Nous avons télégraphié à Bordeaux pour nous assurer de la responsabilité commerciale de la maison Colombier, et je produirai la réponse que nous avons reçue à ce télégramme.

M. CLARKE : Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé à votre agent en France pour avoir ces renseignements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Fabre demeure à Paris et nous avons cru préférable d'avoir des renseignements de la maison Colombier directement du consul, à Bordeaux.

M. MONK : M. Poindron reçoit-il un traitement et quel est-il? M. Poindron a-t-il fait un rapport, et ce rapport a-t-il été déposé ?

Le PREMIER MINISTRE : M. Poindron a fait plus d'un rapport, mais ils n'ont pas été déposés. Je ne pourrais dire dans le moment combien le gouvernement lui paie.

M. CLARKE : Je voudrais avoir quelques informations de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à propos d'une autre question. Il y a quelque temps la Chambre a discuté la question d'accorder une subvention à des navires qui transporteront les produits du Canada dans l'Afrique du sud. Je n'ai pas bien compris dans le temps les conditions dans lesquelles ce service devait être fait. J'ai découvert depuis que les navires que nous avons subventionnés pour transporter nos produits dans l'Afrique du sud, transportaient aussi les produits des Etats-Unis, qui naturellement entrent en concurrence avec nos produits sur les marchés de l'Afrique du sud. Ces navires prennent une partie de leur cargaison, dans les Etats-Unis, et pendant que le contribuable canadien paie une subvention à ces navires, l'exportateur américain en retire les avantages. J'ai constaté en outre que les steamers que nous avons subventionnés sur l'océan Pacifique transportent aussi des marchandises américaines au Japon, pendant que nos marchandises

canadiennes paient pour entrer au Japon un droit de douane plus élevé que les marchandises américaines.

J'aimerais à avoir plus de renseignements au sujet de la subvention que nous allons accorder à cette ligne de steamers qui doivent naviguer directement entre les ports de France et ceux du Canada. Je n'ai pas d'objection à accorder des subventions à des lignes de steamers pourvu que notre commerce soit augmenté en proportion de l'argent que nous déboursons. Mais je veux savoir si on a réglé les tarifs du fret. Je n'ai aucun doute que les exportateurs américains vont expédier leurs produits en France par ces steamers qui partiront de Montréal ou de Québec en été, et d'Halifax et Saint-Jean en hiver, et faire ainsi concurrence à nos propres produits. Les tarifs sur les marchandises américaines seront-ils plus élevés ? L'honorable ministre doit comprendre que si nous accordons des subventions à des lignes de steamers pour aller au Japon, dans l'Afrique du Sud et en France, il est injuste que ces steamers transportent à conditions égales les produits des Etats-Unis qui font concurrence aux produits que nous exportons nous-mêmes dans ces pays. Je crois que les Américains devraient, si on doit leur permettre d'utiliser ces navires, payer une partie de la subvention, et à moins qu'on ne fasse quelque chose dans ce cens, je crois qu'il est extrêmement injuste de nous demander de nous taxer pour payer cette subvention qui profitera à nos concurrents américains sans qu'il leur en coûte un sou.

Le PREMIER MINISTRE : A ce sujet je puis dire à mon honorable ami que j'ai reçu il y a quelque temps des plaintes que la ligne de steamers que nous avons subventionnée pour un service entre le Canada et l'Afrique du Sud transportait des produits américains. J'ai fait part de ces plaintes au ministre du Commerce qui s'est adressé immédiatement aux entrepreneurs de ce transport, les lignes Allan, Elder-Dempster et Furness, pour avoir une explication sur ce sujet. Je ne sais quelle a été la réponse, mais je puis assurer mon honorable ami que nous n'avons pas subventionné cette ligne Sud-africaine pour transporter des produits américains.

M. CLARKE : Nous avons déjà discuté ce point et l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a admis que ces steamers transportaient des marchandises américaines. Nous ne pouvons certainement pas subventionner des lignes de steamers qui transportent des produits américains qui font concurrence aux nôtres dans l'Afrique du Sud.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'honorable ministre du Commerce a répondu qu'il s'enquerrait de la chose.

M. CLARKE : Non, il a dit que ce système favorisait nos exportateurs pour la raison que quand les navires ont une cargaison complète, ils font alors transporter leurs marchandises à meilleur marché que si les navires n'étaient qu'à demi-chargés. La Chambre a donc besoin d'être plus renseignée sur cette question, parce que, bien que nous désirions tous développer notre commerce, nous ne devons pas permettre à nos concurrents américains de se servir de nos navires à des conditions plus favorables que celles auxquelles nous pouvons nous en servir nous-mêmes ; nous ne devrions pas même leur accorder des conditions égales, à moins qu'ils ne consentent à payer une partie de la subvention.

M. REID (Grenville) : M. le président je ne veux pas m'opposer à cette subvention ou à aucune autre subvention qui aura pour but d'augmenter notre commerce avec l'étranger, mais si je comprends bien, le contrat actuel est pour 18 voyages à faire dans l'année sans date fixe.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. REID (Grenville) : Je suppose que les dates de ces voyages seront annoncées d'avance, mais si le service était régulier, toutes les semaines ou tous les 15 jours ce serait mieux. Je voudrais savoir si on a essayé de faire des arrangements avec la ligne de steamers de la Compagnie du Pacifique ou toute autre ligne. L'honorable premier ministre a dit qu'il fallait que ce service entre la France et le Canada fût un service direct, et que si les steamers faisaient escale à Southampton la cargaison serait sujette à une surtaxe à son arrivée en France et ainsi nous n'aurions aucuns bénéfices de notre commerce avec la France. Mais ne nous serait-il pas possible de nous entendre avec la ligne du steamer du chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre ligne, pour l'établissement d'un service régulier bi-mensuel entre le Canada et la France, le steamer devant en partant du Canada traverser directement en France, aller ensuite à Southampton, et pour le voyage de retour partir de Southampton pour aller en France et revenir directement au Canada ?

Je ne crois pas que de cette façon la France puisse faire payer la surtaxe. Une compagnie comme la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre compagnie qui a beaucoup de steamers pourrait nous donner un service bi-mensuel. D'après le contrat, la compagnie s'oblige à faire 18 traversées dans un an. Cela fait $7,700 par traversée, ou environ $250 par jour que recevra chaque steamer quand même il n'aurait rien à transporter. Je crois qu'il est possible de faire naviguer un steamer de cette classe pour guère plus de $250 par jour, et je crois que les lignes céaniques qui ont beaucoup de vaisseaux comme la ligne du Pacifique, la ligne Allan ou la ligne Dominion trouveraient profit à faire naviguer un steamer qui partirait de Southampton et irait en France pour prendre les passagers et le fret à destination du Canada.

Je crois que ce service régulier, si on lui donnait beaucoup de publicité augmenterait plus le commerce entre la France et le Canada qu'un service à départs irréguliers et dont les dates ne pourront être rendues publiques qu'une semaine ou deux avant chaque départ. S'il était bien compris par tout le pays qu'à certaine date on trouverait à Montréal ou ailleurs un steamer en partance pour la France, et qui irait aussi en Angleterre, je crois que cela donnerait plus de satisfaction. Je n'hésiterais pas du tout à augmenter la subvention s'il le fallait pour avoir un service bi-mensuel régulier et je crois que nous pourrions faire un arrangement à bien meilleur marché avec l'une des grandes lignes de steamers que j'ai mentionnées. Comme je l'ai déjà dit, ces steamers pourraient partir du Canada, aller directement en France, puis revenir à Southampton, et de là retourner en France et revenir au Canada. L'honorable premier ministre pourra peut-être nous dire si un arrangement de ce genre est possible, et s'il ne ferait pas disparaître les difficultés qu'il à signalées.

Le PREMIER MINISTRE : Tout ce que je sais, c'est qu'il y a plusieurs années que nous offrons cette subvention et aucune de ces grandes compagnies de steamer n'a voulu l'accepter.

M. REID (Grenville) : A-t-on déà offert $7,700 par voyage à ces compagnies ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucune autre compagnie que celle-ci nous a faite de proposition.

M. REID (Grenville) : A-t-on fait savoir aux autres compagnies que nous serions disposés à payer $133,000 pour 18 voyages ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement ne paiera $133,000 à cette compagnie que si ses steamers font 24 voyages. S'ils n'en font que 18 la subvention n'est que de $100,000, soit $5,000 par voyage. Cette résolution autorise le gouvernement à payer $133,000 pour 24 voyages et $100,000 pour dix-huit.

Le PREMIER MINISTRE : Le contrat stipule 18 voyages pour $100,000, mais le nombre de voyages peut être augmenté à 24 et dans ce cas la compagnie recevra $133,000.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre pourra-t-il nous dire si on a pris des précautions pour protéger les exportateurs canadiens contre un abaissement des tarifs en faveur des exportateurs étrangers ? A quoi servirait de payer ces $133,000 si on accordait aux exportateurs américains des tarifs plus bas que ceux accordés aux exportateurs canadiens. Ce ne serait certainement pas juste.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais s'il y a dans le contrat quelque chose à cet effet. Je n'ai pas le contrat ici. Nous allons être obligés d'attendre que nous l'ayons.

M. CLARKE : N'est-il pas raisonnable que nous ayons quelque protection de ce genre ? Nous ne devrions pas payer de subvention, si nos concurrents américains doivent en retirer des avantages.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas le contrat sous la main mais e sais qu'il y est stipulé que les tarifs du fret seront réglés par le ministre du Commerce.

M. CLARKE : Je suppose que le comité n'adoptera pas cette résolution ce soir, et qu'on nous soumettra le contrat avant d'en demander l'adoption.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. MONK : Mon honorale ami voudra-t-il faire apporter en même temps les rapports commerciaux de M. Poindron, afin que nous soyons en possession de tous les renseignements ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. REID (Grenville) : Je crois que si le gouvernement payait $5,000 par voyage pour un service bi-mensuel à des steamers qui iront directement du Canada en France et ensuite reviendraient à Southampton, ce serait beaucoup mieux.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que nous faisons mieux de ne pas trop entreprendre à la fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai découvert dans mes notes qu'il est stipulé au contrat que les exportateurs canadiens auront toujours la préférence et qu'on n'établira pas de tarif à leur détriment.

M. CLARKE : Je suis heureux d'apprendre qu'on ne fera rien au détriment des exportateurs canadiens, mais je crois qu'on devrait faire plus, et leur accorder des tarifs de transport plus bas qu'aux étrangers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le contrat dit qu'on donnera la préférence à l'expédition des marchandises canadiennes, dont le tarif de transport ne sera pas plus élevé que sur d'autres.

M. CLARKE : S'il y a assez de fret canadien pour charger le navire, nos exportateurs auront la préférence ; leurs marchandises passeront avant les marchandises étrangères, mais les tarifs de transport seront les mêmes. Si nous avons un agent diplomatique en France, ne serait-il pas bon de lui demander par câble des renseignements sur ces deux personnes dont on a mentionné les noms ici ? Le long séjour de cet agent à Paris, sa connaissance intime des affaires du Canada, et aussi d'une au moins de ces personnes lui permettrait de faire tenir à l'honorable premier ministre des renseignements sur leur réputation et leur responsa-

bilité. Il est significatif que dans cet annuaire dont a parlé l'honorable député de Jacques-Cartier, le nom de cette maison n'apparaisse pas parmi ceux des maisons d'armateurs de Bordeaux.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que mon honorable ami trouvera des renseignements plus directs que ceux-là dans la correspondance que nous avons à ce sujet.

M. CLARKE : Venant de M. Fabre ?

Le PREMIER MINISTRE : De M. Macdonald, consul anglais à Bordeaux.

M. CLARKE : Mais M. Fabre est notre agent en France.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais la France est un grand pays et M. Macdonald connaît M. Colombier tandis que M. Fabre ne le conna t pas.

M. CLARKE : Je suppose alors que M. Fabre n'est qu'un agent diplomatique.

Le comité rend compte de ses travaux.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 217) concernant les pénitenciers.

Article 35.

M. MONK : Est-ce un nouvel article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Le paragraphe "C" seulement, dont le but est de faire des améliorations sans causer le moins de dérangement à personne.

M. MONK : Avant cette loi on donnait, je crois, une gratification aux employés des pénitenciers en même temps que leur pension de retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, chaque gratification était votée tous les ans par la Chambre.

Article 45.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article a pour but de protéger les pénitenciers contre les maladies contagieuses. Dernièrement on a été obligé de recevoir dans le pénitencier des personnes atteintes de la variole, et de leur donner des appartements à part. En vertu de cette loi nous ne serons pas obligés de recevoir ces malades tant que le médecin n'aura pas donné un certificat attestant qu'ils sont guéris.

M. SPROULE : Qu'en ferez-vous dans l'intervalle ?

M. MONK : Ils resteront à la charge des autorités provinciales ?

Article 50—Les jeunes délinquants reconnus incorrigibles peuvent être transférés de la maison de réforme au pénitencier.

M. REID (Grenville) : Je ne vois rien dans la loi qui permet au préfet du pénitencier de séparer ces enfants des vieux criminels endurcis dans le crime. Est-ce qu'il ne sera pas bon de voir à ce que cette séparation soit faite, car le contact de ces jeunes déliquants avec les autres détenus pourrait avoir l'effet de les instruire dans le crime, et de les rendre plus dangereux lorsqu'ils sortiront du pénitencier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Malheureusement le bill ne donne pas ce que propose l'honorable député. Tous les détenus sont ensemble dans le pénitencier ; il n'y a pas de classification ou de séparation d'après l'âge. Les jeunes déliquants, ainsi que mon honorable ami le sait, sont détenus dans des maisons de corrections ; mais lorsqu'on constate qu'il n'y a aucun espoir de les rendre meilleurs on les envoie au pénitencier.

Article 56—Si le sujet a perdu la raison au moment de l'expiration du séjour—il est libéré, s'il est sain d'esprit.

M. SPROULE : Votre article a double effet ; d'abord vous créez un quartier pour les détenus atteints de folie, mais vous dites aussi que l'on pourra envoyé à l'asile tous ceux que le médecin aura déclarés être aliénés ; le préfet de l'asile peut aussi les envoyer à un autre pénitencier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons à Kingston un asile pour les détenus aliénés et nous envoyons à cet asile tous les criminels aliénés de l'est du Canada. Dans la Colombie Anglaise les criminels qui deviennent fous dans le pénitencier, sont envoyés à l'asile des aliénés de cette province, car on ne peut songer à les envoyer à Kingston.

M. SPROULE : Je crois qu'il est important de ne pas transporter trop loin les criminels atteints de folie ; il devrait y avoir dans chaque pénitencier des pièces séparées pour les fous.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De nos jours la science considère la folie comme une maladie curable et l'on essaye à guérir les détenus atteints de folie. A Kingston l'hôpital fait réellement partie du pénitencier.

M. SPROULE : Le même médecin qui donne ses soins aux détenus ordinaires les donne-t-il aussi aux aliénés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A Kingston c'est le même médecin ; c'est un homme très capable et qui donne beaucoup de satisfaction dans l'accomplissement de ses devoirs.

Article 66—Fausse application par les libérés de leurs frais de voyage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un article nouveau. Les détenus remis en liberté auxquels on donne de l'argent pour leur permettre de retourner chez eux ont l'habitude de rester pendant quelques temps dans la ville ou dans l'endroit où est le péni-

tencier, et ils y sont souvent une cause de désordre. Cet article a pour but d'obliger les prisonniers remis en liberté à employer l'argent qui leur est donné à payer son transport jusque chez lui.

M. SPROULE : Mais supposons qu'il trouve de l'ouvrage dans l'endroit même, l'obligeriez-vous à le quitter ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'objection est plausible et je vais laisser cet article en suspens.

Annex A.

M. MONK : Le gouvernement a-t-il l'intention de nommer un remplaçant au docteur Duchesneau, le préfet actuel du pénitencier de Saint-Vincent de Paul ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. MONK : Le docteur Duchesneau a-t-il donné sa démission ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il l'a donnée——

M. MONK : Qui le remplace ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le sous-préfet remplit ces fonctions, comme c'est l'usage dans des cas semblables.

M. MONK : Quand se propose-t-on de nommer un remplaçant au docteur Duchesneau ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Immédiatement après la session. Il faut que je prenne le temps de me rendre compte de l'état du pénitencier de Saint-Vincent de Paul.

Mon honorable ami se rappelle que ce pénitencier nous a causé beaucoup de tracas depuis quelques années. Nous ne pouvons plus tarder à le réformer pour le mettre sur le même pied que les autres.

M. MONK : Comment vont les choses en ce moment ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a pas eu de révolte récemment, mais mon honorable ami sait qu'elles sont à peu près périodiques. Je voudrais voir s'il est possible de faire quelque chose pour améliorer ce pénitencier, rétablir la dicipline et mettre l'institution sur un meilleur pied en général.

M. REID (Grenville) : Je vois que les fonctions de chirurgiens et de surintendant médical du quartier des aliénés sont réunies. Le Dr Phelan remplit-il ces deux fonctions?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. REID (Grenville) : Les médecins qui sont employés dans les pénitenciers ont-ils la permission de pratiquer en dehors ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, et on fait un reproche au gouvernement actuel de ne pas permettre cela. La loi a été amendée en 1895 et le principe en a été établi en 1896, parce que toutes les nouvelles nominations qui ont été faites depuis cette époque l'ont été à la condition que ceux qui acceptaient la charge de médecin du pénitencier ne pratiqueraient pas en dehors. Telle est la loi. Le résultat de cette nouvelle échelle des traitements est une augmentation d'environ $7,700.

M. SPROULE : Je vois que le médecin du quartier des aliénés aux pénitenciers de Kingston reçoit $1,000. On vient de dire que le pénitencier de Kingston est le seul pénitencier on il y a un quartier pour les aliénés, et que le Dr Phelan est capable de surveiller ce quartier et le reste du pénitencier. Nommer un médecin pour les aliénés seulement équivaudrait à une sinécure de $1,000 par année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a 30 malades dans le quartier des aliénés. Le Dr Phelan donne ses soins à ses aliénés comme aux autres détenus ; mais il se pourrait qu'il ne continuerait pas à le faire. Dans ce cas-là l'intention du gouvernement est de nommer un médecin auquel nous paierons un traitement de $1,500 par année pour donner ses soins aux détenus ordinaires, et nommer un spécialiste auquel nous donnerions $1,000 par année pour donner ses soins aux aliénés. Mais si les choses restent telles qu'elles sont maintenant, et si les deux fonctions sont remplies par le même homme, nous ne payons que $2,100 au lieu de $2,600 que cet article nous autorise à payer. Le salaire du gardien-chef a été réduit de $1,200 à $900. Le traitement de l'infirmier et du professeur est réduit de $1,200 à $900. Le traitement du sous-infirmier a été réduit de $700 à $600.

M. REID (Grenville) : Quelle est la raison de cette réduction ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parce que les traitements payés précédemment étaient réellement plus élevés qu'ils devaient être.

M. WILSON : Peut-être que l'honorable ministre pourrait nous dire quels traitements on payait et quels sont ceux que l'on paie maintenant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Prenez par exemple l'infirmier et le professeur. D'après l'ancienne échelle ce fonctionnaire aurait eu droit à $1,200, mais il ne recevait que $800. Nous avons trouvé un homme parfaitement compétent à remplir les devoirs de cette charge et qui se contente de $800. Mais comme d'après l'ancienne échelle il avait droit à recevoir $1,200 le ministre n'aurait pas eu de repos tant que cet homme n'aurait pas obtenu tout ce que la loi lui permettait d'avoir. Mon honorable ami se trouvera peut-être en face de cas semblables plus tard. Si jamais il est appelé à administrer ce département, il s'apercevra alors que les fonctionnaires ne lui donneront pas de repos tant qu'ils n'auront pas atteint le maximum de leur classe. Le

gardien-chef, par exemple, reçoit $900, bien qu'il ait droit à $1,200. D'une façon générale, je puis dire que ce tableau donne à une ou deux exceptions près, le chiffre des traitements qui sont payés aujourd'hui. Le gouvernement ne se propose pas de diminuer le traitement d'aucun employé, mais je veux faire disparaître la tentation de donner à des employés des traitements plus élevés que ceux auxquels ils ont réellement droit ; je veux aussi me délivrer de ces demandes incessante d'augmentation de traitement.

M. WILSON : J'approuve entièrement ce qui a été fait. L'échelle des traitements ne devrait pas être beaucoup plus élevée que la somme pour laquelle peut obtenir un employé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On vient d'appeler mon attention sur un oubli que j'ai fait. Au sujet des changements dans les traitements, j'ai oublié de dire nous avions augmenté de $100 celui du gardien de nuit. Aujourd-hui nous lui payons $600, mais à cause des fatigues de son emploi, nous nous proposons de lui donner $700.

M. WILSON : Je suppose que c'est un bon employé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh, oui. En général tous les employés du pénitencier de Kingston sont de bons employés, et nous n'avons pas à nous plaindre d'eux.

M. TAYLOR : Quelle est la religion des chapelains dans les différents pénitenciers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un protestant et un catholique. A Kingston, à Saint-Vincent de Paul et à Dorchester le chapelain protestant appartient à l'Eglise d'Angleterre. Au pénitencier du Manitoba le chepelain protestant est méthodiste, et à celui de la Colombie Anglaise il est presbytérien.

M. TAYLOR : Tous les détenus protestants dans ces pénitenciers appartiennent-ils à l'Eglise d'Angleterre?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas de renseignements spéciaux à ce sujet. Mais j'ai un remède à proposer ; ce serait de permettre à chaque congrégation de la localité où est situé le pénitencier d'envoyer de temps à autre son chapelain au pénitencier afin de donner aux détenus les secours de sa religion. Lorsque j'ai proposé cet amendement la dernière fois que nous avons discuté ce bill, on lui a fait une réception très froide ; le comité ne semblait pas trouver cela de son goût. A ce propos, je pourais peut-être dire qu'un des corps religieux auquel nous devons le plus pour ses services envers les forçats est l'Armée du Salut. Les salutiste viennent à la porte du pénitencier faire leurs chants et leurs prières ; par ce moyen ils apprennent quels sont les prisonniers qui sont sur le point d'être libérés ; ils se tiennent en rapport avec eux, les rencontrent à leur sortie du pénitencier et leur obtiennent de l'emploi. Il y a à Toronto une succursale considérable et importante de l'Armée du Salut qui prend soin des prisonniers qui sortent du pénitencier de Kingston et qui, je crois, fait beaucoup de bien.

M. SPROULE : Je crois que la proposition de l'honorable ministre de permettre à un prisonnier de remplir ses devoirs religieux sous la direction du ministre de la religion à laquelle il appartient est une bonne idée. Je ne vois pas quelles objections l'on peut y apporter. C'est le moins que devrait faire toute congrégation religieuse qui a un de ses membres dans le pénitencier.

M. WILSON : Le ministre a parlé des services que rendait l'Armée du Salut aux prisonniers et il n'a dit que la vérité. Je sais ce que les membres de l'Armée font, et j'irai plus loin que l'honorable ministre, tout en rendant justice aux chapelans des autres sectes. Le gouvernement devrait fournir quelque chose à l'Armée du Salut pour l'encourager, car je crois qu'elle rend plus de service qu'aucune autre Eglise. Elle s'intéresse au sort des prisonniers lorsqu'ils sortent des pénitenciers, et elle s'efforce de les ecpêcher de retomber dans leurs anciens vices.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'Armée du Salut n'a jamais demandé de rémunération pour le travail qu'elle fait. La seule demande qu'elle m'a faite a été de lui permettre d'avoir accès auprès des prisonniers ; mais elle n'a jamais suggéré directement ou indirectement qu'elle accepterait une rémunération ; une chose certaine c'est qu'elle n'en a jamais demandé.

PENITENCIER DU MANITOBA.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Depuis 1895 le traitement du préfet du pénitencier de Manitoba était fixé à $2,000, mais ce préfet a toujours reçu $2,200 en vertu de l'ancien tarif qui existait avait 1895. La nouvelle échelle remet le traitement à $2,200. Tout le monde sait que le colonel Irvine, le préfet actuel, est à l'emploi du gouvernement depuis plusieurs années et a rendu de bons services ; c'est un fonctionnaire très compétent.

Article 44.

M. SPROULE : Je viens de lire la proposition de l'honorable ministre de la Justice concernant les chapelains, elle me semble toute juste, elle se lit comme suit :

Au lieu de charger un ministre protestant d'exercer les fonctions de chapelain dans un pénitencier, le ministre pourra accorder au préfet la faculté de permettre aux ministres des différents cultes protestants représentés dans l'arrondissement où sera situé ledit pénitencier, de les y exercer à tour de rôle et chacun une semaine durant, le traitement alloué pour les services d'un chapelain protestant devant être divisé entre eux tous, à proportion du

temps consacré par chacun d'eux à l'exercice desdites fonctions.

J'approuverai très certainement cette proposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle me semble juste et raisonnable et je propose de l'ajouter comme paragraphe 2 à l'article 34.

M. WILSON : Vous proposez-vous d'adopter tout le bill ce soir ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. WILSON : Pourquoi alors ne pas laisser cet amendement en suspens jusqu'à demain ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'accord.

M. WILSON : Je crois que cet amendement demande réflexion.

Le comité rend compte de ses travaux.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, vu que nous avons fait réellement une bonne journée d'ouvrage, et comme encouragement à nos bons amis de l'autre côté de la Chambre, je propose maintenant que la séance soit levée.

M. MONK : Avant que la séance soit levée je veux demander à mon honorable ami quel sera le programme de demain ? Le gouvernement proposera-t-il que la Chambre se forme en comité des subsides ou aura-t-il d'autres projets à soumettre ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est entendu que nous discuterons le bill de la représentation aux communes.

M. MONK : Continuerons-nous la discussion de ce bill de jour en jour jusqu'à ce qu'elle soit terminée.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! je croyais que nous l'adopterions dans une journée.

La motion est adoptée et à 9 heures 50 p. m., le séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 9 septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures, sous la présidence de M. l'Orateur.

BANQUE D'EPARGNE "MOUNT ROYAL".

M. ARCH. CAMPBELL (York-ouest) : Je propose :

Que l'ordre de la Chambre du 8 mai renvoyant au bureau des banques et du commerce, le bill (n° 153) tendant à constituer en corporation la banque d'épargne "Mount Royal," soit rescindé; que le bill soit retiré et que les honoraires payés de ce chef soient remis à qui de droit, moins les frais d'impression et de traduction.

M. l'ORATEUR : Il existe bien quelque doute sur la régularité de cette motion. Je doute que nous ayons le droit de rescinder un ordre de la Chambre, qui ne figure pas au feuilleton. Cet ordre n'est pas inscrit au feuilleton; le bill a été renvoyé au comité. L'honorable député consentirait, sans doute, à ce que sa motion fût modifiée. Avec cette entente, je propose la motion dans la teneur que voici :

Que le bill (n° 153), tendant à constituer en corporation la banque d'épargne "Mount Royal" soit retiré et que les honoraires versés de ce chef soient remis à qui de droit, moins les frais d'impression et de traduction.

On adopte la motion.

QUESTION.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. LEONARD :

1. Qui est actuellement préposé au pénitencier de Saint-Vincent de Paul ?
2. Le gouvernement sait-il que le docteur Duchesneau a définitivement démissionné ?
3. Son successeur est-il nommé ?
4. Dans l'affirmative, qui est-il ?
5. Dans la négative, le gouvernement a-t-il l'intention de lui donner un successeur ?
6. Quand cette nomination doit-elle avoir lieu ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Chas Fitzpatrick) :

1. Le sous-préfet.
2. Oui.
3. Non.
5. Oui.
6. La question est sur le bureau.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant l'appel des mesures inscrites au feuilleton, je tiendrais à savoir du premier ministre, si le budget supplémentaire sera bientôt déposé sur le bureau ?

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je ne saurais rien préciser : puise-je savoir de l'honorable député quand se terminera le débat commencé hier ?

M. MONK : Je ne saurais dire. Je suis d'avis, cependant, que si le budget supplémentaire était déposé sur le bureau, cela abrégerait peut-être le débat.

Le PREMIER MINISTRE : Le débat serait abrégé ? Je vais le dire au ministre des Finances.

REPRESENTATION DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme en comité afin de

délibérer le bill (n° 66) tendant au remaniement de la représentation dans la Chambre des Communes.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, afin d'étudier plus à fond l'importante mesure soumise à nos délibérations, je désire formuler à cet égard quelques observations qui nous faciliteront peut-être la discussion de cette proposition de loi. La Chambre le sait, je faisais partie du bureau chargé d'étudier cette mesure, de concert avec le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) et le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) dont nous regrettons l'absence en ce moment ; mais je suis heureux de le dire, sa santé est à peu près rétablie et il sera bientôt de retour au milieu de nous. La Chambre le sait sans doute, ou au moins la chose est connue de nombre de mes collègues, les délibérations de ce bureau ont été très ardues et ont duré fort longtemps. Nous avons commencé nos travaux le 23 juin, et tenu de fréquentes séances jusqu'au 23 juillet. Nous avons tenu certaines séances officieusement et d'autres séances d'un caractère plus officiel, dont les délibérations ont été couchées par écrit. Quand la Chambre saura que le compte rendu des délibérations du comité couvrent près de 400 pages d'écriture très serrée à la machine, elle restera convaincue que les membres du comité ont mûrement étudié la question soumise à leur examen. La chose va sans dire, la tâche que nous avions à remplir était d'une haute importance. De temps à autre, à chaque période décennale, nous sommes tenus d'effectuer le remaniement de la représentation dans ce parlement, le corps délibérant le plus important du Dominion; il nous faut faire une nouvelle délimitation des collèges électoraux, diminuer ou augmenter le chiffre de la représentation de certaines sections, provinces ou territoires du Canada, ne perdant jamais de vue la règle bien connue de cette Chambre mais que le public, en général, connaît peut-être moins: c'est que la représentation de la province de Québec, proportionnelle à la population de cette province, sert de base à la représentation des autres provinces. La province de Québec élit 65 députés, et c'est ce chiffre, proportionnel au chiffre de la population de cette province, qui sert à établir la représentation des autres provinces.

Il s'agit donc, dans une large mesure, tantôt de réduire le nombre des députés qui, durant la période décennale précédente, ont représenté une certaine partie du Dominion et tantôt d'augmenter le nombre des représentants. Dans quelques cas, il nous a fallu diminuer le nombre de représentants, tâche toujours fort difficile.

Quelquefois, lorsque la population accusait une augmentation, comme dans l'ouest, où elle a subi un fort accroissement, nous avons dû augmenter le nombre des représentants. Et bien que ce soit là une tâche moins odieuse que celle de la soustraction, l'application de cette règle demande une étude approfondie de la situation de cette partie du pays qu'il s'agit de doter d'une représentation plus importante et plus nombreuse. La Chambre en conviendra, sans aucun doute, il est difficile, en pareille matière, de se soustraire à l'influence de l'esprit de parti. Je l'avoue franchement, au cours de la délibération de l'annexe du bill actuellement soumis à la Chambre, il m'a semblé évident que, par moments, les considérations de parti ont influé dans une certaine mesure sur les membres du comité, comme elles influenceront, du reste, l'esprit des membres de cette Chambre, même sans qu'ils en aient conscience. C'est là, d'ailleurs, le propre de l'humaine nature, et voilà pourquoi la Chambre, dans la crainte que l'esprit de parti n'influençât ses décisions, s'est conformée à la pratique du parlement anglais, le modèle de nos institutions et a volu confier l'étude et la décision de ces questions à un tribunal éloigné de la Chambre, et qui serait en mesure de discuter, juger et décider ces matières, sans être exposé à subir l'influence d'un semblant même d'esprit de parti. Voilà la pensée qui inspire le parlement, lorsqu'il renvoie et soumet, comme il le fait fréquemment, ces questions à des commissions de nature indépendante. On sait par quelle évolution graduelle la Chambre des Communes d'Angleterre et cette Chambre, en sont venues à décider que l'instruction en première instance des pétitions ou invalidation d'élection ne saurait convenablement être confiée aux membres de la Chambre eux-mêmes, et il est indubitable, qu'il est résulté de précieux avantages du renvoi de ces questions épineuses à des tribunaux indépendants, constitués sous l'empire d'une loi spéciale. Si on a adopté cette ligne de conduite, ce n'est pas que les membres de la Chambre des représentants soient censés inhabiles ou prédisposés à se montrer injustes, mais c'est que, ainsi que je l'ai souvent entendu observer par des juges éminents, ceux qui ont des opinions politiques très arrêtées se laissent souvent, à leur insu, influencer par des mobiles d'ordre politique, et cela dans une bien plus large mesure qu'ils ne s'en rendent compte eux-mêmes.

La délimitation des comtés est une tâche fort épineuse, en ce que les décisions prises par ceux-là même à qui cette tâche est confiée ne sauraient manquer d'influer sur le résultat des élection. Bien souvent, c'est de la division d'un comté que peut dépendre le résultat d'une élection et si l'on se rappelle que l'œuvre du comité s'est effectuée au fort d'une session très prolongée, alors que les passions politiques battaient leur plein, les membres du comité peuvent réclamer le mérite d'avoir cherché, autant que possible, à se soustraire à cette influence. Je reviendrai plus tard sur la nature de ce comité, mais j'ajouterai que les membres de cette Chambre ont toujours eu

pleine liberté de prendre part à nos délibérations; qu'ils ont tous fait acte de présence, de temps à autre, aux séances du comité et nous ont fait bénéficier de leurs lumières en nous donnant souvent des renseignements qu'eux seuls étaient en mesure de nous communiquer.

Au début même de ces travaux, nous avons jugé utile d'établir certaines règles, certains principes directeurs, sans l'aide desquels notre œuvre eût été fort difficile. Le premier ministre lui-même a reconnu la nécessité de ces principes cardinaux, lorsqu'il a saisi la Chambre de la proposition de loi à l'étude. Voici, comment il s'est exprimé, le 31 mars dernier, en présentant ce bill :

Nous avons toujours soutenu que le principe dominant pour ces remaniements de la carte électorale était de respecter les limites des comtés. Et nous maintenons aujourd'hui qu'on devrait reconnaître comme point de départ de la répartition de la représentation le principe que la représentation au parlement devrait être basée sur la division du pays en municipalités. Nous prétendons qu'il faut prendre la carte géographique des municipalités pour délimiter les collèges électoraux.

Un député suffit dans certains comtés. L'unité de population—à laquelle il ne faut pas adhérer trop rigoureusement, cela va de soi—ne permet pas de leur en accorder plus. D'autres comtés devront élire deux ou trois représentants, tandis que d'autres municipalités, dont la population est trop inférieure à l'unité de population, ne devront pas élire un seul député. Par conséquent, il y a lieu de faire un choix, un partage, un fusionnement. Ici surgit la question—qui est peut-être la plus importante de celles que nous avons à trancher—de savoir qui devra faire ce travail. Qui divisera les comtés qui devront être divisés ? Qui fusionnera ceux qui devront être réunis ? C'est une question d'une grande importance et après l'avoir mûrie au meilleur de notre habileté, nous avons cru que dans cette circonstance comme dans presque toutes les autres, la meilleure politique à adopter, le principe le meilleur et le plus sage était d'adopter la ligne de conduite et la règle suivies en pareille occurrence en Angleterre, pays d'origine de toutes les libertés. Nous nous proposons donc aujourd'hui, comme nous nous l'étions proposé dans une circonstance antérieure lorsque le dernier bill à l'effet de répartir la représentation nous était soumis de demander à la Chambre de suivre l'usage qui prévaut en Angleterre. Le dernier remaniement des collèges électoraux, en Angleterre, eut lieu en 1884, sous l'administration de M. Gladstone. Dans cette circonstance, M. Gladstone, avant de rédiger son bill, suivit la même ligne de conduite que nous entendons suivre aujourd'hui. Le bill fut préparé, à la demande de M. Gladstone, après une conférence entre les membres des deux partis dans la Chambre des communes, entre le gouvernement et l'opposition. M. Gladstone invita lord Salisbury, alors chef de l'opposition, à le rencontrer pour discuter avec lui les détails du projet de loi de répartition de la représentation qu'il devait présenter subséquemment à l'adoption de la loi du cens électoral. La conférence eut lieu et il en résultat un projet de loi qui reçut l'approbation des deux partis. Qu'on me permette de citer ce qui se passa alors ; j'emprunte ce récit à une publication connue : "The Annual Register", de 1884. Après avoir raconté que M. Gladstone avait invité lord Salisbury à le rencontrer pour discuter avec lui les détails du projet de loi, l'auteur ajoute :

Puis le premier ministre estimant sans doute que le principe qu'il avait adopté, en prenant pour base du remaniement des comtés les frontières des municipalités, ainsi que le principe d'une conférence des deux partis dans la Chambre des communes, serait insuffisant pour décider les questions si multiples et si épineuses qui se présenteraient aux délibérations de la conférence ou du comité, jugea utile de poser quelques principes directeurs, applicables à la solution de toutes les questions qui pourraient surgir. Il ajoute :

Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui aura au moins le mérite de rendre justice à tous. Nous espérons pouvoir soumettre à la Chambre un bill exempt des tares qu'on trouve dans les bills de répartition de 1882 et 1892. S'ils veulent nous rencontrer en comité pour délibérer ce bill d'une manière honnête, sans que les uns cherchent à battre monnaie aux dépens des autres, nous pourrons, croyons-nous, présenter à la députation un projet de loi dont tous les Canadiens auront lieu d'être fiers, un projet de loi qui ne prêtera pas le flanc à la critique comme les lois de rajustement de la représentaion adoptées antérieurement au Canada. Nous nous proposons de tracer une ligne de conduite à suivre non seulement aujourd'hui, mais dans toutes les circonstances.

Si j'ai appuyé quelque peu sur la base établie par le gouvernement, au début même de ces délibérations, c'est que je tenais à rappeler aux membres de cette Chambre dans quelles circonstances elles ont commencé. On a jugé utile d'établir une conférence, à l'instar de celle qui eut lieu entre les membres du cabinet Gladstone et le chef de l'opposition, lord Salisbury et quelques-uns de ses principaux partisans, dans la Chambre des Communes en Angleterre.

On a jugé utile d'établir quelque principe directeur qui présiderait à l'œuvre de la conférence, et c'est ce principe que le premier ministre a formulé, quand il a déclaré qu'on prendrait pour base les frontières des municipalités. Le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) ainsi qu'il ressort du rapport, voulut au début même qu'on l'éclairât sur ce qu'il faut entendre par frontières des municipalités ; et alors le premier ministre sans poser d'autre principe—et l'expérience m'a prouvé que c'était là une erreur—sans établir, dis-je, aucun autre principe directeur dont on ne se serait écarté que dans des circonstances spéciales, le premier ministre déclara que, indépendamment du principe même en question, il faudrait que le traitement accordé fût basé d'une façon absolue sur les principes de la justice et de l'équité, si nous tenions à ce que notre œuvre pût aboutir à des résultats satisfaisants dans leur ensemble. En cela, le premier ministre s'est probablement inspiré de ce

que le chef du cabinet en Angleterre aurait peut-être déclaré, à l'époque où se fit le remaniement de la carte politique de la Grande-Bretagne. Il semble certain qu'au cours de la conférence qui eût lieu à cette époque, on adhéra aux principes de la justice et de l'équité au point que les décisions rendues et les accords intervenus à cette conférence ne soulevèrent pas la moindre opposition. Quoi qu'il en soit, il est regrettable qu'après avoir affirmé ce principe de portée fort générale, portant qu'on prendrait pour base les frontières des municipalités de comté, cette Chambre avant de confier cette œuvre importante au comité, n'ait pas établi quelques règles supplémentaires qui auraient coupé court à force discussions qui ont surgi au sein du comité même durant les délibérations de la conférence, et auraient probablement produit en certaines circonstances, des résultats plus satisfaisants que ceux auxquels notre œuvre a abouti.

Dans le remaniement précédent, cette paroisse avait été détachée du comté de Bagot, auquel elle appartenait pour les fins municipales de comté envisagées au point de vue provincial et on l'avait enclavée dans le comté de Rouville, comté limitrophe du premier et dont elle ne relevait point de ces chefs. Sous l'empire des dispositions du bill à l'étude, la paroisse de Saint-Pie est détachée de nouveau du comté de Rouville et réannexée au comté de Bagot, et cela en conformité du principe que j'ai déjà indiqué. Il va sans dire que, pour ma part, on m'a adressé de vives réclamations contre cette décision. Ces protestations étaient assez légitimes, puisqu'en enlevant au comté de Rouville une populeuse et importante paroisse pour la remttre dans le comté de Bagot, nous donnions à ce dernier comté une plus forte population que celle qu'il devrait avoir, sous le régime de l'égalité de la représentation d'après le chiffre de la population. Par suite de la nouvelle annexion de la paroisse de Saint-Pie au comté de Bagot, la population de ce comté si je ne me trompe, se trouve supérieure au chiffre qu'elle aurait dû atteindre. En laissant les choses dans leur situation primitive, l'égalité de population entre les deux comtés eût été mieux assurée. Et comme raison, des personnes du dehors, ignorant l'établissement de ce principe et le fait que nous l'avions accepté, et qui envisageaient la chose au point de vue purement politique, des gens d'entendement qui connaissent bien mieux la localité que moi, m'ont fait observer que nous faisions un grave tort à notre cause, non seulement dans le comté de Bagot, mais dans le district auquel ce comté appartient. Cependant, j'ai accepté cette partie du bill, parce qu'il s'agissait d'appliquer le principe que nous avions adopté. Parlant d'une façon générale, de la province de Québec, je dois dire que la tâche du comité a été relativement facile, et que si elle se fût bornée aux quelques remaniements que nous avons fait subir à la carte politique de cette province, nos travaux se seraient trouvés fort simplifiés. C'est quand nous avons abordé le remaniement de la grande province d'Ontario que se sont dressés devant nous les plus sérieuses difficultés; et puisque je suis, dans une certaine mesure, étranger à cette province, je puis bien m'ériger ici en témoin désintéressé et indépendant, en ce qui concerne les délibérations du comité, et j'avoue que c'est ici que j'ai le plus vivement regretté, à titre de membre du comité, portant ma part de responsabilité dans cette œuvre, qu'indépendamment de la règle fort générale établie dans cette Chambre, règle à laquelle, pour notre part, nous avons donné notre adhésion dès le début, on n'eût pas établi de règles plus explicites pour notre gouverne, surtout pour la tâche qu'il nous fallait remplir dans la province d'Ontario.

Je viens de le dire, et pour notre propre compte au moins, je crois que nous avons fait l'impossible pour obtempérer aux vues exprimées par le premier ministre : dès le début même, nous nous sommes ralliés franchement au principe établi par le chef du cabinet. Il est facile de le constater, en se reportant au débat du 31 mars et à l'appui de ce que je viens d'avancer au sujet de notre empressement à nous laisser guider en pareille matière, je désire citer les paroles sorties de la bouche du chef de l'opposition, sur l'inspiration du moment, quand il répondit, séance tenante, au discours du premier ministre :

> Je ne crois pas avoir parfaitement saisi tous les détails du bill présenté par mon honorable ami. Lorsqu'il sera imprimé et avant de l'adopter en deuxième délibération, nous aurons l'occasion d'en examiner les dispositions. De prime abord, le projet d'une conférence dans le but de délimiter les collèges électoraux semblerait équitable ; il faut admettre, néanmoins, qu'en fin de compte, il pourrait être moins juste que mon honorable ami le déclare, la majorité des membres du comité, appartenant à la droite. Quoi qu'il en soit je dois ajouter foi aux paroles de l'honorable ministre lorsqu'il déclare qu'il se propose de faire une répartition équitable de la représentation. Nous aurons, il est vrai, le privilège de soumettre à la Chambre le résultat des travaux du comité et de le disséquer à notre guise, si nous trouvons que la décision du comité n'est pas aussi juste que mon honorable ami nous promet qu'elle le sera.

Quand nous abordâmes l'étude de la partie du projet concernant la province d'Ontario, nous constatâmes qu'il s'y trouvait un certain nombre de collèges électoraux complets, faciles à délimiter, en suivant les frontières municipales de comté, mais qu'il fallait nécessairement subdiviser, en raison du gonflement de leur population. Nous constatâmes aussi qu'il y avait d'autres comtés dont il fallait arrondir le territoire, parce que leur population était inférieure à l'unité de représentation. Nous constatâmes que certaines villes avaient droit à la représentation ; que la population de certaines cités ou villes était

inférieure à l'unité de représentation, tandis que, dans d'autres villes, comme Toronto, la population dépassait de beaucoup ce chiffre ; et je l'avoue, c'est ici, pour la première fois, que j'ai regretté que la Chambre n'eût pas établi quelques règles claires et concises, pour notre gouverne, dans cette œuvre si délicate et si importante de la subdivision.

De pareilles règles, il n'y avait pas même l'ombre. En l'absence de ces règles, il nous restait cette déclaration fort élastique et très habilement formulée par le premier ministre, portant que le comité devrait s'inspirer des principes de la justice et de l'équité, ce qui devrait répondre aux vœux sinon de tout le monde, tout au moins à ceux de la vaste majorité de ceux qui sont intéressés au remaniement des collèges électoraux. Quand nous abordâmes l'étude du remaniement d'Ontario, nous comprîmes la nécessité d'établir certaines règles, non pas de ces règles inflexibles qui ne comportent point d'exceptions—car toute règle souffre exception—mais certains principes dont nous puissions nous inspirer et qui pourraient s'appliquer partout où la chose serait possible, enfin ces principes de justice et d'équité auxquels le premier ministre a fait allusion d'une façon générale en présentant le projet de loi à l'étude. En se reportant au compte rendu des délibérations du comité, page 146, la Chambre se convaincra qu'il a été tenté de sérieux efforts à ce moment, pour engager le comité à se rallier à ces principes, ou au moins, à discuter, à étudier, au début même, la question de savoir quelles seraient les règles légitimes à suivre, dans la délimitation des frontières des comtés d'Ontario. Nous savions que par le passé, il avait surgi maints embarras de ce chef dans la province d'Ontario, tant dans le champ de la politique provinciale que dans l'arène fédérale, et de concert nous prévîmes qu'il s'élèverait des difficultés au sujet du remaniement de cette province. Nous comprîmes que, si nous tenions à ce que nos décisions fussent marquées au coin de l'équité, il fallait de toute nécessité, adopter certaines règles générales. Si le premier ministre a jugé qu'il était de si haute importance d'établir une règle au sujet des frontières des municipalités de comté, qu'il a déclaré que ce serait là un principe directeur, quand il a présenté le bill à l'étude ; à combien plus forte raison aurait-il fallu établir certaines règles pour notre gouverne, quand vint le moment de subdiviser ces comtés, alors qu'il devenait de suprême importance de s'accorder sur les principes généraux. Aussi, est-ce dans cette pensée qu'à la séance du comité tenue le 26 juin, M. Borden et l'honorable M. Haggart, de concert avec moi-même, soumirent au comité quelques règles concises que je veux porter à la connaissance de la Chambre, parce que, à mon avis, elles sont frappés au coin de la sagesse et qu'elles viennent à l'appui du principe établi par le premier ministre ainsi qu'à l'appui du principe si important de la représentation basée sur la population. Voici donc les règles que nous avons soumises au comité, relativement au remaniement des collèges électoraux d'Ontario :

1. En conformité du principe établi par le premier ministre devant la Chambre, lorsqu'il a présenté la bill en question, les frontières des municipalités de comté seront respectées.

2. Lorsqu'il sera accordé une représentation distincte aux cités, les frontières municipales de ces cités seront respectées.

3. (a.) Les frontières municipales de comté seront celles désignées au chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 1897 ; et le mot " comté " ici comprendra tout comté ou district territorial provisoirement établi par ladite loi. (b.) La représentation distincte qui sera accordée aux cités d'Ontario sera fixée et établie, au préalable, avant qu'il soit délibéré sur la représentation des comtés ruraux ; (c.) l'unité de représentation relativement à ces collèges ruraux sera rétablie en défalquant de la population collective de ces cités, et en divisant le reste par le nombre total des sièges à répartir entre les collèges électoraux ruraux ; (d.) la population de toute cité à laquelle il sera accordé une représentation distincte sera exclue du recensement de la population du comté où elle est située ; (e.) la répartition de la représentation d'Ontario sera établie comme suit :—Comtés ayant une population d'un chiffre inférieur à l'unité ; (a.) tout comté ayant une population atteignant au moins les deux tiers de l'uni é aura droit à un représentant.

C'est là, si je ne me trompe, la règle suivie, au cours des remaniements précédents:

(b.) Tout comté n'ayant pas droit à un représentant sera annexé au comté limitrophe de celui auquel il se rattache à titre de district judiciaire, ou à celui auquel il se rattache pour les fins judiciaires ou municipales, et la représentation de ces comtés sera établie d'après les principes déjà enoncés ou qui le seront plus tard.

Comtés ayant une population d'un chiffre supérieur à l'unité.—(a.) Tout comté ou comté réuni ayant une population dont le chiffre sera supérieur de 50 pour cent au moins ou de 150 pour cent au plus, à l'unité, aura droit à deux représentants ; et tout comté ou comté réuni ayant une population supérieure de 150 pour cent au moins et de 250 pour cent au plus, à cette unité, aura droit à trois représentants ; (b.) si, après avoir appliqué ces règles, on constate qu'il reste des sièges à répartir, ces sièges seront répartis entre les comtés ou les comtés réunis se rapprochant le plus intimement des conditions qui, d'après la règle ci-haut énoncée, leur donneraient droit à une représentation supplémentaire.

Division des cités ou comtés en divisions.—Dans la division des cités ou comtés en divisions, les frontières géographiques de ces divisions seront aussi symétriques et compactes que possible, tout en tenant compte des égalités de population.

Voilà les règles que nous avons proposées pour la gouverne du comité, au sujet de la province d'Ontario. Elles furent débattues au sein du comité, afin que s'il ne jugeait pas utile de les adopter, il pût en élaborer de meilleures, si la chose était possible. Avant d'aborder l'étude du remaniement de

la province d'Ontario, nous tenions à ce qu'il fût établi certains principes bien définis pour notre gouverne. Pour mon propre compte, je dois dire que ces règles me semblaient frappées au coin de la sagesse, ou à tout le moins aurait-on pu les discuter, et au besoin les modifier et les perfectionner. A mon avis, nous avons commis une faute, en commençant le remaniement de la carte politique d'Ontario, sans avoir adopté ces règles ou des règles analogues, que nous aurions été tenus d'appliquer, sauf dans des cas extrêmes Je le répète, si nous avions adopté ces règles ou leurs similaires, nous aurions paré à bien des inconvénients sérieux auxquels le conférence a abouti

M. CLARKE : A-t-on rejeté ces règles ?

M. MONK : A coup sûr, on les a rejetées, et j'appelle l'attention de la Chambre sur l'attitude prise par la majorité qui a prétendu qu'avant d'adopter ces règles, il aurait fallu s'assurer des résultats de leur fonctionnement. Je ne m'attarderai pas à citer les délibérations à l'appui de ce que j'avance ; les députés trouveront dans le rapport du comité la preuve de mes allégations. C'est là un fait qu'il est utile de se rappeler et sans vouloir jeter de blâme sur les députés qui composaient la majorité du comité, je dois dire que c'est alors, pour la première fois, que j'ai compris que, relativement à la province d'Ontario, ces honorables messieurs tenaient à aborder les délibérations sans adopter de principes directeurs.

Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) fut, dans cette circonstance, le porte-parole de la majorité du comité, et il ressort de ses remarques que ces messieurs souscrivaient volontiers aux observations fort générales formulées par le premier ministre déclarant que nous devions viser, à l'instar du comité de la Chambre des communes en Angleterre, à nous inspirer, dans les détails de l'œuvre, des principes de la justice et de l'équité. Mais il n'y eut pas l'ombre d'une règle établie, et le premier ministre n'en a pas proposé une seule. La majorité aurait pu dire : Nous allons étudier ces règles, afin de constater si elles sont bonnes et acceptables, et si nous constatons qu'il faille les compléter ou leur en substituer d'autres, nous les soumettrons au comité. C'eût été un procédé loyal, car enfin, en hommes d'affaires comme à titre de législateurs, il faut bien en convenir, il eût été préférable et plus juste d'établir quelques règles, avant d'aborder des détails de cette œuvre. La majorité a pris une tout autre attitude ; elle a prétendu qu'elle ne saurait adopter de pareilles règles, avant d'avoir pu constater comment elles fonctionnaient. Après que ces règles eussent été soumises et expliquées, le ministre des Travaux publics prononça ces paroles, qui figurent à la page 150 du compte rendu des délibérations du comité :

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne saurais guère affirmer, à titre de membre de ce comité, si je donnerais oui ou non mon assentiment à cette proposition. C'est un document de longue haleine, entraînant des résultats qu'il serait difficile de prévoir, à moins que cette proposition n'eût été appliquée au préalable. Apparemment on vise un objectif quelconque, en cherchant à lier le comité et à l'assujettir à certaines règles, et à moins que l'on ne nous soumette avec cette propoition le résultats résultant de son fonctionnement, sur la base de ces résolutions, je ne sais pas à quoi cela pourrait aboutir. D'abord, la proposition me semble inacceptable, en ce qu'elle tend à gêner la liberté d'action dont doit jouir le comité, dans le remaniement des diverses sections du Dominion, de façon à rendre justice aux intérêts de chaque district.

Le mot " Dominion " est évidemment une erreur, car en ce moment il ne s'agissait que de la province d'Ontario. Le ministre ajoute :

Pour mon propre compte, ce que je consens à faire, c'est d'adopter le principe énoncé par le premier ministre devant la Chambre, quand il a déclaré que les frontières municipales seraient respectées. Qu'on cherche à établir une nouvelle règle, un nouveau principe, pour la gouverne du comité, voilà ce que je ne saurais comprendre.

Ces paroles me semblent d'autant plus dignes d'attention que la minorité du comité, comme la Chambre le sait, avait accepté séance tenante, le principe posé par le premier ministre, et que, sur l'avis du ministre de la Justice qui nous servait de guide en matière de droit, nous avions consenti à nous laisser guider par le chapitre 3 des statuts revisés de la province d'Ontario, 1897. Mais parce que les membres de la minorité avaient jugé juste et équitable d'accepter ces règles relativement aux divisions de comtés, s'ensuit-il qu'ils dussent être laissés à la merci de l'arbitraire, sans aucune règle pour leur gouverne lorsqu'il s'agissait de la subdivision des comtés, tâche des plus délicates et des plus épineuses, alors qu'il nous fallait tenir compte des circonstances multiples et surtout de la question de population ? Si nous posons, en principe, qu'il faille accepter une règle pour atteindre un certain objectif, à plus forte raison faut-il appliquer le même principe et reconnaître la nécessité de quelques règles pour le reste de l'œuvre ; et c'est précisément ce qu'on n'a pas fait. Aux yeux de la Chambre, il doit sembler évident comme la chose l'est à mes propres yeux, que si le comité avait été assujetti à certaines règles sur lesquelles nous serions tombés d'accord au début même, nous nous serions accordés également au sujet de leur application, sinon toujours, au moins la plupart du temps, et ainsi il serait advenu surtout en ce qui concerne la province d'Ontario, que toute cause de dissentiment aurait disparu. Quelquefois, cependant, l'accord le plus parfait a régné. Relativement à certains comtés, il ne s'est manifesté aucune divergence d'opinion, et à l'appui de ce que j'avance et comme preuve de la bonne volonté dont nous avons fait preuve pour pa-

rer à tout froissement dans l'œuvre du remaniement en question, j'invite mes collègues à jeter un coup d'œil sur les pages 224 et suivantes des procès-verbaux du comité, où ils trouveront une liste de nombre de comtés qui ont été taillés, séance tenante, dans la carte politique du pays, alors qu'il s'agissait tout simplement d'appliquer le principe établi par le premier ministre auquel nous avions donné notre adhésion, dès le début même, dans la première proposition formulée par le chef de l'opposition. Là où le désaccord a éclaté dans l'œuvre du remaniement des comtés, c'est lorsque, forcés de perdre de vue le principe établi au sujet des frontières municipales, il fallut effectuer la subdivision des comtés. Ce serait là, s'il en était besoin, une nouvelle preuve de ce que j'ai avancé ; combien il est déplorable que la conférence se soit mise à la besogne, sans avoir établi de règles générales touchant les détails de l'œuvre à accomplir, et n'ayant de principe directeur que sur un seul point, la délimitation des frontières des comtés.

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur le remaniement de la province d'Ontario ; ce serait présomption de ma part, puisque, des deux côtés de la Chambre, il y a des députés qui connaissent mieux que moi tout ce qui se rattache aux divisions électorales de cette province. Je tiens, toutefois, à signaler une couple des faits; mes collègues en signaleront d'autres qu'ils discuteront à fond. Je veux montrer, à l'aide d'un ou deux exemples, dans quelle situation nous nous sommes trouvés placés, quand il nous fallut aborder cette partie de notre œuvre où nous n'avions pour tout guide que ce principe fort général de l'équité et de la justice envers tous. Voilà, entre autres, le comté de Waterloo, qui, depuis l'établissement de la Confédération, n'a subi aucune modification. Il est vrai qu'il a varié dans sa profession de foi politique. Tout d'abord, dévoué à la cause libérale, il a, plus tard, épousé tantôt la cause des libéraux, tantôt celle des conservateurs, et finalement, grâce sans doute au progrès des lumières et l'instruction publique, il s'est rangé sous la bannière conservatrice.

Le PREMIER MINISTRE : Le remaniement de ce comté est donc de peu d'importance, et ne saurait modifier le résultat des élections, puisqu'il est foncièrement conservateur.

M. MONK : Voilà précisément où brille l'art machiavélique du premier ministre. Je dépose sur le bureau la carte du comté, tel que délimité avant le remaniement projeté. Le premier venu peut constater que la délimitation actuelle du comté, qui existe de temps immémorial, est parfaitement équitable à tous égards.

M. McCARTHY : Quelle différence y a-t-il entre les deux divisions relativement à l'unité de population ?

M. MONK : La différence, aujourd'hui, est de 1,500. Après le remaniement projeté, loin de diminuer cette différence accusera 500 d'augmentation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle est actuellement de 1,700, et après le remaniement, elle sera de 1,300.

M. MONK : D'après mes renseignements cette différence de 1,500, sera portée à 2,000. Mais ce n'est pas là le fort de l'objection. La délimitation actuelle du comté existe de temps immémorial et rien ne saurait justifier le remaniement proposé. J'appelle l'attention de la Chambre sur ces deux cartes, dont l'une indique la division actuelle du comté, et l'autre, ce qu'elle sera après le remaniement.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Faites-nous donc voir quelques cartes datant du remaniement de 1882.

M. MONK : J'entends ne pas m'écarter de la question. L'origine du mot " gerrymander " remonte à un débat qui eut lieu dans la Chambre des représentants de l'Etat du Massachusetts, dont M. Grey était alors le gouverneur. On avait fait, dans cet Etat, un remaniement des comtés, se rappochant fort de celui que nous discutons en ce moment. Un orateur parlant d'un comté qu'on avait morcellé à peu près comme celui de Waterloo, dit qu'il ressemblait à une salamandre, ce qui provoqua de la part d'un autre orateur cette remarque que le comté ressemblait non pas à une salamandre, mais à un " gerrymander ". Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour comprendre tout ce que présente d'irrégularité la délimitation projetée du comté de Waterloo-sud. Au lieu de longer les frontières de Waterloo-nord, il les contourne. A quelle inspiration la majorité du comté a-t-elle bien pu obéir en faisant une pareille délimitation ? On a voulu, sans doute, que les deux divisions du comté de Waterloo qui jusqu'ici ont élu deux conservateurs comme représentants au parlement fédéral, fussent en mesure, grâce à la nouvelle délimitation, d'élire un libéral et un conservateur. Ainsi, Waterloo-nord élira un député conservateur, tandis que Waterloo-sud sera représenté par un député partisan du premier ministre, à 500 voix de majorité.

M. TALBOT : C'est une assez bonne inspiration.

M. MONK : Le député de Bellechasse en parle bien à la légère. L'inspiration n'est pas malheureuse, prétend-il. La question est de savoir comment cela fonctionnera. D'ailleurs, en pareille matière, il faut puiser ses inspirations à d'autres sources que celle indiquée par l'honorable député. Pour ne pas trop m'étendre sur le remaniement de la province d'Ontario, qui présente des anomalies, encore plus frappantes que celle que je viens de signaler, venons-en au comté de Middle-

sex. La population de ce comté, si je ne me trompe, est d'environ 91,000 âmes.

M. CALVERT : 92,000.

M. MONK : Qu'avons-nous fait ici ? Nous avons accordé à la ville de London un seul représentant, bien que cette ville, si je ne me trompe, compte une population de 37,000 à 38,000 âmes. En défalquant ce chiffre de la population du comté de Middlesex, il reste une population d'environ 54,000 âmes dans l'autre partie du comté. A cette population de 54,000 âmes nous accordons trois représentants et nous créons trois divisions qui, s'il faut ajouter foi aux renseignements qu'on m'a donnés, ont élu comme députés à la législature provinciale trois partisans du gouvernement de cette province. Voyons ce qui en est du comté de Victoria, représenté par mes honorables collègues, le colonel Hughes et M. Vrooman.

Le comté de Victoria, y compris le comté d'Haliburton annexé provisoirement, compte une population de 38,000 âmes, sinon plus, et nous accordons à cette population un seul député. Ainsi, tandis que nous donnons à Middlesex trois députés pour représenter une population de 54,000 âmes et que nous créons une division à laquelle quelques-uns de mes collègues se sont opposés à fort bon droit, au sein du comté, voilà que non loin de là, nous n'accordons qu'un seul député à une population de 38,000 âmes.

M. HYMAN: L'honorable député tient sans doute à exposer les faits loyalement. Je ne sache pas qu'on ait soulevé d'objections, au sein du comité, relativement au comté de Middlesex. Personne n'a présenté d'amendement au sujet de cette division ; on s'est contenté de proposer la création de deux divisions de ce comté, au lieu de trois.

M. MONK : Je suis bien aise que l'honorable député m'ait rappelé ce fait. On a formulé d'assez vives réclamations devant le comité. J'ai assisté à un débat assez prolongé qui s'est livré au sujet de la division de Middlesex ; et je n'ai pas fait acte de présence à toutes les séances, car le remaniement de Québec terminé, j'ai du m'absenter à différentes reprises, l'honorable député le sait, lorsque la délimitation d'Ontario est venue en délibération. Toutefois, j'ai assisté aux débats qui ont eu lieu au sujet de la délimitation de Middlesex et de Victoria, et je me rappelle que le comité a adopté certaines modifications et j'ai moi-même signalé l'anomalie de cette représentation de trois députés pour une population de 54,000 âmes. Le député de Montmorency (M. Casgrain) me rappelle précisément qu'il a été présenté une proposition——

M. HYMAN : Une contre-proposition.

M. MONK : Que l'honorable député se reporte à la page 5 des amendements proposés relativement à l'annexe du projet de loi. Il y figure dix-huit comtés ayant droit à deux membres respectivement et dans cette liste se trouve Middlesex, dont la population est portée à 54,725. Voilà la contre-proposition.

M. DAVIS : C'est ce qu'a dit l'honorable député (M. Hyman.)

M. MONK : Selon moi, cela n'a pas l'importance d'une autre question qu'implique certaine partie du discours de mon honorable ami (M. Hyman). Je ne crois pas qu'il ait été nécessaire, pour sauvegarder tous nos droits, de proposer des amendements dans les séances du comité. Cela s'est fait, par précaution ; mais je ne crois pas que cela ait été nécessaire.

M. HYMAN : S'oppose-t-on à ce qu'elle soit divisée en trois, comme elle l'est à présent.

M. MONK : Certainement ; nous nous opposons au nombre de députés que l'on veut donner à Middlesex, comme aussi au partage que l'on en fait ; mon honorable ami pourra s'en apercevoir lorsque nous en viendrons aux détails. Quant à cette étrange carte qu'il y a sur le bureau, la députation peut voir que, dans le partage d'Hastings, la ligne n'a peut-être pas autant d'excentricité que celle qui divise Waterloo-nord de Waterloo-sud, mais on n'en remarque pas moins, au milieu, une déviation qui découpe tout un carré dans les circonscriptions voisines du même comté ; et l'on n'a pas donné, selon moi, de raison suffisante d'en agir ainsi. Mais je laisse à d'autres mieux informés que moi la discussion des détails qui se rattachent à cette division. En d'autres termes, M. l'Orateur, il y a, dans la province d'Ontario, d'autres comtés, et ce point est d'une grande importance, où ces mêmes difficultés se présentent, et à l'égard desquelles je soumets que la majorité ne s'est pas laissé guider par les grands principes posés par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et appliqués avec succès en Angleterre. Les actes du comité devaient être marqués au coin d'une justice absolue, d'une équité parfaite. Ces manquements, et ils sont graves, seront signalés par d'autres membres de cette Chambre. Et il sera impossible à tout homme désintéressé de ne pas en venir à la conclusion que, si nous avons pu tomber d'accord sur un certain nombre de questions, il n'en est pas moins vrai que sur d'autres, il y a tout un abime entre nous. C'est ici, dans cette Chambre, qu'il convient de régler nos différends ; et c'est le devoir de cette Chambre, si elle juge que la minorité a eu raison, de modifier les conclusions du rapport de la majorité. Je ne parlerai pas de la ville de Toronto, qui est très habilement représentée ici par certains de mes amis, tout à fait compétents à discuter la façon dont cette ville a été traitée par le comité. Pour sauver du temps, je ne dirai rien de plus de Toronto, si ce n'est que, sur cet important sujet, il n'y a pas eu dans nos délibérations, cette unani-

mité qui, je crois, aurait certainement régné si nous avions été liés par certaines règles connues d'avance et consenties par tous, et dont il eût été défendu de s'écarter à moins de nécessité évidente.

Je n'ai pas voulu non plus, M. l'Orateur, parler des provinces maritimes ni de celles de l'ouest. J'ai suvi avec beaucoup d'attention, il est vrai, la discussion à laquelle ces parties du pays ont donné lieu ; mais notre temps sera mieux employé si je laisse à d'autres, mieux renseignés que moi sur le sujet, le soin de discuter eux-mêmes ces points-là. Je le répète, il me semble que, si l'on veut réaliser les promesses qu'a faites mon très honorable ami en présentant ce bill, si l'on veut obtenir, comme la chose a eu lieu en Angleterre, la presque unanimité sur cette question de redélimitation, il faut, avant de nous livrer à l'étude des points contestés, convenir de règles sûres. Que mon très honorable ami, s'apercevant que, dans cette partie de la besogne où il nous est impossible de nous entendre, la cause de ce désaccord peut bien provenir de ce que nous n'étions pas liés par les règles d'équité que l'on avait d'abord posées ; que mon très honorable ami, dis-je, indique certaines règles qui auraient dû nous guider dans ce travail, et si la Chambre trouve ces règles acceptables, leur application, j'en suis sûr, abrégera beaucoup le travail qu'il nous reste à faire. En preuve de ceci, je puis dire que, quand il s'est agi de la province d'Ontario seulement, où existent ces divisions muncipales que mon très honorable ami avait en vue, nous n'avons eu que peu ou point de peine à faire l'application de ces principes.

Si on ne fait pas ce que nous demandons, si on veut que nous donnions notre sanction à des divisions comme celle que l'on propose, pour le comté de Waterloo, par exemple,—et il y en a d'autres,—si on nous demande de nous décider sans nous faire savoir pleinement quelles raisons ont pu engager mon très honorable ami à faire un tel partage, à innover, à changer ce qui existe depuis plus d'un demi siècle, nous ne pourrons pas être absolument convaincus que ces raisons aient assez de poids pour nous persuader de faire une chose aussi extraordinaire. Ce qu'a dit mon très honorable ami en présentant son projet de loi cesse, d'après moi, d'avoir aucune valeur. Il n'y a nulle raison de dire que cette manière de procéder, différente de celle que l'on a suivie en 1882 et en 1892, est propre à contenter tout le monde. Bien que, peut-être, on n'ait pas procédé de la même manière, à ce qu'on prétend, que dans les occasions précédentes, ce n'en est pas moins que l'on appelle communément un "gerrymander", ne différant des autres qu'en un point, c'est que celui-ci est voilé et caché. Mais, tout voilé et tout caché qu'il est, il ne redresse rien, et n'oppose aucune bonne raison aux fortes objections qui ont été faites devant le comité.

M. MONK.

Le PREMIER MINISTRE : La proposition qu'il y a maintenant devant nous est que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur la loi de rajustement de la représentation dans la Chambre des Communes, telle que rapportée par le comité spécial nommé à cette fin. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk), que nous venons d'entendre. J'ai suivi son discours mot à mot et phrase par phrase, dans l'attente qu'il aboutirait enfin à quelque conclusion. Mais après avoir parlé pendant près d'une heure et demie et fait voir qu'ici comme dans les autres occasions, nous n'avons pu faire l'impossible, qu'il y a eu divergence d'opinions dans le comité, mon honorable ami reprend son siège sans avoir dit ce qu'il veut. Est-il pour ou contre la proposition que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur ce projet de loi ?

M. MONK : Mon très honorable ami me pose une question, et je lui répondrai que cela dépend. Je m'oppose à ce que nous procédions à l'étude des détails du bill à moins que, comme je l'ai dit, plus d'une fois, mon très honorable ami nous fasse connaître quelles sont les règles convenables à observer dans les cas sur lesquels j'ai appelé son attention.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne me donne guère plus de satisfaction qu'il ne l'a déjà fait. Il ne peut pas dire en ce moment si la Chambre doit ou non se former en comité général. Nous avons devant nous un projet de loi présenté depuis quelques mois déjà, et qui a été renvoyé à un comité spécial du consentement unanime de la Chambre. Pas un mot n'a été dit contre ce renvoi ; non seulement le vote n'a pas été pris, mais il y a eu unanimité dans la Chambre. Le travail de ce comité est maintenant achevé ; et je ne comprends pas quelles objections les députés de la gauche peuvent bien faire. J'ai moi-même proposé ce projet, après en avoir conféré avec ces messieurs, qui ont consenti à siéger dans le comité. Je leur ai demandé de m'indiquer ceux qu'ils voulaient voir dans le comité, et ils l'ont fait. Au moment de l'adoption du bill en deuxième lecture, un amendement a été proposé par l'honorable député de Grey-est, je crois. Cet amendement n'était qu'à l'effet suivant, savoir :

Que le bill ne soit pas maintenant lu pour la seconde fois, mais que la seconde lecture en soit différée jusqu'à ce qu'une décision judiciaire ait été rendue quant au nombre de députés auquel les diverses provinces ont droit d'après le recensement de 1901.

C'était le 14 avril. Il y avait alors des doutes dans l'esprit de certains députés sur le nombre de représentants auquels pouvaient avoir droit la province d'Ontario, la Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard.

La décision de ce point a été renvoyée à la cour Suprême, et l'on devait attendre le jugement avant de procéder à l'examen du bill. Il n'y avait nulle nécessité d'accéder à cette proposition de l'honorable député de Grey-est, et après qu'elle eut été rejetée, la proposition de deuxième lecture du bill fut adoptée à l'unanimité : "Amendement (M. Sproule) rejeté, et motion adoptée." J'ai ensuite proposé la résolution suivante :

Que ledit bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Fitzpatrick, Sutherland (Oxford), Hyman, Davis, Borden (Halifax), Haggart et Monk, avec mandat de préparer des annexes devant contenir et décrire les diverses divisions électorales ayant droit d'élire des députés pour cette Chambre.

Le chef de l'opposition a trouvé à redire au nombre de membres à nommer ; mais ma proposition a été adoptée, sans qu'autrement un seul mot de dissentiment ait été prononcé. Le comité a terminé son travail, et, malgré la critique que nous venons d'entendre, je crois pouvoir dire qu'il a fait de la bonne besogne. Il va sans dire qu'il était impossible d'arriver à une entente parfaite. Personne ne s'attendait à ce que, dans un comité composé d'un nombre donné de députés tant de la gauche que de la droite, il fût possible d'arriver à une décision unanime dans un débat qui touche à 214 circonscriptions électorales. C'est, cependant, ce qui a eu lieu quant au Nouveau-Brunswick, à l'Ile du Prince-Edouard, à la province de Québec et aux Territoires du Nord-Ouest. C'est aussi ce qui a eu lieu quant à dix-sept des circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse ; il n'y a eu de divergence d'opinion qu'à l'égard d'une seule. Pour ce qui est de la province d'Ontario, je vois que le comité a été unanime quant à trente-neuf circonscriptions différentes. Le projet de loi donne à cette dernière province quatre-vingt-six représentants en tout, et, cependant, le comité a pu se mettre d'accord quant à trente-neuf de ces circonscriptions, sans trop de peine ni trop d'opposition. Ces circonscriptions sont les suivantes. Carleton, non compris la ville d'Ottawa ni les townships d'Osgoode et de Gloucester ; Dufferin, Dundas, Durham, Frontenac, non compris Portsmouth ; Glengarry, Grenville, Haldimand, Halton, Lennox et Addington, Lincoln, Norfolk, Peel, Prescott, Prince-Edouard, Russell, y compris les townships d'Osgoode et de Gloucester et le quartier Rideau ; Stormont, Welland, Wentworth, non compris Hamilton ; Muskoka, Nipissing, y compris Clara, Head et Maria, Parry-Sound, Thunder-Bay et Rainy-River ; Kingston, y compris le village de Portsmouth, Algoma et Manitoulin, 2 ; Oxford, 2; Renfrew, 2 ; Wellington, 2 ; Wentworth, 2 ; London, 2 ; Ottawa, 2 ; Peterborough, 2. Ce sont là les circonscriptions à l'égard desquelles il y eu accord parfait au sein du comité. Il en reste donc quarante-sept qui n'ont pas réuni cette même unanimité. J'ai examiné celles qu'a citées mon savant ami, et je vois que, dans la plupart des cas, la divergence des opinions est vraiment bien faible. Tout cela me fait penser que mon honorable ami n'a pas tort, et qu'il nous a tracé exactement la ligne de conduite que nous avons à tenir. Il a dit qu'une injustice a été commise à l'égard de certaines circonscriptions ; et il a mentionné le comté de Waterloo. Je ne suis pas prêt à dire, sans autre explication, si les démarcations adoptées pour Waterloo sont justes ou non : c'est une question à débattre. Mon honorable ami a dit aussi, au cours de ses remarques, que c'était maintenant le devoir de la Chambre de corriger les injustices commises par le comité. Je suis d'accord avec lui que, si la Chambre arrive à la conclusion qu'il y a, dans le projet de loi qui lui est soumis, des choses à reprendre, son devoir est d'y veiller. Or, cela ne se peut faire par la Chambre qu'en se formant en comité général, pour examiner chaque circonscription l'une après l'autre, prendre note des objections que l'on pourra faire, et, finalement, en venir à une conclusion. Mon honorable ami nous invite à faire ce travail, et, pour cela, il n'y a qu'à consentir à la proposition ; la Chambre se formera en comité général, puis nous examinerons, chacune à part, toutes les objections que l'on a faites devant le comité. Mon honorable ami a parlé de Waterloo, d'Hastings, de Middlesex et de Toronto. Dans ces différents cas, il se peut que mon honorable ami ait raison, comme il se peut qu'il ait tort ; mais à l'égard de ces quatre circonscriptions qu'il a nommées, au sujet desquelles il y a eu divergence d'opinion au sein du comité, qui dira que la manière de voir de la majorité est la bonne ? Qui dira que ce n'est pas plutôt la manière de voir de la minorité ? Il me semble que, pour le moment, il n'y a qu'une chose à faire, c'est d'adopter la proposition qui est devant la Chambre, de nous former en comité général, et d'étudier avec soin les objections dont on a parlé.

M. MONK : Mon très honorable ami me permettra-t-il une simple question ? Est-ce qu'il approuve ou désapprouve les règles qui, d'après nous, auraient dû guider les membres du comité, règles que j'ai fait connaître avec tout le soin possible, et que mon honorable ami le chef de l'opposition a proposées au moment d'aborder la question des circonscriptions de la province d'Ontario ?

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'à ce que la discussion du rapport de la majorité m'ait fait voir que j'ai tort, j'approuve ce que j'y ai lu touchant la représentation de cette province.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a fait allusion à ce qui s'est passé ici à l'époque où ce projet de loi a été présenté, et il a parlé des observations qu'il a faites dans le temps comme s'il s'était agi de nommer un comité. Je crois

que la Chambre n'a jamais compris que ce serait un comité dans le sens ordinaire de ce mot. Ce devait être une conférence, ainsi appelée par le très honorable premier ministre lui-même, composée simplement de quelques membres de la Chambre qui devaient se réunir et conférer ensemble. Pour moi, je n'ai jamais compris—et je crois qu'il en est ainsi pour d'autres membres de la Chambre—que les décisions de cette conférence dûssent être traitées comme le sont les rapports du comité des chemins de fer et canaux ou de tout autre comité de cette Chambre. Le très honorable premier ministre dit que le comité a fait de bonne besogne. Je suppose qu'il entend dire par là que les quatre membres de ce comité choisis parmi les députés de la droite ont fait ce qu'ils ont pu pour assurer au gouvernement la préparation d'un projet de loi qui, à leur sens, lui serait avantageux. Quant aux autres membres du comité, ils ont fait de la bonne besogne, en tant qu'ils ont fait leur possible pour préparer—ainsi que le très honorable premier ministre en avait exprimé le désir—une bonne mesure. Dans ce sens seulement le résultat, selon moi, a été satisfaisant. Le premier ministre nous dit que l'objet de ce projet de loi est de corriger une injustice. On a dit et répété que, lors de la redélimitation faite en 1882, une injustice a été faite au parti libéral.

M. HOLMES : Et c'est vrai.

M. HENDERSON : Et c'est vrai, disent certains députés. Eh! bien, je vais faire voir de quel côté l'injustice a porté, et peut-être que ces messieurs changeront d'idée sur cette question. J'avoue que je n'ai jamais pu comprendre en quoi une injustice a été faite au parti libéral.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HENDERSON : J'entends que l'on s'écrie : Oh ! oh ! Ceux-là se sont laissés emporter par ce qu'ils ont entendu dire, mais ne sont jamais allés au fond des choses ; ils n'ont jamais étudié la question. Si feu le très honorable sir John Macdonald avait eu l'intention de faire adopter un bill qui donnât au parti conservateur un avantage sur ses adversaires, il n'a jamais fait d'erreur plus manifeste quant au résultat. Voyons un peu quel a été ce résultat dans l'élection de 1882, et nous pourrons juger de l'intention que pouvait avoir le chef du gouvernement cette année-là. Je parlerai des circonscriptions qui s'étendent à l'ouest de Toronto, et qui ont été touchés par le remaniement ; ou, pour être encore plus précis, je parlerai des circonscriptions qui s'étendent à l'ouest du comté d'Ontario. Je crois que c'est la partie de la province d'Ontario où le remaniement a été plus général. De fait, je ne sache pas qu'il y ait eu de grands changements dans les circonscriptions qui sont à l'est du comté d'Ontario. Prenons d'abord Bothwell, qui formait une circonscription en 1878, et qui a subi des remaniements en 1882. Quel résultat les élections y ont-elles donné ? Un libéral y avait été élu en 1878 ; et en 1882, c'est encore un libéral que l'on élit. Donc, pas de changement. Le comté de Brant se trouvait dans le même cas ; le remaniement de 1882 l'avait modifié. Deux libéraux s'y font élire en 1882, tout comme deux libéraux s'y étaient fait élire en 1878.

Ici encore pas de changement ; nulle preuve qu'une injustice ait été faite au comté de Brant. Passons au comté de Bruce. Le bill de remaniement y avait fait des modifications ; on lui avait accordé trois représentants, au lieu de deux auxquels ils avaient droit auparavant. En 1878, ce comté avait envoyé au parlement un conservateur et un libéral ; en 1882, il y envoyait un conservateur et deux libéraux. Où voit-on qu'une injustice ait été faite au parti libéral? Le comté de Cardwell existe comme circonscription électorale depuis la confédération ; en 1878, il envoyait un conservateur au parlement, et il a fait de même en 1882. Le comité d'Elgin, qui comprend deux circonscriptions électorales, avait, en 1878, envoyé au parlement un conservateur et un libéral, tandis qu'en 1882, sous l'empire de ce prétendu " gerrymander", il y envoyait deux libéraux. Est-ce là ce que les libéraux appellent une injustice ? Un remaniement qui les met à même de faire élire deux libéraux dans un comté où ils n'en avaient qu'un auparavant. Le comté de Grey, qui, en 1878, était représenté au parlement par trois conservateurs, n'y renvoya qu'un seul conservateur en 1882, sous cette injuste loi dont parle tant le premier ministre. Le parti libéral y gagnait deux sièges, preuve manifeste d'injustice, mais cette fois-ci au détriment des conservateurs. Le comté d'Haldimand était, en 1878, représenté par un libéral, et, en 1882, c'est encore un libéral que ce comté envoie au parlement ;—autre injustice faite au parti libéral. Le comté de Huron élisait un conservateur et deux libéraux en 1878, et, en 1882, il élisait de nouveau un conservateur et deux libéraux. Y a-t-il là quelque injustice faite au parti libéral ? Le comté de Kent, qui en 1878 élisait un conservateur, en élisait un autre en 1882. La seule injustice dont le parti libéral ait souffert ici, c'est que le peuple a pu exercer son droit de vote comme il convenait, et réélire un conservateur en 1882. Le comté de Lambton, qui n'avait autrefois qu'un représentant, a eu droit d'en avoir deux en 1882. Ce comté avait élu un libéral en 1878 ; en 1882, il élisait deux libéraux. Où est l'injustice dont se plaint le parti libéral ? Sir John A. Macdonald donne au comté de Lambton deux représentants, et ce comté donne au parti libéral un député de plus. Le comté de Lincoln élit un conservateur en 1878, et fait la même chose en 1882. Le comté de Middlesex, dont il a été question ce matin, élit deux conservateurs et un libéral en 1878 ; et, en 1882, sous l'empire de cette mesure inique, comme l'ap-

pellent les député de la droite, il envoie au parlement deux conservateurs et deux libéraux. Le parti libéral gagnait donc un membre, et il n'a que faire de lancer des oh! oh! et de pousser des cris de surprise. Ces messieurs, je le répète, n'ont jamais examiné la question. Ils disent : Oh ! oh ! sans savoir pourquoi ; mais je vais les renseigner. Le comté que représente M. Monk avait en 1878 envoyé un conservateur au parlement ; et c'est aussi un conservateur qui a été élu en 1882, après la mise en force de cet injuste remaniement. Muskoka fait exception, car après avoir envoyé un libéral au parlement en 1878, c'est un conservateur qui y est élu en 1882. J'avoue qu'il y a ici une injustice; cependant, la majorité du candidat conservateur n'a été que de quatre voix. Le comté de Norfolk envoyait au parlement en 1878 un conservateur et un libéral ; en 1882, les conservateurs avaient tellement bouleversé le comté que les deux libéraux y étaient élus; autre exemple d'injustice de la part du parti conservateur. Le comté d'Ontario élisait, en 1878, deux libéraux ; en 1882, ce comté, ayant été divisé en trois circonscriptions, élisait trois libéraux. Est-ce là une injustice que l'on ait faite au parti libéral ? Pour moi, je n'en vois pas trace. Le comté d'Oxford élisait en 1878 deux libéraux, et de même en 1882. Je présume que ce comté élira toujours deux libéraux.

M. COCHRANE : Non.

M. HENDERSON : Il se peut que j'aie tort ; j'espère que j'aurai eu tort.

M. COCHRANE : Vous en aurez des nouvelles plus tard.

M. HENDERSON : Le comté de Peel a élu un conservateur en 1878 ; et, sans avoir passé par cette injuste redélimitation, c'est un libéral qu'il élisait en 1882. Je me plais à dire que, depuis, il est revenu à ses anciennes amours, et j'espère qu'il s'y maintiendra. Le comté de Simcoe, cette vieille forteresse conservatrice, qui, en 1878, avait élu deux conservateurs, en élisait deux aussi en 1882, mais y ajoutait un libéral. La loi de remaniement de 1882 a si bien remanié les circonscriptions que le vieux comté conservateur de Simcoe a envoyé au parlement un libéral pour représenter l'une d'elles ; et c'est ce qu'on appelle avoir fait une injustice au parti libéral. Le comté de Welland élit un conservateur en 1878, et aussi en 1882. Eh ! quoi, la population de Welland garde encore le privilège d'élire un représentant dont les vues politiques sont celles qu'entretenait leur représentant de l'élection précédente ! Les députés de la droite se plaigent que, dans le comté de Wellington, il leur a été fait une grande injustice ; mais voyons. En 1878,deux conservateurs et un libéral sont élus dans Wellington ; en 1882, cet ordre est renversé, c'est un conservateur et deux libéraux qui sont élus. Où donc est l'injustice dont se plaint le parti libéral ? Le premier ministre a-t-il jamais étudié cette question ? Je ne crois pas qu'en parlant il ait eu ce livre dans ces mains. Je crois qu'il a tout simplement recueilli les dires des députés qui l'entourent, qui se plaignent, et qui n'ont que leurs plaintes à présenter au peuple.

M. COCHRANE : C'est une honte d'avoir ainsi trompé le premier ministre.

M. HENDERSON : Le comté de Wentworth envoie deux libéraux au parlement en 1878, et en 1882, deux libéraux aussi. Il n'y a là aucune injustice. Le comté d'York élit un conservateur et deux libéraux en 1878,et, en 1882, encore un conservateur et deux libéraux. Combien d'injustices voyez-vous dans toute cette feuille, dont le parti libéral ait souffert ? Et quel a été dans Ontario-ouest le résultat de cette redélimitation de 1882 ? Les libéraux y ont gagné onze députés, les conservateurs un seul : profit net pour le parti libéral, dix membres. Il vaudra mieux désormais, ne plus entendre parler de l'injustice du gerrymander de 1882.

Le premier ministre a déclaré que son intention était de présenter une mesure équitable. Voyons ce qu'il dit :

C'est certainement notre intention de réparer la mal qui a été fait.

Il ne savait même pas si un mal avait existé. Il le croyait, et c'est dans cette croyance qu'il parle. Mais il n'y a jamais eu de mal.

C'est certainement notre intention de réparer le mal qui a été fait ; mais que l'on me permette de dire en même temps que, si notre intention est de réparer l'injustice qui a été commise aux dépens du parti libéral, ce n'est pas dans le but ni dans l'intention de commettre une semblable injustice aux dépens de nos adversaires.

Quelles bonnes et belles paroles !

Ce que nous avons en vue, ce que nous désirons, c'est de présenter une mesure équitable.

Pesez bien ces mots " mesure équitable." Il ne faut pas qu'on les oublie pendant la discussion. Ce devait être une " mesure équitable."

Ce que nous désirons, c'est de présenter une mesure équitable, qui donne à tous les partis même justice, même liberté, mêmes responsabilités.

Vous voyez, M. l'Orateur, le résultat de cette mesure équitable, par la carte du comté de Waterloo qui a été déposée sur le bureau ce matin, et où l'on tente délibérément de concentrer tous les Ecossais dans une autre. Qu'ont fait les Ecossais pour qu'on leur enlève leurs libertés ? Pourquoi concentrer ainsi les Ecossais de Galt et de Dumfries, sinon qu'ils sont libéraux ? Il n'est plus nécessaire d'y faire d'élection ; nous pourrons d'ici y pourvoir. Il en est de même des Allemands au nord de ce comté. On leur dit qu'ils ne sont pas faits pour envoyer un représentant au parlement, que le parlement y verra lui-même. L'effet de cette

mesure sera tout simplement de permettre au parlement d'élire deux députés pour le comté de Waterloo, un qui représentera les Allemands et l'autre les Ecossais, sans que les Allemands ou les Ecossais aient un mot à dire, le parlement devant se charger de faire lui-même la besogne. Je ne crois pas que ce soit là ce qu'on entend communément par mesure équitable. Un mot, s'il vous plaît, au sujet de ce comté de Waterloo. Le premier ministre nous dit qu'il veut corriger l'injustice commise en 1882. A-t-il été fait quelque changement dans ce comté en 1882 ? Non ; ce comté est toujours resté le même depuis son organisation, en 1853, partagé en deux circonscriptions, si ma mémoire est fidèle. Partagé alors en deux circonscriptions, cette même division s'est continuée jusqu'aujourd'hui, et elle est la même pour la législature locale de Toronto que pour le parlement du Canada. Aucun changement n'y a été fait, nulle injustice n'a été commise à l'égard de l'un ni de l'autre parti, pas plus en 1872 qu'en 1882 ou en 1892 ; mais je suis fâché de ne pas pouvoir en dire autant du remaniement projeté de 1903.

A une heure, la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. HENDERSON : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à une heure, j'étais à parler du comté de Waterloo, dans la province d'Ontario, et de la manière dont le présent projet de loi agit à son égard. Le premier ministre nous a dit qu'il se proposait, par cette loi, de réparer l'injustice commise aux dépens du parti libéral par le remaniement de 1882. Je disais à la Chambre que, si c'était là l'objet principal de cette mesure, le projet de loi ne devait pas toucher au comté de Waterloo. En 1851, une loi de l'ancien parlement du Canada réunissait le comté de Waterloo au territoire maintenant connu comme comtés de Wellington et de Grey. Ces trois comtés formaient une circonscription électorale uniquement sous le nom de comté de Waterloo. Cette circonscription élisait un député au parlement du Canada. Il n'y avait pas eu, jusqu'en 1853, de représentant pour le comté maintenant connu comme comté de Waterloo. Cette année-là, une loi a été adoptée intitulée : Loi concernant l'augmentation du nombre des représentants du peuple de cette province dans le parlement. Je vais lire une partie de l'exposé des motifs, qui en fera comprendre l'intention :

Attendu que l'augmentation de la population de cette province, et la nécessité de pourvoir à ses besoins croissants et au développement de ses ressources, commandent d'augmenter sa représentation dans l'Assemblée législative, de répartir cette représentation d'une manière plus équitable——

Remarquez l'expression "plus équitable." C'est ce qu'on nous propose aujourd'hui.

—et, pour cela, de changer les limites de certains comtés et autres divisions électorales, de diviser certains comtés en districts, et d'ériger certains autres comtés et d'adopter d'autres mesures législatives conformes aux vues ci-dessus exprimées.

Or, il est dit à l'article 16, chapitre 52, de cette loi du parlement, adoptée le 14 juin 1853, et vieille de plus de cinquante ans, que :

Le comté de Waterloo sera divisé en deux districts, à être appelé respectivement : le district du nord et le district du sud. Le district du nord comprendra les townships de Waterloo-nord (y compris la ville de Berlin), Woolwich et Wellesley ; le district du sud comprendra les villages de Galt et de Preston, et les townships de Waterloo-sud, de Dumfries-nord et de Wilmot.

La loi définit ensuite ce que seront les townships de Waterloo-nord et Waterloo-sud :

Le présent township de Waterloo étant divisé, pour les fins de la représentation seulement, en deux townships, à être appelés respectivement township de Waterloo-nord et township de Waterloo-sud.

Puis la loi indique quelles seront les limites du township de Waterloo-nord, et déclare que ce qui reste du township de Waterloo sera appelée Waterloo-sud. Cette loi, comme je l'ai dit, a été adoptée en 1853, il y a maintenant cinquante ans, et jamais depuis les divisions de ce vieux comté historique n'ont été modifiées en aucune façon. Elles ont aujourd'hui les mêmes limites qu'en 1853. Non seulement ce comté est resté le même pour les fins de la représentation parlementaire du Canada, mais les mêmes bornes ont été adoptées par la législature de la province d'Ontario, et jusqu'ici les circonscriptions de Waterloo-nord et de Waterloo-sud ont été les mêmes tant pour les fins locales que fédérales, ayant les mêmes frontières qu'on leur avait assignées en 1853. A coup sûr, mon très honorable ami le premier ministre ne peut pas dire, en tant que ce vieux comté historique est concerné, qu'une injustice ait été commise en 1872, en 1882 ou en 1892 ; et, par conséquent, comme il n'y a pas ici d'injustice à détruire, ce projet de loi ne devrait pas s'appliquer à ce comté, si nous voulons donner effet aux intentions que l'on prête à la loi actuelle.

Je crois qu'il y a de bonnes raisons de ne pas déranger ce comté. L'objet du gouvernement en 1882 était de mettre les circonscriptions électorales sur un pied d'égalité quant à la population, autant que faire se pouvait, tout en ayant égard à la communauté d'intérêts. Mais on ne fait rien dans ce projet de loi pour donner effet à ces intentions. Au contraire, c'est un principe différent que l'on applique, celui de respecter les bornes des comtés ; et, cependant, je regrette d'avoir à le dire, on s'est grandement écarté de ce principe. Quoi qu'il en soit, je laisse à d'autres, mieux informés que moi sur ce point, le soin de discuter cette partie du sujet. Je ne comprends pas

pourquoi un député doive représenter ici 19,000 personnes seulement, tandis qu'un autre député en représente 38,000, quand tous deux représentent des circonscriptions rurales. Le parti libéral, continuant ses errements habituels, a complètement abandonné le principe de la représentation basée sur la population, qu'il affectionnait tant il y a quarante ou cinquante ans. Il y a de bonnes raisons pour que ce projet ne s'applique pas au comté de Watereloo. Par respect pour l'histoire, on ne devrait pas toucher aux frontières de ce comté. Pendant cinquante ans, les habitants de ces deux divisions du nord et du sud ont voté respectivement ensemble.

Depuis un demi-siècle, les mêmes citoyens se rencontrent, soit aux élections fédérales, soit aux élections provinciales, et votent ensemble. Sans doute que, dans ce comté, on ne s'attend pas à ce qu'on vienne les déranger. La partie septentrionale est composée en grande partie d'Allemands ; une population d'Ecossais compose la partie méridionale. Au nord les Allemands ont une langue, une religion et des coutumes à eux C'est une société d'hommes attachés depuis longtemps les uns aux autres, ayant l'habitude de voter ensemble, et faisant des affaires entre eux. On trouve au sud, une classe toute différente de gens, des Ecossais pour la plupart, descendant des pionniers qui sont venus d'Ecosse s'établir dans les townships de Dumfries et de Galt, gens tout aussi désireux que le sont leurs voisins d'origine allemande de conserver leurs frontières historiques, auxquelles ils sont accoutumés depuis cinquante ans. Les Allemands du nord ont un hôpital qu'ils maintiennent avec leurs propres contributions, et auquel ils envoient leurs malades. Cet hôpital appartient à la division septentrionale de Waterloo ; à quelle division va-t-il appartenir désormais ? Il y a aussi un hôpital dans la division du sud. De fait, le comté n'est pas divisé que pour les fins électorales. Chaque division a ses associations qui lient les gens les uns aux autres. Il y a la société d'agriculture de Waterloo-nord, comme il y a la société d'agriculture de Waterloo-sud. Il est difficile d'imaginer pourquoi on viendrait déranger ces groupes respectables et industrieux dans la possession de leurs droits et privilèges, et désorganiser leurs associations. La seule raison que l'on puisse donner, c'est de faire élire un député libéral de plus au parlement. Je crois que la population se montrera très sensible à ce traitement ; et j'ai confiance que le très honorable premier ministre remplira, quant à ce comté du moins, la promesse qu'il a faite d'être juste dans ce remaniement, et qu'il ne permettra pas que l'on change la présente division de Waterloo. J'ai été plus que content, ce matin, lorsque mon ami l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a déposé cette carte sur le bureau, d'entendre dire au très honorable premier ministre que, pour ce qui touche au comté de Waterloo, la question n'est peut-être pas encore close. Bien que le premier ministre n'ait pas été fort précis, ses remarques n'en impliqueraient pas moins que Waterloo peut encore espérer que justice lui sera faite.

Quant à la population, voyons ce qui en est. En 1891, la division du nord avait 25,325 habitants, celle du sud, 25,139, différence entre les deux de 186. Sûrement il ne serait pas possible, en tant qu'il s'agit de population, de rendre les deux divisions plus égales qu'elles ne l'étaient en 1891. En 1901, la population de Waterloo-nord était de 27,124 habitants, celle de Waterloo-sud, de 25,470 ; différence, à l'avantage de Waterloo-nord de 1,654, qu'il faut attribuer en grande partie, je crois, à ce que Waterloo-nord a des industries que la politique nationale du parti conservateur a favorisées, et que le parti libéral n'a pas osé détruire complètement. Cette différence n'était pas assez grande cependant pour justifier un déplacement des frontières des deux divisions. D'après le projet de remaniement que nous sommes à examiner, Waterloo-sud aura une population de 27,438, Waterloo-nord, une population de 25,156, conformément au recensement de 1901 ; ce qui fait une différence de 2,282. La différence est plus considérable qu'elle ne le serait si on laissait les deux divisions telles qu'elles sont; autre raison de ne pas troubler de vieux rapports historiques qui existent depuis si longtemps. Pour mieux démontrer l'injustice que l'on fait à ces gens-là, je dirai quelle est la population des diverses municipalités qui vont composer les nouvelles divisions de Waterloo-nord et de Waterloo-sud. J'avoue que je ne comprends pas bien ce que sera Waterloo-nord, ou ce que sera Waterloo-sud. Je suppose que Waterloo-nord est cette partie qui se trouve au centre.

Il y a là certainement une erreur de nom. Ce nom de Waterloo-nord ne s'applique pas mieux à l'une des deux divisions qu'à l'autre, puisque la nouvelle division de Waterloo-sud s'étend aussi au nord que la partie la plus septentrionale de la division que l'on propose de nommer Waterloo-nord. Je dis donc que c'est une erreur de nom. Il faudrait l'appeler Waterloo-centre. Et si on me demande de donner un nom à l'autre division, je me récuserai tout simplement. On pourrait la nommer division franc-jeu. Ce terme lui conviendrait assez, car elle fait, comme en se jouant, le tour de l'autre. Il y a là un jeu, il n'y a pas à en douter. Je crois que le gouvernement se fait un jeu de toute la question ; et je crois bien que ces gens, eux aussi, prendront mal la chose et se joueront du gouvernement à leur tour. La division de Waterloo-sud, en vertu du bill, comprendra le village d'Elmira, 1060 habitants ; Wellesely, 5,051 ; Woolwich, 4,318 ; Ayr, 827 ; Dumfries-nord, 2,164; Galt, 7,866 ; New-Hamburg, 1,208 ; Wilmot, 4,944; total, 27,438. La division de Waterloo-nord comprendra Berlin, 9,747 habitants ; Waterloo-nord, 3,411 ; Waterloo-sud, 3,696 ; la ville

de Waterloo, 3,537 ; Hespeler, 2,457 ; le village de Preston, 2,308 ; total, 25,156. Cela fait une différence de 2,282 dans la population de ces deux divisions, alors que, comme je l'ai déjà dit, cette différence n'est que de 1,654 d'après le dernier recensement. Si on a cherché à égaliser la population, on s'est grandement trompé. Loin d'avoir diminué la différence de population, on l'a augmentée de plus de 600. A tout prendre, je dois dire que cette mesure du gouvernement a trompé mon attente. Si on considère la promesse qui nous a été faite de donner franc jeu à tous, et à chacun sa part de liberté et de responsabilité, que fait-on des libertés de Waterloo-nord et de Waterloo-sud ? Quel droit leur est-il laissé ? Aucun. En adoptant ce projet, nous élisons virtuellement un conservateur pour Waterloo-nord et un libéral pour Waterloo-sud, sans que le peuple ait rien à y voir. C'est un principe auquel je m'oppose absolument, de laisser le parlement arranger les circonscriptions de façon à ce qu'il soit absolument impossible au peuple d'avoir dans le parlement des représentants qui expriment honnêtement ses vues.

M. CHARLES S. HYMAN (London): Bien que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) se soit montré un peu exigeant dans plusieurs de ses observations, je crois cependant, M. l'Orateur, qu'il est impossible d'arriver à une autre conclusion de son discours sinon que, dans un sens général, il approuve ce qu'a fait le comité. Son grand sujet de plainte étant que l'on ait pas tout d'abord donné au comité des règles à suivre dans la division des différentes villes, je vais, pour un moment, m'attacher à cette partie de son discours. Pour commencer, je ne comprends pas qu'il soit possible de faire plus que de poser un principe général devant servir à la délimitation d'une circonscription. L'honorable député se plaint de ce que le comité ait refusé d'adopter certaines règles posées par le chef de l'opposition (M. Borden), et que l'on nous a demandé de suivre pour les divisions de la province d'Ontario. Je vais examiner ces règles une à une, et je crois pouvoir donner à la Chambre et au pays de bonnes et suffisantes raisons, qui ont justifié la majorité du comité de ne pas les accepter. Dans une séance du comité, tenue le 26 juin, le chef de l'opposition, comme on peut le voir à la page 146 du rapport du comité, a dit :

M. le président, les résolutions que l'on propose quant à la province d'Ontario sont pour ainsi dire les mêmes que celles que l'on a déjà recommandées dans les séances non régulières du comité. La seule différence que j'y vois, c'est que l'on n'avait pas tout d'abord déterminé quelle serait l'unité de population. Cette unité se trouve déterminée dans les présentes résolutions.

Le chef de l'opposition remit alors la résolution qui suit, touchant la province d'Ontario :

M. HENDERSON.

Conconformément aux principes posés par le premier ministre dans la Chambre des communes lors de la présentation du bill, le devoir du comité sera de respecter les frontières municipales des comtés.

Je n'ai qu'une chose à dire à l'égard de cette règle, c'est que le comité, tout en étant prêt à s'y conformer d'une manière générale, n'entendait pas néanmoins l'accepter dans sa pleine signification. Le ministre des Travaux publics (M. Sutherland) a dit avec beaucoup de raison :

Je ne sache pas que nous devions nous lier au point de commettre peut-être une injustice à l'égard de quelque groupe de la population. Quoi qu'il en soit, je comprends par ce qu'a dit le premier ministre que son intention est de respecter les frontières municipales des comtés, et de ne pas les déranger pour répondre à des préoccupations électorales.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Hyman) me permettra-t-il de lui demander combien il y a, dans le projet que nous sommes àexaminer, de circonscriptions où l'on n'ait pas respecté les bornes des comtés ?

M. HYMAN : Je répondrai à cela dans un instant. Si nous avions accepté la règle que le chef de l'opposition proposait, nous n'aurions pu, dans aucun cas, déranger les limites des comtés. Cependant, dès là deuxième séance, si je ne me trompe pas, il fut décidé à l'unanimité, dans un cas ou deux, de ne pas tenir compte des limites de comté. Quand il s'est agi du comté de Renfrew, le comité vit qu'il fallait en détacher les trois townships de Clara, de Head et de Maria et les réunir à Nipissing. Cela n'a pas été fait pour des fins de parti ; tous les membres du comité y ont consenti. Il fut aussi décidé de prendre au comté de Carleton les townships d'Osgoode et de Gloucester et de les donner au comté de Russell ; et cela s'est fait avec le concours non seulement des membres du comité appartenant au parti ministériel, mais aussi des membres du comité appartenant au parti de l'opposition. Le seul autre cas de ce genre dont je puisse me rappeler est celui du township de Monaghan-sud, qui, pour les fins municipales, appartient au comté de Northumberland, et que, pour les fins électorales, on a réuni au comté de Peterborough. La sagesse de cette dernière disposition a été aussi unanimement reconnue par les membres du comité. La majorité n'avait donc rien à gagner en refusant d'adopter la règle que le chef de l'opposition proposait ; seulement elle ne voulait pas se mettre dans le cas de se contredire elle-même, ce qui serait arrivé, comme on vient de le voir. Et personne ne peut dire qu'elle ait obéi, dans ces trois cas particuliers, à des préoccupations électorales.

Deuxième règle.

Lorsqu'il est donné aux villes une représentation distincte, les bornes municipales de ces villes seront respectées.

C'est ce qui s'appelle fendre un cheveu en quatre. Pourquoi respecter les limites des

villes qui ont une représentation distincte ? Pourquoi ne pas respecter les limites de toutes les villes ? Pourquoi dire : Vous respecterez les limites de telle ville qui jouit d'une représentation distincte ; mais si la ville entre dans l'unité de population, vous n'avez pas à tenir compte de ces limites.

Le comté avait bien raison, comme on voit, de ne pas s'assujétir à des règles aussi déraisonnables. La minorité conservatrice y a trouvé son profit, lorsqu'elle a proposé de diviser la ville de Saint-Thomas. Cette proposition est maintenant devant la Chambre sous forme d'amendement au projet, et c'est le chef de l'opposition qui l'a faite. Pourquoi Saint-Thomas serait-il divisé, et non pas Toronto ?

M. INGRAM : Je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il y a là une méprise, à ce qu'il me semble. Il y a eu devant le comité quatre propositions, dont aucune ne venait des conservateurs.

M. HYMAN : Je puis me tromper, et chacun peut me reprendre, mais je crois que la proposition régulière qui part des bancs de l'opposition comprend la division de la ville de Saint-Thomas.

M. CLARKE : C'est à coup sûr ce que nous avons inféré du discours de l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Et nous apprenons maintenant qu'une proposition a été faite par des membres de l'opposition.

M. HYMAN : Non, je dis qu'il doit y avoir eu quelque chose dans l'esprit des honorables députés lorsqu'ils ont énoncé cette règle qui, je crois, n'est pas générale dans son application.

M. CLARKE : Nous croyons lui avoir entendu dire, il y a un instant, que certains députés de la gauche, ou certains députés représentant l'opposition dans le comité avaient proposé de diviser la ville de Saint-Thomas.

M. HYMAN : Je puis avoir tort, mais je crois que cette proposition vient de quelqu'un des députés de la gauche.

M. INGRAM : Je tiens à faire savoir à l'honorable député que quatre propositions ont été faites devant le comité, et qu'elles viennent toutes du parti libéral.

Voyant que le parti libéral proposait de diviser Saint-Thomas, alors l'opposition offrit un moyen meilleur que celui des libéraux.

M. HYMAN : Je suis heureux de voir que l'opposition accepte quelque fois les bons avis du parti libéral. Mais je ne veux pas insister sur ce point plus que pour dire que ces propositions n'ont pas été faites par les libéraux. Le parti conservateur a proposé de diviser la ville de Saint-Thomas. Cette division se trouve à changer les limites du comté d'Elgin :

La division ouest se composera des townships d'Aldboro,' Dunwich, Southwold, la village de Hutton et toute la partie de la ville de Saint-Thomas au sud du chemin de fer Michigan Central.

La division est se composera des townships Dorchester, Bayham, Malhide, Yarmouth, et des villages Vienna, Springfield, Port Stanley, de la ville d'Aylmer et de toute cette partie de la ville de Saint-Thomas au nord du chemin de fer Michigan Central.

Voilà un des amendements proposés officiellement par le chef de l'opposition.

M. INGRAM : Venant du parti libéral.

M. HYMAN : Je ne veux pas discuter ce point, ces amendements ont été acceptés. J'ai donné, M. l'Orateur, la raison pour laquelle le comité n'a pas voulu adopter la règle 2. Examinons maintenant la règle 3 :

Les frontières municipales seront celles désignées dans le chapitre 3 des statuts revisés du Canada, 1897, et le mot " comté " s'appliquera à tout comté provisoire ou district territorial établi par ledit acte.

Tels sont les propres termes du bill maintenant devant la Chambre, qui est le rapport officiel du comité.

La représentation des villes d'Ontario sera d'abord fixée séparément, et déterminée avant que le comité répartisse la représentation des districts ruraux.

Cette règle, M. l'Orateur, doit être étudiée en même temps avec la règle de la lettre " d " :

La population de toute ville à laquelle on donne un représentant séparé, ne sera pas comptée avec la population du comté dans lequel ladite ville est située.

Or, M. l'Orateur, je ne sais pas si ceux qui ont fait ces règles en comprenaient la portée, car ils auraient pu tout aussi bien dire que dans le comté de Middlesex la population de la ville de London ne sera pas comptée avec celle du comté lorsqu'on établira la représentation du comté parce que Middlesex est le seul comté auquel cette règle s'applique ; elle n'est pas d'une application générale. Il semblait y avoir anguille sous roche, et pour cette raison, je crois que le ministre des Travaux publics a eu raison, bien que l'opposition a semblé croire qu'il se trompait, de dire ce que suit :

M. le président, j'hésite, en ma qualité de membre du comité, à accepter cette proposition. C'est un long document et on ne peut trop dire quelle en est la portée avant de l'avoir étudié à fond.

L'honorable ministre avait parfaitement raison parce que cette règle n'est pas d'une application générale et si on étudie bien, on voit qu'elle ne s'applique qu'au comté de Middlesex et à la ville de London ; et pour cette raison, je crois que le comité est parfaitement justifiable d'avoir refusé de se lier par une règle aussi rigide que celle-là.

Règle (c.) La base de la représentation pour ces districts ruraux sera déterminée en déduisant du total de la population de la province d'Ontario, la population réunie desdites villes et en divisant la balance par le nombre total de sièges accordés aux comtés ruraux.

Que veut dire cette règle ? Elle impliquait la représentation de toutes les villes d'Ontario. Or, on a dit avec raison que le comité n'avait fait d'exception que pour une ville dans Ontario, la ville de Toronto, et qu'en conséquence on devrait soustraire du total de la population de la province celle de la ville de Toronto, c'est-à-dire ne fixer le nombre des représentants pour les autres circonscriptions de la province qu'après avoir soustrait les 5 députés de Toronto. C'est pour cette raison que le comité a refusé d'adopter cette règle, et le chiffre de 24,381 comme base de la représentation d'Ontario a été adopté unanimement par le comité qui, après avoir soustrait de la population totale d'Ontario celle de la ville de Toronto, divisa le reste par le nombre de représentants attribués à l'Ontario, savoir 81.

M. CLARKE : L'honorable député prétend-il que le comité a été unanime à appliquer cette règle à la ville de Toronto seulement.

M. HYMAN : Je n'ai pas dit cela. La règle suivante se lit comme suit :

La représentation des comtés d'Ontario sera déterminée comme suit :—

Comtés ayant une population moindre que le chiffre adopté comme base.

(a.) Tout comté ayant une population d'au moins les deux tiers de ce chiffre aura droit à un représentant.

Je dois dire que cette règle a été suivie dans tous les cas par le comité.

(b.) Tout comté qui n'a pas droit à un représentant sera réuni au comté voisin auquel il est uni sous le rapport judiciaire ou municipal, et la représentation des comtés ainsi unis sera réglée d'après les principes ci-énoncés.

Il aurait été très simple, M. l'Orateur, de chercher quelle était la population des différents comtés d'Ontario, et on aurait découvert qu'il n'y a qu'un comté dans Ontario dont la population est moindre que les deux tiers de la base de la représentation, et que ce comté est le district provisoire d'Haliburton. Pourquoi ne pas avoir dit alors que le district provisoire d'Haliburton sera uni au comté de Victoria auquel il est déjà uni pour les fins judiciaires. Ce n'est donc pas là une règle générale. C'est une règle vague et je crois que les membres libéraux du comité ont très bien fait de ne pas adopter ces règles avant de voir quel serait leur portée. Dans ce cas particulier on unissait Haliburton à Victoria et on donnait à Victoria une représentation plus forte que celle à laquelle il a le droit s'il est laissé seul. Pour cette raison nous n'avons pas cru devoir adopter cette règle.

Règle (a.) Chaque comté ou groupe de comtés ayant une population de pas moins de 50 pour cent et de pas plus de 150 pour cent au-dessus de la base de la représentation aura droit à deux représentants, et chaque comté ou groupe de comtés ayant une population de pas moins de 150 pour cent et pas plus 250 pour cent au-dessus la base de la représentation aura droit à trois représentants.

Cette règle a été adoptée en pratique plus tard.

Règle (B.) Si après avoir appliqué ces principes on découvre qu'il y a encore des sièges à distribuer, ces sièges seront donnés aux comtés ou groupes de comtés dont la population se rapprochera le plus des conditions qui, en vertu de la règle ci-dessus, leur donneraient droit à un autre représentant.

Cette règle a été virtuellement adoptée. La règle suivante se lit comme suit :

Les lignes de division des villes ou comtés seront aussi symétriques que possible, pourvu dans tous les cas que la population soit toujours à peu près égale.

Je crois que lorsque le bill sera étudié en comité général de la Chambre on constatera que cette règle a été observée. L'honorable député de Jacques-Cartier se plaint amèrement que le comité n'a pas observé les onze règles qu'on lui avait tracées. En résumant ces règles je trouve que cinq étaient d'application générale et ont été observées par le comité ; que trois traitaient de grandes villes d'une façon arbitraire et qui n'était pas suivant les désirs du comité ; je ne parle pas de Toronto ; conséquemment ces règles n'ont pas été acceptées. Deux de ces règles n'étaient pas d'application générale, une ne concernant que le comté de Middlesex et l'autre que le comté de Victoria, et la majorité du comité a refusé de les adopter. Le comité a plus tard unanimement mis de côté la dernière règle lorsqu'elle empêchait de suivre les frontières de comté. Je laisse à la Chambre et au pays le soin de dire si le comité devait accepter ou rejeter ces règles ; et je suis certain que le pays dira que le comité n'a rien fait de contraire aux principes posés par le très honorable chef du gouvernement lorsqu'il a présenté ce bill.

Après avoir parlé d'une manière générale du bill, l'honorable député de Jacques-Cartier a fait des remarques particulières au sujet de la division de deux ou trois comtés dans Ontario. Vu que les honorables députés qui ont parlé jusqu'à présent sur le bill ne se sont occupés que des comtés de Waterloo et Middlesex, à l'exception de l'honorable député de Jacques-Cartier qui a mentionné le comté de Hastings, il n'est que juste de supposer que l'opposition croit qu'au sujet de ces deux comtés, ou peut-être de ces trois comtés, elle a de fortes raisons de se plaindre. Lorsque j'aurai donné à la Chambre les raisons pour lequelles la majorité du comité a approuvé la division qui a été faite du comté de Waterloo, je suis certain que la majorité de la Chambre admettra que le comité a été juste et équitable envers ce comté. Toute la ques-

tion repose sur le point de savoir si la Chambre est prête à poser le principe que dans le remaniement des comtés d'Ontario, on devra diviser les cantons en deux. L'honorable député de Jacques-Cartier s'est lamenté parce que la Chambre n'avait pas posé un plus grand nombre de principes lorsqu'elle a renvoyé le bill au comité, mais qu'est-ce que l'honorable député aurait dit, si sans avoir aucune connaissance de la division possible dans le comté de Waterloo, l'honorable chef du gouvernement avait posé comme principe qu'on pourrait diviser les cantons en deux. Si mon honorable ami réfléchit un peu, il reconnaîtra combien il aura été injuste de poser un tel principe. Lorsque le comité a discuté la division du comté de Waterloo la majorité a été d'avis qu'il ne fallait pas séparer un canton en deux lorsqu'il était possible d'avoir une représentation équitable sans cela, et si ce principe est accepté, je ne crois pas que personne dans cette Chambre puisse critiquer le rapport du comité au sujet de Waterloo. Je ne crois pas qu'il était possible de diviser le comté de Waterloo autrement qu'on l'a divisé, si on admet le principe qu'un canton ne doit pas être coupé en deux. En étudiant la question de la division du comté de Waterloo j'ai eu l'occasion de relire dans les " Débats de 1892 le discours d'un membre imminent de cette Chambre. Je veux parler de l'honorable député de Victoria (M. Hughes) et je regrette qu'il ne soit pas ici dans le moment. Cet honorable député a, ce matin, demandé si l'honorable député de London avait vu la division du comté de Waterloo. Si l'honorable député de Victoria-nord était ici je lui demanderais s'il se rappelle ce qu'il a dit le 8 juin 1892 au sujet de la division de ce comté. Voici comment les " Débats " rapportent ses paroles :

Les honorables députés peuvent aussi voir la configuration fantastique—

Lorsque je parle de Waterloo-sud, j'ai en vue le Waterloo-sud que l'honorable député de Jacques-Cartier a placé ce matin sur le bureau de la Chambre d'une façon si théâtrale.

Les honorables députés peuvent aussi voir la configuration fantastique de Waterloo-sud. Pour que la Chambre puisse comprendre comment Waterloo-sud est délimité et jusqu'à quelle extrémité ces honnêtes gens du parti libéral peuvent aller pour remanier un comté.

Malheureusement l'honorable député ne savait pas que le comté de Waterloo était exactement le même pour les fins provinciales que pour les fins fédérales. Nous devons accorder à l'honorable député le mérite d'avoir honnêtement et franchement exprimé son opinion. Il continue :

Je vais lire une description du comté de Waterloo que je trouve dans les statuts revisés d'Ontario, et vous remarquerez que, non-contents de diviser les municipalités, ils divisent même les lots, et dans certains endroits où il y a un bon vieux tory avec quatre ou cinq fils, ils tirent une ligne autour de son lot et les placent dans une autre circonscription, afin qu'il ne puisse pas nuire par son vote au parti réformiste.

Puis vient la description du comté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qui a dit cela ?

M. HYMAN : L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes.)

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est incroyable !

M. HYMAN : Il l'a dit, et vu la condamnation de cette division du comté de Waterloo que l'opposition propose en ce moment, non seulement une condamnation de la division en général, mais une condamnation d'un parti qui a séparé Waterloo en deux, je demanderai comment le comité pouvait agir autrement.

M. COWAN : Qui était le député de Victoria-nord en 1892 ?

M. HYMAN : Je crois que le député de ce comté était le lieutenant-colonel Hughes, et la Chambre comprendra facilement que la majorité du comité, lorsque la division du comté de Waterloo a été discutée s'est laissé guider beaucoup par ces critiques de l'honorable député.

Mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur un ou deux points en particulier. Le comté de Waterloo, tel qu'il a été divisé par le comité, comprend deux circonscriptions qui s'appellent Waterloo-nord et Waterloo-sud. Waterloo-nord comprend les villes de Berlin, Hespeler et Waterloo et le village de Prescott ; Waterloo-sud comprend les cantons de Dumfries-nord, Wellesley, Willmot et Wollwich, la ville de Galt et les villages de Ayr, Elmira et New-Hamburgh. Lors du remaniement de 1882, il n'avait pas été possible de diviser le comté ainsi que le comité propose de le diviser maintenant, à cause de l'inégalité de la population dans ce temps-là. En 1881, Waterloo-sud, tel que nous proposons de le former aujourd'hui aurait eu une population de 26,409, et Waterloo-nord une population de 15,831, seulement, ce qui aurait fait une différence de 11,000, division très injuste. En 1892 il n'était pas encore possible de diviser le comté de la manière que nous proposons aujourd'hui, parce que d'après le recensement de 1891 la population de Waterloo-sud n'avait augmenté que de 26,909 à 29,429, tandis que celle de Waterloo-nord avait augmentée de 15,831 à 21,035, ce qui faisait encore une différence de 8,000 entre la population des deux circonscriptions. Mais, M. l'Orateur, d'après le recensement de 1901, la population de Waterloo-sud tel que nous proposons de le former, est tombée de 29,429 à 27,438, et la population de Waterloo-nord s'est élevée de 21,035 à 25,156. C'est la première fois, M. l'Orateur, qu'il est possible de donner au canton de Waterloo un représentant à lui seul, comme

je prétends qu'il y a droit. L'augmentation de la population pendant les derniers dix ans ne s'est faite pour bien dire que dans le canton de Waterloo, et la population des autres parties a diminué. Conséquemment je crois que le comité n'aurait pas fait son devoir s'il n'avait pas donné un représentant au canton de Waterloo, et le peuple aurait eu le droit d'en faire le reproche au parlement, car la population de ce canton est assez forte pour lui donner droit à un représentant. Outre cela, M. l'Orateur, il n'y a pas une circonscription dans le Canada, à part les circonscriptions de ville, ou la communauté d'intérêt soit aussi grande que dans le canton de Waterloo.

Ceux qui connaissent ce canton savent qu'il est composé des grands centres manufacturiers suivants : Hespeler avec une population de 2,457 ; Preston avec une population de 2,308 ; Waterloo avec une population de 3,537 ; Berlin avec une population de 9,747 ; soit une population urbaine totale dans ce canton de 18,049. La Chambre devra remarquer que cette population urbaine est suffisamment forte, si elle était toute dans une même ville, pour lui donner droit à un représentant en vertu du principe posé par le chef de l'opposition. Vu donc la communauté d'intérêts, vu la population urbaine considérable de ce canton ; vu aussi les déclarations de l'honorable député de Victoria-nord (M.Hughes), vu enfin la croissance de la population dans des divisions du comté comparée avec la croissance dans l'autre, je ne puis voir comment on peut blâmer sérieusement le comité, à moins que la Chambre ne soit prête à accepter comme justifiable d'une façon générale le principe de la division des cantons.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a aussi parlé du comté de Middlesex. Le comté de Middlesex a une population de 92,702 et l'honorable député se plaint qu'on lui donne trois représentants tandis que trois ou quatre autres comtés ayant une population plus grande n'en auront que deux. Mais comment s'y prend l'honorable député pour calculer la population du comté de Middlesex ? Il en soustrait arbitrairement la population de la ville de London qui est de 37,976, ne laissant au comté de Middlesex que 54,726. Dans ce cas-là London avec 37,976 aurait droit à deux députés et le reste du comté avec 54,726 aurait droit à deux autres, or d'après la règle que les honorables députés de la gauche auraient voulu faire adopter par le comité, nous aurions été obligé de ne donner qu'un député à London et deux au comté de Middlesex. Mais pourquoi soustrairions-nous la population de la ville de la population du comté avant de répartir le nombre des représentants ? Si le comté de Middlesex a une population de 92,702 il devrait être considéré comme une unité et avoir le nombre de représentants auquel il a droit d'après la base de la représentation adoptée pour toute la province. Je crois donc qu'on ne doit pas s'écarter de cette règle, et je suis certain que la Chambre et le pays partageront ma manière de voir.

Je ne vois pas pourquoi la ville de London serait la seule dans tout le Canada que les membres de la gauche voudraient traiter d'une façon aussi arbitraire. L'amendement officiel dont les honorables députés de la gauche ont donné avis n'accorde qu'un représentant à la ville de London, bien que sa population soit de 37,976. Il n'est que juste que le comté de Middlesex avec une population de 92,702 ait quatre représentants dans cette Chambre, parce que la base de la représentation lui donne droit à ce nombre. La raison pour laquelle nous n'avons pas donné deux députés à London et deux au comté de Middlesex, et je prends sur moi dans une grande mesure la responsabilité de cette décision, car je représente une division du comté de Middlesex, est simplement celle-ci : Si vous donniez deux représentants à London dont la population est 37,907, cela ferait un peu moins que 19,000 habitants par député, les deux députés du comté de Middlesex représenteraient environ chacun 27,000 âmes. Cela ne serait pas juste, parce que le comté de Middlesex est aujourd'hui représenté par quatre députés et comme la ville de London n'aurait eu qu'un représentant nous ne pouvions pas enlever un député au comté de Middlesex pour en donner un de plus à la ville de Lonodon. Voilà les raisons pour lesquelles le comité a divisé le comté de Middlesex de cette façon.

L'honorable député de Halton (M. Henderson) a soumis à la Chambre une ou deux propositions. Il a d'abord été assez aimable pour dire que la majorité du comité avait fait tout en son pouvoir pour donner un avantage au parti libéral, et que la minorité avait mis de côté tout esprit de parti, et s'était efforcé de toutes manières de se rendre aux désirs de l'honorable premier ministre.

Quelques VOIX : Oh !

M. HYMAN : Oui, c'est ce qu'a prétendu l'honorable député (M. Hendeson), mais l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'a pas craint de dire qu'il croyait que le comité s'était efforcé—c'est le mot dont il s'est servi—de mettre de côté autant que possible tout esprit de parti, mais, M. l'Orateur, comme l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) était membre du comité et que l'honorable député de Halton (M. Henderson) ne l'était pas, je préfère m'en rapporter à l'opinion de l'honorable député de Jacques-Cartier sur ce point. Je veux, M. l'Orateur, vous donner un exemple de la manière dont les représentants de la minorité dans ce comité ont généralement mis de côté tout esprit de parti. Je dois accepter la parole de l'honorable député de Halton, car je suppose qu'il croit dire la vérité. Je regrette qu'il ne soit pas à son siège dans le moment, car après la manière dont il a parlé d'un comté dont j'ai la division devant moi il

en viendra à la conclusion que si la minorité du comité a mis de côté dans ce cas-là tout esprit de parti, elle l'a fait d'une bien drôle de manière. Je veux parler du comté de Lanark. La population de ce comté lui donne droit à deux députés et le comité avait à diviser le comté en deux circonscriptions. Pour les fins de la représentation provinciale, le comté de Lanark est divisé par une ligne tirée par le milieu du comté formant deux circonscriptions, dont la différence de population n'est que de 2,760, Lanark-sud se compose des cantons de Drummond, Bathurst, North-Burgess, North-Elmesley, Beckwith, Sherbrooke, Montague et des villes de Perth et de Smith-Falls, donnant une population de 19,976. Lanark-nord comprend les cantons de Huntley, Ramsay, Packenham, Dalhousie, et Sherbrooke-nord ; Lanark, Darling, Lanark, Lavant, le village de Lanark, Almonte et la ville de Carleton Place, avec un population de 17,936. La majorité du comité a cru que cette division provinciale était juste, vu qu'elle ne donnait une différence de population que de 2,760.

Je dois dire que dans presque tous les cas, à l'exception d'un ou deux comtés où il y avait de bonnes raisons d'agir autrement, le comité a adopté partout où il y était possible les frontières des circonscriptions de la Chambre provinciale. La majorité du comité a cru qu'elle traitait le comté de Lanark avec justice, vu que cette division ne donnait qu'une différence de 2,760 dans la population. Mais, M. l'Orateur, la minorité ces honorables députés qui prétendent mettre de côté tout esprit de parti et vouloir exécuter les désirs et les volontés que le premier ministre a exprimées en présentant le bill à la Chambre, avaient une autre proposition à faire. Ils ont dit : Oh ! non, ne divisez pas Lanark de cette façon, mais tirons une ligne dans le sens de la longueur du comté, puis faisons un petit angle, détachons une partie, pas le tout, du canton de Dalhousie et de Sherbrooke-nord, qui font partie de Lanark-nord, et jetons cela dans Lanark-sud.

Cette proposition n'était pas justifiée par le chiffre de la population, parce que, ainsi que je l'ai démontré, Lanark-sud avait déjà une population de 19,776 et Lanark-nord de 17,236. De sorte que la minorité proposait de diminuer encore la population de la partie du comté qui en avait le moins, et d'en ajouter à celle qui en avait le plus. Personne non plus ne peut prétendre que cette division est symétrique parce que la ligne ne va qu'aux sept-huitièmes du comté et fait ensuite un triangle. De sorte qu'il devait y avoir une autre raison, et elle était difficile à trouver parce que les intérêts de Sherbrooke-nord et de Dalhousie, qui sont un seul et même canton, sont si intimement unis qu'il est presque impossible de distinguer leur couleur politique dans les élections de Lanark-nord. Après quelques recherches nous avons fini par trouver les deux raisons. Nous avons trouvé que la population de Sherbrooke-nord est de 354 ; on se trouvait donc à enlever ce chiffre d'une population de 17,936 et l'ajouter à une population de 19,996. Le résultat aurait été que Lanark, d'après le plan proposé dans l'amendement de l'opposition, aurait été divisé en deux circonscriptions ayant la population suivante :

Lenark-nord	16,882
Lenark-sud	20,350

Nous n'avons pas encore la raison spéciale de ce désir de l'opposition de faire une différence de 3,468 dans la population de ces circonscriptions lorsque la majorité du comité proposait, ainsi que le bill lui-même le pourvoit, une division qui est juste et symétrique et ne donne que 2,760 de différence dans la population des deux circonscriptions. Il faut donc chercher la raison ailleurs. Si l'on prend les rapports de l'élection de 1900 nous trouvons que Lanark-sud, tel que constitué présentement, avait une majorité de 897 et Lanark-nord une majorité libérale de 53. Si nous entrons dans les détails nous trouvons qu'en 1900 Sherbrooke-nord a donné 79 votes pour les libéraux et 9 pour les conservateurs. Si je cite ces chiffres, M. l'Orateur, c'est pour montrer la manière dont la majorité conservatrice du comté entend se dépouiller de tout estprit de parti.

Je ne veux pas parler plus longtemps qu'il n'est nécessaire, mais j'ai encore quelques observations générales à faire sur le bill et quelques chiffres que je crois nécessaire de faire enregistrer dans les Débats.

Voici un résumé de la population des différentes provinces ainsi que le nombre de représentants auquel chacune d'elles a droit d'après la base de la représentation :

Province.	Population.	Membres.	Unité.
Ontario	2,182,947	86	25,383
Québec	1,648,898	65	25,367
Nouvele-Ecosse	459,574	18	25,532
Nouveau-Brunswick	331,120	13	25,470
Ile du Prince Edouard	103,259	4	25,815
Manitoba	255,211	10	25,522
Ter. du Nord-Ouest	158,940	10	15,894
Colombie Anglaise	178,657	7	25,523
Yukon	.....	1	.....

La Chambre sait pourquoi on s'est écarté de la règle pour la représentation des Territoires du Nord-Ouest ; la raison en est donnée dans la motion de l'honorable premier ministre.

Dans ses quelques remarques l'honorable premier ministre fait allusion aux accords et désaccords du comité, mais je veux entrer un peu plus dans les détails à ce sujet et consigner aux Débats—bien qu'il y a devant la Chambre une motion pour mettre de côté le rapport du comité—que sur 214 circonscriptions il n'y a eu de désaccords qu'à propos de 49, et que pour les 165 autres le comité a été virtuellement unanime.

M. INGRAM : L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre combien de concessions la majorité du comité a faites à l'opposition.

M. CLARKE : L'honorable député voudra-t-il donner à la Chambre une liste des comtés au sujet desquels le comité ne s'est pas accordé.

M. HYMAN : Si l'honorable député veut compter les amendements officiels que l'opposition a proposés et les mettre en regard du bill il aura alors le renseignement qu'il désire.

M. INGRAM : L'honorable député aura-t-il la complaisance de répondre à ma question ? Je crois avoir le droit de lui demander combien de concessions le comité a faites.

M. HYMAN : Je ne sais pas exactement ce que l'honorable député veut dire par concession. Le comité a discuté les questions d'une manière générale, et très souvent l'opinion de la majorité a été modifiée par les représentations faites par ceux qui n'étaient pas de la majorité. Pour l'Ile du Prince-Edouard il y a eu unanimité sur cinq collèges électoraux, et de divergence sur aucun. Pour le Nouveau-Brunswick, unanimité sur treize ; divergence sur aucun. Pour la Nouvelle-Ecosse, unanimité sur dix-sept ; divergence sur aucun. Pour la province de Québec, unanimité sur soixante-cinq ; divergence sur aucun. Pour le Manitoba, unanimité sur cinq, divergence sur cinq. Pour la Colombie Anglaise, unanimité sur cinq, divergence sur quatre. Pour l'Ontario, unanimité sur quarante-sept, divergence sur trente-neuf—toutefois cette divergence ne s'est exprimée qu'à propos de onze comtés qui ont fait l'objet de trente-neuf propositions d'amendement. Pour le Yukon, unanimité. Pour les Territoires du Nord-Ouest, unanimité sur dix ; pas de divergence. Le total des comtés qui ont réuni l'unanimité est de 165 et le nombre des circonscriptions dont la représentation a été réglée à la suite d'amendements qui sont soumis à cette Chambre n'est que quarante-neuf.

M. MONK : En 1882, on s'est accordé sur un grand nombre de comtés. Qu'est-ce que l'honorable député conclut de cela ?

M. HYMAN : J'examine les travaux du comité et je crois avoir le droit de faire remarquer que l'opposition n'a proposé d'amendement qu'au sujet de quarante-neuf comtés. J'ai ici un rapport officiel de la population des différentes circonscriptions électorales telles que constituées par ce bill, et avec la permission de la Chambre je consignerai ce tableau dans les Débats.

POPULATION OFFICIELLE.

	Population.
Ontario	2,182,947
Brant	18,273
Carleton	24,380
Dufferin	21,036
Dundas	19,757
Durham	27,570
Frontenac	24,746
Glengarry	22,131
Grenville	21,021
Haldimand	21,233
Halton	19,545
Leeds	19,254
Lennox et Addington	23,346
Lincoln	30,552
Norfolk	29,147
Peel	21,475
Prescott	27,035
Prince-Edouard	17,864
Russell	35,166
Stormont	27,042
Victoria	38,511
Welland	31,588
Wentworth	26,818
Muskoka	20,971
Nipissing	28,309
Baie du Tonnerre et Rivière la Pluie	28,987
Parry-Sound	24,936
Brantford	19,867
Brockville	18,721
Kingston	19,788
London	37,976
Ottawa	57,640
Algoma-est	25,211
Algoma-ouest	17,894
Bruce-nord	27,424
Bruce-sud	31,596
Elgin-ouest	17,901
Elgin-est	25,685
Essex-nord	28,789
Essex-sud	29,955
Grey-est	23,663
Grey-sud	24,874
Hastings-est	26,787
Hastings-ouest	32,504
Huron-est	19,227
Huron-sud	22,881
Huron-ouest	19,712
Kent-est	25,328
Kent-ouest	31,866
Lambton-est	26,919
Lambton-ouest	29,723
Lanark-nord	17,236
Lanark-sud	19,996
Middlesex-est	20,228
Middlesex-ouest	18,079
Northumberland-est	20,495
Northumberland-ouest	13,055
Ontario-nord	18,390
Ontario-sud	22,018
Oxford-nord	25,644
Oxford-sud	22,760
Perth-nord	29,256
Perth-sud	20,615
Peterborough-est	16,291
Peterborough-ouest	20,704
Renfrew-nord	24,556
Renfrew-sud	27,676
Simcoe-est	29,845
Simcoe-nord	26,071
Simcoe-sud	26,399
Waterloo-nord	25,156
Waterloo-sud	27,438
Wellington-nord	26,120
Wellington-sud	29,256
York-centre	21,505
York-nord	22,419
York-sud	20,699
Hamilton-est	24,000
Mamilton-ouest	28,634
Toronto-centre	43,861
Toronto-est	40,097
Toronto-nord	40,983
Toronto-sud	38,108
Toronto-ouest	44,991

	Population.
Québec	1,648,898
Argenteuil	16,407
Bagot	18,181
Beauce	43,129
Beauharnois	21,732
Bellechasse	18,706
Berthier	19,930
Bonaventure	24,495
Brome	13,397
Chambly et Verchères	24,318
Champlain	32,015
Charlevoix	19,334
Chateauguay	13,583
Chicoutimi et Saguenay	48,939
Compton	26,460
Deux-Montagnes	14,438
Dorchester	21,007
Drummond et Arthabaska	38,929
Gaspé	30,683
Hochélaga	56,919
Huntingdon	13,979
Jacques-Cartier	26,168
Joliette	22,255
Kamouraska	19,099
Labelle	32,901
Laprairie et Napierville	19,633
L'Assomption	13,995
Laval	19,743
Lévis	26,210
L'islet	14,439
Lotbinière	20,039
Maisonneuve	65,178
Maskinongé	15,813
Mégantic	23,948
Missisquoi	17,339
Montcalm	13,001
Montmagny	14,757
Montmorency	12,311
Montréal, Ste-Anne, ville	23,368
Montréal, St-Antoine, ville	47,653
Montréal, St-Jacques, ville	42,618
Montréal, St-Laurent, ville	48,808
Montréal, Ste-Marie, ville	40,631
Nicolet	.....
Pontiac	27,479
Portneuf	27,159
Québec-centre, ville	20,366
Québec-est, ville	39,325
Québec-ouest, ville	9,139
Québec, comté de	22,101
Richelieu	19,518
Richmond et Wolfe	34,137
Rimouski	40,157
Rouville	13,407
St-Hyacinthe	21,543
St-Jean et Iberville	20,679
Shefford	23,628
Sherbrooke	18,426
Soulanges	9,928
Stanstead	18,993
Témiscouata	29,185
Terrebonne	26,816
Trois-Rivières et St-Maurice	29,311
Vaudreuil	10,445
Wright	42,830
Yamaska	.....
Nouvelle-Ecosse	459,574
Annapolis	18,842
Antigonish	13,617
Colchester	24,900
Cumberland	36,168
Digby	20,322
Guysborough	18,320
Halifax, ville et comté	74,662
Hants	20,056
Inverness	24,353

Nouvelle-Ecosse—Suite.	Population.
King	21,937
Lunenburg	32,389
Nord Cap-Breton et Victoria	24,650
Pictou	33,459
Richmond	13,515
Shelburne et Queen	24,428
Sud Cap-Breton	35,087
Yarmouth	22,869
Nouveau-Brunswick	331,120
Carleton	21,621
Charlotte	22,415
Gloucester	27,936
Kent	23,958
King et Albert	32,580
Northumberland	28,643
Restigouche	10,586
St-Jean, ville et comté	51,759
St-Jean, ville	40,711
Sunbury et Queen	16,996
Victoria	21,136
Westmoreland	42,060
York	31,620
Ile du Prince-Edouard	103,259
King	24,725
Prince	35,400
Queen	43,134
Manitoba	255,211
Brandon	25,047
Dauphin	22,387
Lisgar	24,736
Macdonald	23,686
Marquette	20,467
Portage	27,732
Provencher	24,434
Selkirk	24,029
Souris	20,353
Winnipeg, ville	42,340
Colombie Anglaise	178 657
Comox-Atlin	21,457
Kootenay	31,962
Nanaïmo	22,293
New-Westminster	23,976
Vancouver, ville	23,305
Victoria, ville	20,919
Yale et Cariboo	29,155
Territoires du Nord-Ouest	158,940
Alberta	11,521
Assiniboïa-est	16,772
Assiniboïa-ouest	15,406
Calgary	14,640
Edmonton	19,489
Humboldt	5,584
MacKenzie	14,691
Qu'Appelle	22,280
Saskatchewan	17,305
Strathcona	21,252

La province du Nouveau-Brunswick a perdu un député et le comité a dû diviser cette province entre treize représentants. Bien que le comité n'ait pas été unanime sur le principe d'unir deux comtés ensemble, je constate que l'opposition n'a pas offert d'amendement à ce sujet pour la province du Nouveau-Brunswick. Conséquemment, je puis prétendre que le comité a été unanime au sujet de cette province. Au sujet de la Nouvelle-Ecosse, dont la représentation a dû être réduite de vingt à dix-huit députés, le comité a été unanime à enlever un député à Pictou, qui est actuellement représenté par deux députés, et il n'y a eu désaccord qu'au sujet de l'autre comté

auquel il fallait enlever un représentant afin d'arriver au nombre dix-huit pour la province. Après avoir étudié la situation avec beaucoup de soin, la majorité du comité est venue à la conclusion qu'on devait unir les comtés de Cap-Breton et Victoria. La différence d'opinion ne reposait pas sur des raisons de parti, parce que tous ces comtés sont représentés par des libéreaux. La raison pour laquelle la majorité du comité n'a pas cru devoir unir les comtés de Richmond et Victoria, c'est qu'ils sont divisés par une nappe d'eau qui, à sa partie le plus étroite, est large de 25 à 30 milles. Dans ces circonstances on a cru que le mieux à faire était d'unir ensemble les comtés de Cap-Breton et Victoria et de leur donner deux représentants. Dans l'Ile du Prince-Edouard le comité avait à former quatre circonscriptions, et bien que l'on ait apporté de très forts arguments, je dois l'avouer, en faveur de l'abandon des frontières de comté, le comité a cru dans l'intérêt de l'Ile et pour se conformer aux principles généraux du bill de ne pas diviser aucun de ces comtés, et la décision du comité a été unanime. On a donné un député à King, un à Prince, et deux à Queen. Dans le Nord-Ouest les décisions ont été unanimes, à la suite cependant de beaucoup de discussion.

On m'a demandé quelles concessions la majorité du comité à faites à l'opposition. Je puis répondre qu'elle en a fait plusieurs dans les Territoires du Nord-Ouest, et c'est grâce à ces concessions et au désir de la majorité de se rendre aux volontés de la minorité que l'on à pu arriver à un résultat. Tous les membres du comité conviendront que dans les territoires la répartition des sièges a été faite de la manière la plus juste et la plus équitable.

Dans le Manitoba on ne s'est pas accordé sur toutes les divisions, et l'opposition a proposé certains amendements. On a fait aussi dans cette province un certain nombre de concessions. Mais il y en a une dont je parlerai plus tard et que je demanderai à l'honorable premier ministre de vouloir offrir lui-même, bien que je ne lui en aie pas encore parlé. Au sujet de Brandon le comité a été unanime. Au sujet de Dauphin la principale différence d'opinion entre la majorité et la minorité a porté sur Gilbert's Plains. Nous avons entendu le témoignage de plusieurs personnes connaissant bien le district, et la raison pour laquelle la majorité du comité est arrivée à la conclusion qu'il serait juste de réunir Gilbert's Plains à Dauphin est que cette localité est séparée de Marquette par une chaîne de montagnes de 70 à 80 milles de longueur et de 20 à 25 milles de large. Le gouvernement provincial a fait de ces montagnes une réserve forestière qui n'est traversée que par deux routes entre Marquette et Gilbert's Plains. Dans ces circonstances le comité a cru que la communauté d'intérêt entre Gilbert's Plains et le comté de Marquette n'était pas suffisante pour laisser Gilbert's Plains dans ce comté, dont il est séparé par la nature.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce la seule raison ?

M. HYMAN : Non, le rapport du comité en proposant d'annexer Gilbert's Plains à Dauphin, détachant de ce comté Langford et des parties de Rosedale, Lansdowne et Westbourne. Je suppose que l'on discutera ces détails plus tard ; je me borne à exposer les faits. Au sujet de Lisgar les deux propositions étaient exactement semblables. Dans Marquette la seule différence entre le rapport du comité et l'amendement est que le bill omet Gilbert's Plains. Au sujet de Selkirk le rapport inclut Rockwood et une partie de Rosser, et en détache une partie des territoires non organisés. Dans Provencher les deux propositions étaient semblables. Dans Minto, que le comité propose d'appeler Souris, je demanderai au premier minstre, lorsque le bill sera devant le comité, d'accepter un amendement qui rendra le bill conforme à l'amendement proposé par l'opposition. Dans le comté de Dufferin, ou plutôt dans le comté de Macdonald, ainsi qu'il est appelé dans le bill, le comité propose de faire entrer Norfolk-sud et une partie de Portage-la-Prairie, Rockwood et Posen sont omis. Dans Macdonald, appelé Portage dans le bill, le comité propose de faire entrer Langford et certaines parties de Rosedale, Lansdowne et Westbourne, et de détacher Norfolk-sud et une partie de Portage-la-Prairie. Tels sont à peu près tous les districts électoraux de la province de Manitoba, sur lesquels une divergence d'opinion s'exprima.

Dans la Colombie Anglaise, qui comprendra 7 divisions électorales, le comité s'est accordé entièrement sur celle de Kootenay, et à peu près sur celle de Yale et Caribou. Au sujet de New-Westminster la seule divergence d'opinion s'est produite sur la proposition d'y inclure une partie du district de Yale. Je dois dire que cette partie du district de Yale est formée de montagnes et touche à New-Westminster. Le comité a adopté cette division parce que deux députés de la Colombie Anglaise, l'honorable député de Victoria (M. Earle) et l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) sont venus tous deux devant le comité dire que cette division était juste et convenable. Dans Vancouver on n'a discuté que sur la question de savoir si l'on devait inclure ou exclure des faubourgs de la ville de Vancouver. Et ici encore je dois dire que le comité a eu l'avantage d'être favorisé des lumières de l'honorable député de Victoria, qui a convenu qu'il était juste et raisonnable d'inclure les faubourgs dans la circonscription de Vancouver. Sur Victoria le comité a été virtuellement d'accord. A propos de la nouvelle circonscription de Comox-Atlin on ne s'est disputé que sur le nom à lui donner ; les uns voulaient Cassiar,

les autres Comox-Atlin. Mais cela n'avait aucune signification politique, de sorte que, à toutes fins que de droit, il n'y a pas de divergence au sujet de la Colombie Anglaise.

Mon discours a déjà duré assez longtemps et je n'entrerai pas dans les détails concernant les différentes circonscriptions d'Ontario parce que lorsque nous serons en comité nous pourrons mieux voir alors quelles seront les objections qu'on fera au rapport, et j'espère que nous pourrons y répondre. Les travaux du comité ont certainement été longs et ardus, et bien que la majorité n'ait pas pu accepter toutes les propositions de la minorité, je crois que l'on peut dire que son rapport donne la preuve de son désir de se conformer aux principes posés par l'honorable premier ministre lorsqu'il a présenté ce bill à la Chambre.

M. JAMES GILMOUR (Middlesex-est) : Si j'ai bien compris, l'honorable député (M. Hyman) est venu à la décision que le comté de Middlesex et la ville de London devaient avoir quatre représentants en comptant la population de London avec celle du comté de Middlesex. A-t-il fait cela dans les autres cas ? L'a-t-il fait, par exemple, dans le cas d'Hamilton et Wentworth ?

M. HYMAN : Cela ne fait pas de différence pour les autres comtés d'Ontario que vous ajoutiez ou que vous n'ajoutiez pas la population urbaine avant de décider quel sera le nombre de leurs représentants.

M. GILMOUR : Mais l'honorable député n'a pas compté cette population avec celle du comté.

M. HYMAN : Oui, la règle a été la même partout.

M. INGRAM : Oui ; vous voulez rire ; le comité ne s'est conformé à aucun principe. Le chef du gouvernement nous avait pourtant dit que ce remaniement serait fait d'après des principes établis, mais chaque fois que j'ai eu le plaisir d'assister aux séances du comité je n'ai pu découvrir qu'on respectait les principes. On s'inquiétait tout simplement de savoir lequel, du parti conservateur ou du parti libéral, profiterait le plus de la manière dont un comté serait divisé. C'est la considération qui a prévalu aujourd'hui au sujet de la division de la ville de Saint-Thomas, et je ne veux pas laisser passer ce qui a été dit sans protester. Mon honorable ami de London (M. Hyman) a voulu faire croire à la Chambre que c'est le parti conservateur qui a voulu diviser la ville de Saint-Thomas. La raison pour laquelle je soulève cette question est que, nonobstant la déclaration de l'honorable député de London que le parti libéral ne cherchait pas à tirer un avantage politique de cette affaire, je puis prouver le contraire par un journal libéral publié dans mon comté. Le " Saint-Thomas Journal " du 15 juillet 1903, a publié ce qui suit :

Les divisions d'Elgin.

Proposition de M. Ingram devant le comité.

Un lettre reçue par M. John Farley, C.R., d'un ami personnel, membre de la Chambre des communes, dit :

" Votre ami Ingram a fait beaucoup d'efforts pour que Saint-Thomas ou une partie, soit laissé dans la division est."

Et lorsque j'aurai fini de faire cette lecture, je veux que le membre de la Chambre qui l'a écrite se lève et dise si ce qu'il affirme est vrai ou non.

Il a fait trois propositions au comité : une de diviser Saint-Thomas de l'est à l'ouest, une autre de le diviser du nord au sud, chacune de ces divisions laissant une moitié de l'est dans l'ouest, et hier il a insisté fortement afin que la division de l'ouest fut composée des trois cantons de l'ouest, de la moitié nord de Yarmouth et de Dorshester-sud. Le comité, cependant, même les membres conservateurs du comité n'ont pas voulu prendre sur eux la responsabilité de soumettre ces propositions à la Chambre ; et la décision du comité a été d'accepter les frontières telles que définies par la loi d'Ontario.

Je dis que s'il y a un membre de cette Chambre qui a écrit une telle lettre à M. Forley, je le défie de se lever et de dire qu'elle est vraie. Je nie absolument tout ce qu'elle contient. J'ai le compte rendu du comité devant moi. Le comité avait décidé de me faire comparaître devant lui, ainsi que la chose a été faite pour d'autres députés, et, à la page 264 des procès verbaux du comité, je trouve que le président a dit :

M. COWAN : Est-ce que ce n'est pas l'honorable député lui-même qui a fait cette proposition ?

M. INGRAM : Attendez un instant.

M. COWAN : N'avez-vous pas fait la proposition contenue dans la lettre à M. Farley ?

M. INGRAM : Non.

M. COWAN : Alors les membres du comité vous ont bien mal compris.

M. INGRAM : J'ai ici les procès-verbaux, qui valent beaucoup mieux que la mémoire de mon honorable ami (M. Cowan).

L'honorable M. HAGGART : Ne feriez-vous pas mieux de faire demander M. Ingram et de l'entendre avant de décider ?

Le PRESIDENT : Oui ; je n'ai aucune objection.

Puis, lorsque je comparais devant le comité et qu'on me demande ce que j'ai à dire, je réponds :

Avant de parler je voudrais savoir de quoi il s'agit :

Le PRESIDENT : Il y a quatre propositions devant le comité. Une de ces propositions est que la circonscription soit divisée de la même manière que pour la Chambre provinciale——

Je dois dire tout de suite que je n'ai pas fait cette proposition——

—les autres propositions sont : de diviser la ville de Saint-Thomas du nord au sud par le Michigan Central, en laissant une partie dans la division est——

Je dois dire encore ici que je n'ai pas fait cette proposition, et qu'elle n'a pas été faite en mon nom ni au nom du parti conservateur.

L'autre proposition est de diviser la ville par le chemin de fer London et Port-Stanley——

Je dis de nouveau que je n'ai pas fait cette proposition.

—et l'autre proposition est de diviser le canton de Yarmouth par le chemin de Talbot, laissant Saint-Thomas dans la partie est.

Encore une fois, je n'ai pas fait cette proposition. Toutes les propositions ont été faites par quelque autre personne et non par moi.

M. COWAN : Ne venaient-elles pas de vous ?

M. INGRAM : Pas une seule ne venait de moi.

M. HYMAN : Cette question a été soulevée auparavant, et je désire faire une observation. Pendant que le comité siégeait, l'honorable directeur général des Postes vint me soumettre deux propositions relatives à la division du comté d'Elgin. Le directeur général des Postes me dit nettement que ces propositions venaient de l'honorable député qui vient de parler.

M. INGRAM : Je donnerai au directeur général des Postes l'occasion de dire si j'ai fait aucune proposition de cette nature.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne pensais pas être témoin en cette cause. Mais puisque la question a été soulevée, je dirai que l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) est venu me soumettre une proposition, et s'il désire que je dise en quoi elle consistait, je le ferai.

M. INGRAM : J'y consens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas du tout au fait des divisions municipales du comté d'Elgin, et l'honorable député traça sur le papier certaines divisions qu'il aurait voulu faire adopter. Je l'informai que je n'étais pas au courant, que je n'avais pas pris part au travail du comité, et que tout ce que je pourrais faire serait de soumettre ses propositions au président du comité ; et c'est ce que je fis. Je soumis au président du comité tous les changements recommandés par mon honorable ami.

M. HYMAN : Je dois dire également que le ministre des Travaux pubdlics, que je regrette de ne pas voir à son siège aujourd'hui, est venu me soumettre deux propositions faites, m'a-t-il dit, par le député d'Elgin-est.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Que mes honorables amis de la droite ne s'effrayent pas ; nous allons arranger tout cela. Maintenant, M. l'Orateur, certaines propositions furent faites par le parti libéral.

M. COWAN . Le parti libéral a-t-il fait des propositions ?

M. INGRAM ; Certaines propositions furent faites par le parti libéral avant que j'eusse parlé au directeur général des Postes. Je lui montrai une carte ou un plan dressé en conformité de ces propositions.

L'honorable ministre, je pense, reconnaîtra qu'en ce qui regarde les divisions de la partie nord des townships d'Yarmouth, de Dorchester et de Springfield, il me demanda si j'avais jamais songé à les diviser de cette manière. Je répondis : " Non, je n'en ai jamais entendu parler." " Très bien," dit-il, " Voulez-vous préparer les chiffres, afin de voir quelle sera la population de la circonscription ainsi divisée?" Qui donc a fait la proposition dans cette circonstance ; est-ce moi, ou est-ce le directeur général des Postes? C'est le directeur général des Postes, et je n'ai fait que me rendre à son désir. Je ne crois pas que l'honorable ministre le nie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais trop où l'on veut en venir avec cette observation. Mon honorable ami entama la conversation au sujet du comté d'Elgin. Je lui déclarai dans le temps que je n'avais jusque-là (et je n'ai jusqu'au moment actuel), pris aucune part quelconque à la discussion ou soumis aucune proposition inspirée par l'esprit de parti ou d'autre nature quant au remaniement de ce district électoral. Lorsque mon honorable ami m'expliqua qu'il était possible de diviser le comté équitablement, il se peut que j'aie consenti à me prêter à ce désir très louable. Il est probable que mon honorable ami, apprenant qu'on avait l'intention de mettre Saint-Thomas dans la division de l'ouest, pensa qu'on pourrait effectuer une division plus équitable.

M. INGRAM : C'est ce que je prétendais.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est possible. Il pensait qu'on pourrait effectuer une division plus équitable ; et je lui proposai d'en faire un croquis et de me donner son opinion, que je soumettrais au président du comité.

M. INGRAM : La proposition de diviser le township d'Yarmouth, le village de Springfield et Dorchester-sud, et de les annexer à Elgin-ouest fut faite par l'honorable ministre lui-même.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne m'était pas possible de faire aucune proposition ayant une valeur pratique ; car je n'ai pas la moindre connaissance de la géographie du comté ou de sa population. Je puis avoir indiqué certaines

choses au crayon, sur le plan qu'il me soumit ; mais il ne me vint pas à l'idée dans le temps que mon honorable ami pût désirer autre chose qu'un remaniement équitable. Je n'avais moi-même aucune notion de ce qui serait juste ou injuste, et je me considérais simplement comme un intermédiaire chargé de transmettre ses vues au comité, pour la considération sérieuse de celui-ci ; je ne me considérais nullement comme l'auteur de ces propositions.

M. INGRAM : Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable ministre quant à ce qu'il m'a proposé. Maintenant, ma déclaration, corroborée par les documents en la possession de la Chambre, c'est que cette proposition relative à Yarmouth-nord, Springfield, et Dorchester n'est pas venue de moi, mais du directeur général des Postes ; il me demanda de préparer les chiffres, et c'est ce que je fis. Quant à la lettre du ministre des Travaux publics, dont le nom a été mentionné, je n'avais le désir de faire connaître aucun nom. J'ai écrit cette lettre au ministre des Travaux publics, mais je ne l'aurais pas lue ici, si l'on ne m'avait forcé de le faire :

3 juillet 1903.

Cher M. Sutherland,—A votre demande, je vous adresse les deux premiers plans, pour la division d'Elgin, lesquels me paraissent raisonnables et justes en dehors de toute considération de parti.

Je regarde la dernière proposition comme assez déraisonnable, à cause des inégalités dans la population des deux divisions.

Comme vous savez, mon parti a remporté les deux circonscriptions au local depuis nombre d'années, avec les limites indiquées au dernier plan.

Votre bien dévoué,

A. B. INGRAM.

Ma déclaration devant le comité se réduisit à ceci : en conformité des principes émis par le premier ministre, nous devrions, dans le travail du remaniement des comtés, respecter les frontières municipales et nous efforcer d'égaliser les chiffres des populations. Bien que mon propre parti doive reurésenter les deux divisions à l'Assemblée législative suivant la division proposée par le gouvernement, je m'y opposai pour la raison que la circonscription d'Elgin-ouest se trouvera avec un excédent de plus de 8,000 habitants sur celle d'Elgin-est. C'était là, à mon avis, une mesure injuste et contraire au principe posé par le premier ministre ; de répartir également autant que possible la population entre les divers comtés. C'est l'attitude que je pris alors, et c'est celle que je prends maintenant. Je dois dire qu'il n'y a pas une seule proposition soumise par le parti conservateur ou par moi-même qui fut considérée par ce comité comme émanant du parti conservateur.

M. COWAN : De qui ? L'honorable député veut-il dire que les ministres sont allés le trouver et lui ont demandé des conseils quant au remaniement d'Elgin ?

M. INGRAM : En conversation avec des ministres——

M. COWAN : Qui a fait les premières démarches, les ministres ou l'honorable député ?

M. INGRAM : Je suis porté à croire que c'est mon honorable ami d'Essex qui a écrit la lettre.

M. COWAN : Pas du tout, je ne sais pas ce que l'honorable député d'Elgin entend par là. Je n'ai jamais eu aucune conversation d'aucune sorte au sujet de la division d'Elgin. Je n'ai jamais écrit ou parlé, ni à lui ni à aucune autre personne de ce remaniement d'Elgin. Mais je voudrais que l'honorable député d'Elgin me dise ceci : Veut-il donner à croire à la Chambre que c'est le ministre des Travaux publics et le Directeur général des Postes qui ont cherché à le voir et qui lui ont dit comment Elgin devrait être divisé ; et que toutes les propositions subséquentes furent faites à la demande de ces deux messieurs ?

M. INGRAM : Que mon très cher ami, qui s'intéresse tellement à mes affaires, me permette de lui dire que l'honorable député de London (M. Hyman) me demanda ce que, dans mon opinion, on devrait faire relativement au comté d'Elgin. Je lui dis que je n'en savais rien. J'étais en conversation avec l'honorable Directeur général des Postes et nous discutions le sujet.

M. COWAN : M. l'Orateur——

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. COWAN : L'honorable député d'Elgin-est est très capable de se défendre lui-même, et s'il me rappelle à l'ordre, je ne dirai plus un seul mot. L'honorable député d'Elgin-est voudra-t-il dire s'il est allé trouver l'honorable député de London, ou si c'est l'honorable député de London qui est allé le trouver au sujet de cette affaire ?

M. INGRAM : Nous passions dans le corridor, et l'honorable député de London me demanda des nouvelles d'Elgin, de même, j'imagine, qu'il a questionné nombre d'autres députés. L'honorable député de London le conteste-t-il ? Il ne le conteste pas ; il l'admet. En conversation avec l'honorable directeur général des Postes sur certains autres sujets, je fis une remarque en passant à propos des divisions que le comité avait en délibération relativement à Elgin. Je lui fis observer que si l'on s'en tenait aux principes de respecter les bornes de comté et de répartir également les populations, on pourrait effectuer une meilleure division que celle proposée par le bill. C'est ce que je dis alors, et c'est ce que je répète aujourd'hui. Je n'ai rien à rétracter en faisant cette déclaration ; je n'ai pas à en rougir.

M. COWAN : J'aimerais à poser une question à l'honorable député. N'est-ce pas en

ma présence qu'il arrêta l'honorable député de London, dans le couloir, devant le bureau de poste, et qu'il lui dit qu'il aimerait à lui faire quelque proposition au sujet d'Elgin ; et ne commença-t-il pas la conversation en disant : "Pour être absolument franc et sans prévention politique——".

M. INGRAM : Non, ce n'est pas cette fois-là que l'honorable député me questionna au sujet du comté d'Elgin. C'est avant cela ; et plus tard je fis la déclaration que je fais aujourd'hui. Si mon interlocuteur s'adresse à l'honorable député à sa droite, celui-ci lui dira, je pense, que je lui fis alors la même proposition qu'aujourd'hui. Je pense avoir établi que ni moi ni le parti conservateur n'avons proposé ces changements. Les idées contenues dans ce decument émis par les membres conservateurs du comité ont été inspirées par quelqu'un qui n'est pas du parti conservateur ; si le parti conservateur devait diviser la ville, il le ferait d'une manière plus juste. C'est tout ce qu'il y a à dire en ce qui regarde le comté d'Elgin. Ce n'a pas été mon habitude, depuis que je fais partie de la députation, d'occuper beaucoup du temps de la Chambre à discuter des questions d'ordre général. J'ai toujours attendu que ces questions fussent soumises au comité, afin de pouvoir offrir mes humbles services en vue d'aider à perfectionner les mesures soumises à la Chambre. Je réserverai donc mes autres observations pour le temps où nous nous formerons en comité sur ce bill.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Ce n'est pas mon intention, pour le moment, de discuter autre chose que le principe du bill. Nous aurons de nombreuses occasions de discuter la question en détail en comité ; et lorsque nous aurons pleinement débattu la question en comité et dégagé quelques principes comme résultat de nos travaux, nous aurons l'occasion de traiter la question encore une fois. Mais je désire faire quelques observations relativement au principe du bill tel que nous le discutons maintenant.

Le comité fut nommé à la demande du très honorable premier ministre. J'étais présent à la Chambre alors, et je me rappelle la déclaration qu'il fit. Il rappela l'entrevue entre lord Salisbury et M. Gladstone en 1884, et il ajouta qu'il y avait eu dans le temps une conférence entre les deux partis en vue de régler la représentation en Grande-Bretagne. Le très honorable premier ministre, en présentant ce bill, déclara que c'était sa politique d'avoir une conférence où l'on discuterait le bill. Sachant ce que c'est qu'une conférence, je fus vivement impressionné par la déclaration du très honorable premier ministre. Dans mon esprit, une conférence voulait dire que les partis en viendraient à une décision unanime ; elle aboutirait à un compromis entre les diverses factions relativement à la question soumise. Plus tard, le très honorable premier ministre nomma un comité dont, je pense, l'honorable chef de l'opposition approuva la composition ; et ce comité fut chargé d'étudier le bill, ou de préparer un bill qui serait soumis à la Chambre. Or, lorsque je devins membre de ce comité, mes amis de la gauche savaient très bien (la proposition ayant été considérée privément par eux) quelles étaient mes vues en la matière. Je les pressai d'agréer le comité nommé pour faire l'examen de cette mesure. Je déclarai que, sur la foi du très honorable premier ministre, nous pouvions croire que ce serait là une conférence de la nature de celle qui guide les deux partis en Angleterre dans le remaniement des circonscriptions électorales de la Grande-Bretagne, Plusieurs de mes amis ne partagèrent pas mon opinion ; et je vois, à mon regret, qu'ils eurent raison. Ils me dirent que ce ne serait pas une conférence, mais un comité de la Chambre, et que la majorité règlerait tout à sa guise. Pour moi, je crus mon très honorable ami sur parole ; je crus que ce comité serait de la nature d'une conférence instituée dans le but d'arriver à une décision équitable, sous forme de compromis entre les diverses factions, en ce qui regarde la représentation du pays en ce parlement. Lorsque l'affaire fut soumise au comité, il est vrai, très peu d'instructions nous furent données. La seule indication que nous reçumes fut la déclaration du très honorable premier ministre que les frontières municipales devraient être respectées et que toute proposition en vue de faire un remaniement équitable des comtés serait acceptée par le comité ; que le gouvernement n'avait pas d'autre désir. J'espère que le premier ministre, lorsqu'il aura été complètement renseigné sur les agissements du comité, retirera la déclaration qu'il fit au moment de la présentation du bill. En effet, il n'y a pas eu un seul compromis entre les deux partis au comité, et pas une seule des propositions faites par les honorables députés représentant la gauche n'a été agréée. On n'a guère tenu compte de la promesse faite par le premier ministre dans la circonstance. Quelles que fussent les preuves soumises au comité, quelle que fût la proposition faite par les députés représentant la gauche, la majorité n'en tint aucun compte. Le comité soumit un rapport comme s'il avait été accepté d'avance. Lorsqu'une question relative à une circonscription était soulevée, le membre représentant ce comté était cité devant le comité, son témoignage était entendu, et quel était le résultat ? S'il s'agissait d'une circonscription conservatrice, dont les bornes devaient être changées, aucune déclaration du député représentant cette circonscription, aucune preuve produite devant le comité, n'avaient la moindre influence sur les opinions de la majorité. Quelle fut la ligne de conduite suivie en Angleterre ? Quel fut le principe adopté dans la conférence entre M. Gladstone et lord Salisbury ? Les membres du ministère, sous la conduite de M. Gladstone, rencontrèrent le chef de l'opposition,

lord Salisbury, et je pense que sir Stafford Northcote les accompagna ; et les principes qui devaient être soumis au comité nommé pour la délimitation des divers comtés furent déterminés d'un commun accord. La première considération fut celle relative à l'unité de représentation ; et la suivante fut la question de savoir si la population urbaine aurait droit à une représentation plus forte que la population rurale. Puis ils considérèrent si, en divisant les circonscriptions, une partie de la population urbaine devrait être rattachée aux villes grandes ou petites, où resterait confondue avec les bourgs ou comtés. Des instructions quant à la délimitation furent soumises au comité. Le comité de délimitation ne fut pas composé de membres de la Chambre des communes, mais fut désigné par sir William Harcourt, alors ministre d'Etat. Le comité reçut des instructions du gouvernement du jour en conformité de l'arrangement conclu entre le marquis de Salisbury, sir Stafford Northcote et autres. On indiqua au comité que les frontières municipales ou paroissiales devaient être respectées, que la population devait être répartie aussi également que possible, que les circonscriptions devrait être agglomérées dans la mesure praticable, et que l'unité de représentation serait la même pour la population urbaine que pour la population rurale.

M. ROCHE (Halifax) : Qu'avait-on décidé pour les bourgs ?

L'honorable M. HAGGART : Dans l'acte de 1885, l'unité de représentation est la même pour les bourgs que pour les villes. Il est vrai qu'en vertu de la décision des commissaires, certaines circonscriptions urbaines avaient une unité de population très grande, excédant parfois d'une demie celle des circonscriptions rurales, et parfois représentant le double de celle-ci, lorsque la configuration du district et la similitude des intérêts dans un certain rayon l'exigeaient. Mais on adopta le principe que le vote d'un particulier résidant dans une circonscription urbaine avait autant de valeur que celui du particulier résidant dans une circonscription rurale. Sans doute c'est là une doctrine différente de celle posée par l'ancien leader du parti conservateur au Canada. Sa doctrine était que par suite du nombre de députés représentant des circonscriptions rurales, mais établis dans les villes et par suite de la proportion plus grande de sénateurs résidant dans les villes, la population urbaine se trouvait avoir plus d'influence dans le parlement que n'en avait la population rurale ; la même unité de représentation ne pouvait donc être appliquée dans les deux cas. Toutefois, un principe différent fut adopté en Angleterre, savoir : que l'unité de population devrait être approximativement la même pour les circonscriptions urbaines que pour les circonscriptions rurales. Maintenant, dans le comité dont nous sommes à considérer le rapport, la minorité proposa l'adoption du principe qui lui parut le plus juste en vue de la délimitation des collèges électoraux dans Ontario. En premier lieu, nous proposâmes que les limites de comtés fussent respectées. J'étais curieux de savoir ce que l'expression de "comté" signifiait en vertu de l'Acte d'interprétation ; et le ministre de la Justice déclara que les limites de comtés étaient les mêmes que celles décrites par l'Acte municipal de la province d'Ontario. Je lui fis observer qu'il y avait plusieurs comtés unis, tels que Leeds et Grenville, Frontenac-Lennox-et-Addington, et Stormont-Dundas-et-Glengarry. D'après la manière dont parla le ministre de la Justice, je pensai que nous nous étions parfaitement compris sur le sens à donner à l'expression limites de comtés. Mais, à ma surprise, lorsque nous fûmes à délimiter les comtés, on souleva la question de savoir s'il ne serait pas possible, là où il y avait deux ou trois membres représentant une union de comtés, de nous en tenir aux limites de comtés à l'intérieur de l'union. Le comité, après beaucoup d'hésitation, et après que la minorité eût fait certaines concessions, décida de s'en tenir aux limites de comtés même à l'intérieur de l'union. Les autres principes compris dans cette proposition furent rejetés, à la demande du ministre des Travaux publics. Il ne voulut pas se soumettre à une règle inflexible. Le principe devait avoir une certaine élasticité en cas de besoin ; et l'honorable député de London (M. Hyman) nous dit maintenant que ce principe fut rarement sacrifié. Or, ce principe d'élasticité donna à la majorité, dans une province comme Ontario, le pouvoir (dont on s'est servi, je le crains, dans la plus grande mesure) de modifier les frontières, de manière à ce qu'en dépit de la prépondérance des conservateurs dans l'ensemble de la province, une majorité libérale fût assurée dans le plus grand nombre des comtés. Lorsque le peuple canadien s'en sera rendu compte, M. l'Orateur, il interprétera la conduite de la majorité du comité autrement que ces messieurs ne pensent. Je suis d'avis que toute tentative de cette nature, dans aucune des provinces du Canada, aura de mauvaises conséquences pour le parti qui s'en rend coupable. On nous a souvent reproché d'avoir fait quelque chose de cette nature en 1882 ; mais comme mon honorable ami d'Halton (M. Henderson) l'a prouvé, l'accusation n'est pas fondée. Nous ne nous assurâmes pas d'une plus grande majorité dans la Chambre des communes que la majorité conservatrice au sein de l'électorat ne nous justifiait d'avoir.

M. CHARLTON : Mais si.

L'honorable M. HAGGART : Il n'en a pas été ainsi dans le cas du bill de remaniement de la législature locale, par le moyen duquel, bien qu'il existe dans la province une majorité hostile au parti dominant, ce parti réussit à se maintenir en majorité à la Chambre.

J'ai déjà dit que je ne discuterais pas ce bill à fond maintenant, car je me propose de le discuter en détail plus tard. Je désire, toutefois, faire connaître le résultat des assemblées de la conférence ou du comité, et dire ce qui nous a été imposé de vive force par ce comité. Je ne parlerai pour le moment que de deux sujets qui ont été traités par l'honorable député de London : l'un se rapportant à mon comté de Lanark, et l'autre à son propre comté, celui de Middlesex. Afin d'assurer à Middlesex une représentation auquel ce comté n'avait pas droit, il fut contraint d'unir la population de la ville de London à celle du comté de Middlesex. Toutes les villes d'Ontario : London, Hamilton, Ottawa, Toronto, Kingston, furent traitées autrement que la banlieue ; leur population fut séparée de celle des comtés Si vous séparez la population de London de celle du comté de Middlesex, vous ne pouvez par aucun raisonnement au monde, démontrer que Middlesex a droit à plus de deux membres. En ce qui regarde le comté de Lanark, l'honorable député affirme que j'ai proposé d'annexer Sherbrooke-nord à Lanark-sud. Quiconque connaît la carte du comté de Lanark sait ce que c'est que le township de Sherbrooke.

Il forme un angle rentrant le long de l'ancien comté uni de Frontenac-Lennox et Addington (aujourd'hui Lennox et Addington). Il se projette en dehors de la ligne générale de division du comté et, tandis que la base de Sherbrooke-sud, comprise dans le comté de Lanark-sud, n'a guère que dix milles de longueur, le township, en hauteur, s'étend sur une distance de vingt milles. Maintenant, on voudrait couper ce township par le milieu et séparer Sherbrooke-sud de Sherbrooke-nord ; j'ai simplement demandé que tout le township de Sherbrooke fut compris dans Lanark-sud. L'honorable député (M. Hyman) a oublié de dire que dans le temps où je fis cette proposition, j'en fis aussi une autre qui m'avait été suggérée par l'honorable ministre des Travaux publics : d'annexer Beckwith à Lanark-nord. Si mon honorable ami se reporte aux observations que j'ai faites devant le comité, il pourra s'assurer que j'ai fait cette proposition. Si le township de Beckwith était annexé à Lanark-nord, ce serait un contre-poids pour Sherbrooke. La population de Sherbrooke, comme il le dit, n'est que d'un peu plus de 300 ; les électeurs sont au nombre de 60 ou 70, et ce sont tous virtuellement des partisans du gouvernement. Je n'en étais pas moins prêt à les laisser entrer dans ma circonscription, car les conservateurs dans Lanark-sud sont en telle majorité que cela ne ferait aucune différence.

M. DAVIS : Comment le voisin s'en trouverait-il ?

L'honorable M. HAGGART : L'annexion de Beckwith à Lanark-nord constituerait un gain qui compenserait tout au moins l'addition de Sherbrooke-nord à Lanark-sud ; et l'effet aurait été d'égaliser le plus possible le nombre des habitants dans les deux circonscriptions. Le rapport du comité en ce qui regarde ma propre circonscription ne m'occupe guère. Lanark-sud se trouve délimité comme il l'est pour les fins locales, et les changements n'auront, au point de vue politique, aucun effet sur moi. Par le bill projeté, deux townships, Fitzroy et Huntley, sont enlevés à la division nord et réunis à l'ancien comté de Carleton, auquel ils se rattachaient naguère ; et la ville de Carleton-Place est annexée à Lanark-nord. Par suite de ce changement, il se peut que mon honorable ami de Lanark-nord (M. Rosamond) ne soit pas dans une position aussi avantageuse, politiquement, qu'il l'était lorsque Carleton-Place faisait partie de mon comté et que Fitzroy et Huntley faisaient partie de Lanark-nord. Toutefois, étant donné les fautes commises par le très honorable premier ministre et ses partisans dans les deux ou trois dernières années, je suis d'avis que nos chances dans Lanark-nord, qui est toujours une circonscription très contestée, seront meilleures à l'avenir, même en tenant compte de ces changements, qu'elles n'ont été dans le passé. Ce n'est pas mon intention pour le moment d'aborder la discussion des détails, si ce n'est en ce qui ragarde ces deux circonscriptions ; mais une fois ce bill en comité, je me propose de discuter tous les changements qui ont été faits. Et je crois, en dépit des déclarations faites par l'honorable député de London à l'appui du bill, que lorsque ce bill sera présenté au comité et que ses contradictions flagrantes seront signalées au très honorable premier ministre, il se rendra compte qu'il se doit à lui-même et à la Chambre, après avoir parlé comme il l'a fait lors de la présentation du bill, de consentir à certains changements. Il verra à ce que le bill ne soit pas simplement l'œuvre d'un comité composé d'une majorité de partisans prévenus en sa faveur, mais à ce qu'il soit rédigé en conformité des principes énoncés par le très honorable gentleman lors de sa présentation, en conformité du principe adopté en Angleterre à l'heure actuelle, en conformité du principe qui devra avoir cours en notre pays, si nous voulons être gouvernés équitablement : le principe de la représentation basée sur la population, sans égard à l'intérêt des partis politiques. Les seules considérations à faire entrer en ligne de compte devraient être la communauté d'intérêt, le maintien des groupements, et le plus possible, l'égalité de population. Ce doit être là le but et le résultat de tout bill de remaniement dans notre pays si l'on veut s'assurer de l'appui honnête, moral, de la population. Les deux partis doivent être traités avec une égale justice, et afin d'y arriver il nous faut adopter le principe

suivi en Angleterre, ou celui posé par sir Charles Tupper dans son amendement au bill il y a trois ou quatre ans : de laisser à un tribunal dégagé de toute influence politique la délimitation de tous les comtés, d'après certaines règles. Je n'ai aucune objection au principe posé par le très honorable premier ministre, qu'au besoin les limites de comtés soient maintenues.

Mais le maintien des limites de comtés n'a pas autant d'importance que l'égale répartition des habitants. Ce dernier principe devrait être autant que possible appliqué en toute circonstance ; tant qu'on ne le fera pas, il se produira des contestations d'année en année ; et comme je l'ai dit auparavant ; plus les injustices qu'on commettra seront grandes dans une circonscription ou dans une province, plus les résultats seront désastreux pour le parti qui s'en sera rendu coupable.

Tout ce que vous aurez à faire sera de vous rendre dans ce comté, peu importe que la majorité contre vous soit de 500 ou de 600, et de montrer que, en vue d'assurer l'élection d'un des leurs, vos adversaires ont effectué la délimitaiton d'une certaine manière, et le sentiment d'équité et de justice se trouvant éveillé chez les électeurs, la défaite du parti au pouvoir sera assurée. J'aborderai plus tard la discussion du bill en détail. Ce que je veux faire maintenant c'est simplement d'indiquer son injustice. Une seule province, comme l'a dit l'honorable député qui a parlé à l'appui du bill, il y a un instant, se trouve victime de cette injustice. En ce qui regarde les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de Québec, le comité a été à peu près unanime. Les changements faits dans ces provinces n'avaient pas de portée politique. Quant à ce qui regarde la Colombie Anglaise, le comité fut unanime. Quant aux Territoires du Nord-Ouest, il ne se produisit pas de désaccord sérieux ; et si j'en crois la déclaration de l'honorable député qui a proposé l'adoption du bill, les changements effectués dans le Manitoba seront acceptables à toute la Chambre. Le désaccord est entièrement au sujet de la province d'Ontario ; et je suis intimement convaincu que dans cette province nous avons été traités injustement. Au lieu de donner à cette province une représentation équitable, le comité dont j'avais l'honneur de faire partie et dont je me considérais tenu de continuer à faire partie jusqu'à la fin, se montra injuste à mon égard.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne me proposais pas de prendre la parole sur cette question, mais j'apprends qu'on a fait allusion à certaines observations que j'ai faites au sujet du remaniement de la carte électorale en 1892.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES (Victoria) : Je ne me serais pas occupé de cette allusion, si on n'avait donné une fausse interprétation aux observations que je fis dans la circonstance. Alors comme aujourd'hui la prétention du parti libéral était que les limites des comtés et les limites des municipalités devraient être maintenues. Mais, comme d'habitude, sa conduite fut en désaccord avec ses principes. Je fus critiqué dans le temps par un honorable gentleman, qui a depuis été nommé sénateur, et qui dans le temps parlait du Sénat comme d'un asile pour les vieilles femmes (M. McMullen). Dans cette circonstance, je fis observer que ce n'était pas le gouvernement Mowat qui avait effectué la division des municipalités dans le comté de Waterloo, et que les libéraux de la Chambre provinciale renonçaient à leurs principes. Mais je défie l'honorable député de London (M. Hyman) d'indiquer un mot dans le discours que je fis en cette Chambre en 1892, qui soit en contradiction de mes déclarations actuelles ou de la politique suivie par le parti libéral-conservateur.

M. HYMAN : Attendons que le bill soit devant le comité ; nous verrons alors comment l'honorable député votera.

M. HUGHES : L'honorable député a dit cet après-midi :

> Je parle de Waterloo-sud, que l'honorable député de Jacques-Cartier à si théatralement déposé sur la table la Chambre ce matin.

Or, l'honorable député de Jacques-Cartier a déposé deux Waterloo-sud sur la table ce matin : l'un est l'ancienne division acceptée par le parti libéral et qui a toujours existé depuis la Confédération. Mais subséquemment, le parti libéral, violant ses principes comme toujours, n'a plus tenu compte des bornes municipales ; et c'est en vue de faire connaître leur manquement sous ce rapport que j'ai parlé de cette circonscription dans la circonstance. C'est la première carte qui fût placée sur la table par l'honorable député de Jacques-Cartier ; et je serai très heureux de la montrer à la Chambre, afin que les honorables députés de la droite puissent l'examiner à loisir.

Le PREMIER MINISTRE : Est-ce là la carte relative au cultivateur tory et ses quatre fils, qui furent transférés d'une circonscription à une autre?

M. HUGHES : Oui, ils furent transférés naguère ; mais ce cultivateur est resté tory; et il a des petits-fils qui votent encore pour les Tories. Je fis observer dans le temps que le parti libéral violait ses principes d'autrefois et ne respectait plus les limites des municipalités. Mais voici une carte indiquant les deux circonscriptions telles que les honorables députés de la droite les ont délimitées. La partie en noir est désignée par eux sous le nom de Waterloo-sud, mais je ne comprends pas comment on peut l'appeler Waterloo-sud. Je ne vois pas quelle déduction favorable à sa prétention l'hono-

rable député de London peut tirer des observations que j'ai faites ; et lorsque je relève tant de contradictions chez les honorables députés de la droite, je me demande s'il est possible que la nature humaine soit autrement, et je perds confiance en l'humanité. Voici ce que j'ai dit en 1892 :

S'il fallait nous en tenir aux limites des comtés, par rapport à la représentation au parlement du Canada.. . . .

Il était donc admis que les limites des comtés ne devraient pas être changées. Nos amis de la droite firent retentir les airs de leurs cris d'un bout de l'Ontario à l'autre parce que nous n'avions pas maintenu les frontières de comtés. Je prétendis alors, et je prétends maintenant, que cette allégation n'était pas fondée.

S'il fallait nous en tenir aux limites des comtés, par rapport à la représentation au parlement du Canada, la même délimitation et la même organisation de comtés serviraient pour les élections provinciales et fédérales. Mais, dans le remaniement qui se fait par rapport aux élections fédérales, on ne respecte pas nécessairement les limites des comtés, et ces organisations d'un caractère local et purement provincial n'entrent pas en ligne de compte ; le peuple considère la politique fédérale à un point de vue large, au point de vue national, et comme indépendant de celle des provinces ou des comtés.

C'est l'attitude que je pris alors, et c'est encore celle que je prends aujourd'hui ; absolument la même.

Parmi les sujets sur lesquels cette Chambre est appelée à légiférer et qui intéressent les comtés, en est-il un qui exige le maintien des limites de comtés dans une mesure de remaniement de la carte électorale du Canada ? Les bureaux de poste, les phares, les chemins de fer et canaux, les poids et mesures, et autres sujets semblables relèvent du parlement fédéral ; mais tous sont parfaitement indépendants des limites de comtés. A ces égards, donc, il n'est aucunement nécessaire de maintenir les limites de comtés. Quant à l'égale répartition de la population, il serait assurément désirable, dans la mesure possible, de l'effectuer ; mais il est bien évident que le chiffre des électeurs sera proportionnellement plus grand dans les nouveaux districts que dans les anciens. Je n'hésite pas à dire qu'une circonscription rurale, surtout si elle couvre une grande étendue, a droit à un représentant pour un plus petit nombre d'habitants qu'une ville. C'est la pratique suivie dans la mère patrie, et le principe est aussi reconnu ici, comme dans presque tous les pays où le gouvernement responsable existe en même temps que des chambres électives.

M. HEYD : Est-ce là tout ? Je ne vois rien là qui condamne ce qui a été dit au sujet de Waterloo-sud. Le président du comité a lu le passage se rapportant à Waterloo-sud.

M. HUGHES : De quel comité voulez-vous parler ?

M. HEYD : Du comité de remaniement.

M. HUGHES : Je serai heureux de céder la place à mon honorable ami (M. Heyd), s'il veut lire, dans mon discours de 1892, les passages qui ne concorderaient pas avec mon attitude d'aujourd'hui, ou quelque chose que je ne sois pas prêt à répéter aujourd'hui. L'honorable député va-t-il le faire ? Si oui, je lui passerai le livre.

M. HEYD : Oui.

M. HUGHES : Je donnerai à l'honorable député le temps de le lire et après cela, M. l'Orateur, si vous le permettez, je lui cèderai la place pendant quelques minutes pour lui donner l'occasion de signaler ce qui lui paraît prêter le flanc à la critique.

M. HEYD : Je ne sais pas——

M. HUGHES : L'honorable député ne peut rien signaler. Eh ! bien, M. l'Orateur, je profite de ce que j'ai la parole pour indiquer dans quels cas ces honorables messieurs de la droite ont négligé de s'en tenir aux frontières de comtés dans le bill qui est devant nous aujourd'hui. Prenez, par exemple, la première circonscription dans la liste de celle d'Ontario :

1. Le comté de Brant, à l'exclusion du district électoral de Brantford, tel que défini ci-après.

La ville de Brantford est, au point de vue municipal, aussi distincte du comté de Brant qu'elle l'est du comté de Carleton. Or, mon honorable ami, le ministre des Douanes, a annexé le comté de Brant à la ville de Brantford en vue de rendre le comté un peu plus sûr. C'est là un cas de violation des frontières municipales. Puis nous avons :

2. Le comté de Carleton, à l'exclusion de la ville d'Ottawa et des townships de Gloucester et d'Osgoode.

Un autre cas de violation des frontières de comté. Puis :

6. Le comté de Frontenac, à l'exclusion de la ville de Kingston et du village de Portsmouth.

Encore un cas de violation des bornes de comtés, car le village de Portsmouth appartient au comté de Frontenac pour toutes les fins municipales. Puis :

11. Le comté de Leeds, à l'exclusion du district électoral de Brockville, tel que défini ci-après.

La municipalité de Brockville est absolument distincte du comté de Leeds ; et cependant nos amis de la droite, afin de constituer une circonscription très sûre pour un de leurs amis, ont pris une partie du comté de Leeds et l'ont annexée à Brockville ; autre violation des bornes de comtés. Puis :

18. Le comté de Russell, avec les townships de Gloucester et d'Osgoode, et le quartier Rideau de la ville d'Ottawa.

C'est là encore une violation des bornes de comté. Plus loin nous trouvons :

24. Le district territorial de Nipissing, avec les townships de Clara, Head et Maria, constitue le district territorial de Nipissing et élira un membre.

Les bornes municipales se trouvent encore ici violées, ainsi que le principe dont ces ho-

norables messieurs, aussi loin que mon souvenir des affaires politiques peut remonter, se sont faits les champions auprès du peuple d'Ontario.

M. COCHRANE : L'honorable député de Brant (M. Heyd) a trouvé l'endroit.

M. HUGHES : Aussitôt que l'honorable député sera prêt, je lui permettrai de présenter ses petites observations.

M. HEYD-: Je ne connais rien de cette question à part de ce que j'ai entendu le président du comité lire, et il semblait avoir l'impression que l'attitude de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) était inconséquente, parce qu'il avait déclaré, il y a dix ans, au sujet de Waterloo-sud, ce qui suit :

La députation observera la configuration fantastique de Waterloo-sud. Afin que la Chambre se rende bien compte de la manière dont Waterloo-sud a été mutilé, et quels abus ces honnêtes gens du parti libéral ne craignent pas de commettre en vue de se tailler une circonscription à leur souhait, je vais lire la description du comté de Waterloo, donnée dans les Statuts revisés de l'Ontario.

Je ne connais rien de cette affaire, mais j'aimerais à savoir ce que l'honorable député a dit au sujet de Waterloo-sud ?

M. HUGHES : Mon raisonnement est celui-ci : le parti libéral dans la province d'Ontario—j'ai fait erreur en l'appelant le parti de sir Oliver Mowat, car le fait s'est produit avant que ce monsieur eût pris la direction des affaires dans Ontario—le parti libéral d'Ontario a renié le principe relatif au maintien des bornes municipales. L'honorable député verra qu'il en est ainsi pour la Chambre provinciale comme pour la Chambre fédérale. Le parti libéral, en ces dernières années, a agi à l'encontre de ses professions de principes, et violé les bornes municipales ; car il verra qu'ils ont enlevé une partie de Waterloo.

M. HEYD : L'honorable député a trouvé à redire à ce qu'on divisait le township autrefois. Pourquoi s'oppose-t-il maintenant à ce qu'on fasse la réunion des parties.

M. HUGHES : Je ne m'y suis jamais opposé ; le parti tory admettait le principe ; ce fut le parti libéral qui demanda l'adoption du principe du maintien des bornes municipales et qui le viola ensuite. Je ne m'oppose pas à la concentration de Waterloo-sud ; mais je ne veux pas d'une proposition de cette nature (indiquant la carte).

M. CAMPBELL : Pourquoi l'honorable député s'y oppose-t-il ?

M. HUGHES : En premier lieu, je m'oppose à la nomenclature. On donne à la partie en noir sur cette carte le nom d'Ontario-sud, tandis que ce devrait être Ontario-nord.

M. CAMPBELL : Changez le nom.

M. HUGHES : Je ne m'y oppose pas, jusqu'à un certain point. Je traiterai ce sujet en détail, si l'honorable député désire que je le fasse, ou j'attendrai que le sujet soit présenté en comité. Je pourrais occuper beaucoup du temps de la Chambre à parler de cette question du township de Waterloo comme portion du comté. Le township de Dumfries ici ne touche à aucune partie de la circonscription dans lequel il se trouve placé.

M. CAMPBELL : Comment est-ce en comparaison d'Ontario-nord ?

M. HUGHES : L'Ontario-nord actuel ?

M. CAMPBELL : L'ancien Ontario-nord.

M. HUGHES : L'Ontario-nord comme il est actuellement, car ce bill n'est pas encore voté. Je constate avec plaisir que l'honorable député (M. Campbell) s'est encore une fois mis le doigt dans l'œil. L'honorable député n'ouvre jamais la bouche sans se mettre le doigt dans l'œil. Ontario-nord est le comté municipal d'Ontario-nord. C'est le long comté étroit délimité par le parti libéral d'Ontario dans les anciens jours. Après avoir délimité les comtés bordant la partie supérieure du lac d'Ontario et s'étendant vers l'est, ils trouvèrent qu'il leur restait une longue bande étroite s'étendant depuis le lac Simcoe, et ils firent le comté d'Ontario. Ce comté fut délimité, dis-je, par les amis libéraux de l'honorable député, il y a nombre d'années. A l'est du lac Simcoe, il a une largeur de quatre ou cinq milles. C'est la création du parti libéral de la province dans les anciens jours.

M. GOULD : Que dites-vous de l'addition, en 1882, d'un territoire s'étendant à des centaines de milles en arrière.

M. HUGHES : Les conservateurs voulaient donner à mon honorable ami (M. Gould) un terrain de chasse. Il était si bien connu dans le sud, il y avait opéré pendant si longtemps, que les prix étaient montés. Il n'était plus l'homme à opérer là. Aussi on y ajouta quelques nouveaux townships qui à l'origine ne renfermaient aucun habitant. Ces townships se peuplèrent ; il fallut les placer quelque part ; le parti libéral-conservateur ne voulait pas les priver de la franchise électorale, et il les annexa aux comtés voisins.

M. GOULD : Et pour cela il les enleva au district de Muskoka.

M. HUGHES : Ils ne firent jamais partie de Muskoka. Une partie de Muskoka à cette époque appartenait au comté de Victoria, comme l'honorable député le sait. Il sait qu'une partie fut annexée au comté d'Ontario situé au sud et une partie fut ajoutée au comté de Simcoe.

M. CAMPBELL : Quelle est la longueur d'Ontario-nord ?

M. HUGHES (Victoria) : Beaucoup plus long que la langue de mon honorable ami.

M. HEYD : Je ne veux pas entretenir un injuste soupçon à l'égard de l'honorable député. Je désire comprendre ce qui en est. Il me semble que le président du comité spécial a déclaré que le contre-projet que propose le rapport de la minorité est la même proposition que l'honorable député critiquait en 1892. Ai-je raison ?

M. HUGHES (Victoria) : Quant à ce qui a trait aux deux propositions, je n'entretiens pas le moindre doute que, si le parti conservateur avait aujourd'hui à fixer les limites du district électoral de Waterloo-sud, il accepterait peut-être la proposition que la droite faisait en 1897, parce que le parti conservateur respecte les anciennes bornes. Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à la division établie en 1892 ; je me borne à faire remarquer qu'en cette circonstance comme toujours, nos amis de la droite sont inconséquents.

M. HEYD : L'honorable député fait encore fausse route. Je comprends que le contre-projet proposé par le rapport de la minorité reconnaît les limites dont l'honorable député ne voulait pas entendre parler en 1892.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député peut-il me dire en quelles circonstances j'ai blâmé ce mode de division ?

M. HEYD : Je cite les paroles de mon honorabgle ami :

Les honorables députés peuvent aussi voir la configuration fantastique de Waterloo-sud.

M. HUGHES (Victoria) : Assurément, il n'y a rien à redire à cela.

M. HEYD : Est-ce là le contre-projet ?

Pour que la Chambre puisse comprendre comment Waterloo-sud est délimité et jusqu'à quelle extrémité ces honnêtes gens du parti libéral peuvent aller pour remanier un comté, je lirai une description du comté de Waterloo que je trouve dans les Statuts refondus d'Ontario, et vous remarquerez que, non contents de diviser les municipalités, ils divisent même les lots, et dans certains endroits où il y a un bon vieux tory avec quatre ou cinq fils, ils tirent une ligne autour de son lot et le place dans une autre circonscription afin qu'il ne puisse pas nuire par son vote au parti réformiste. Voici la description du comté d'après l'acte même.

Il ne trouvait pas d'expressions assez fortes pour se moquer de cette délimitation du comté de Waterloo, et nous tenons du président du comité spécial que c'est cette même délimitation que ses amis nous conseillent maintenant d'adopter. Est-il toujours du même avis ou bien a-t-il modifié son opinion?

M. HUGHES (Victoria) : Je sais que mon honorable ami a parfois l'esprit obtus, mais je vais m'évertuer à lui faire comprendre ce qui en est. Comprend-il que le débat roule sur la fidélité aux principes ou sur leur violation. Ma thèse de 1892 est ma thèse d'aujourd'hui. Voici : nos adversaires prétendent que dans les affaires provinciales aussi bien que fédérales, ils respectent les limites des municipalités. L'honorable député me comprend-il ?

M. HEYD : Je ne sais pas ce que l'honorable député veut dire.

M. HUGHES (Victoria) : Il ignore ce que ses amis ont fait.

M. HEYD : Je veux que l'honorable député mette d'accord ce qu'il disait en 1892 et ce qu'il soutient aujourd'hui.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député a peut-être tellement peu de confiance dans son propre parti et dans sa conduite qu'il est excusable de ne pas connaître ce qu'a fait ce parti. Les libéraux soutenaient qu'il fallait se guider sur les limites des municipalités, et je fais observer que le parti conservateur n'a jamais reconnu ce principe lors des remaniements de la carte électorale de la province d'Ontario et que le parti libéral lui-même le foule maintenant aux pieds.

Le PREMIER MINISTRE : Parlez-nous donc du présent bill maintenant.

M. HUGHES (Victoria) : Je reviens maintenant au bill. Je signale les endroits où nos adversaires se départent de ce principe. Ils le mettent de côté dans le comté de Carleton, dans la ville d'Ottawa, dans Frontenac, Leeds, Russell——

Le PREMIER MINISTRE : A-t-on trouvé à redire ?

M. HUGHES (Victoria) : Je ne faisais pas partie du comité. Si le premier ministre m'avait choisi comme membre du comité, les choses auraient marché autrement.

Le PREMIER MINISTRE : Heureusement, je ne l'ai pas fait.

M. HUGHES (Victoria) : Cela aurait peut-être mieux valu.

Ce principe a été violé dans la délimitation du district du Nipissingue, de la cité de Brantford, de la ville de Brockville et du township circonvoisin de la cité d'Ottawa, du comté de Northumberland, de la circonscription électorale de Peterborough-ouest, du comté de Renfrew. Dans tous ces endroits le principe de l'inviolabilité des limites d'un comté a été foulé aux pieds. Voilà où je voulais en venir.

M. CLARKE : Je ferai une observation ou deux, sans vouloir prolonger le débat dans le moment. J'ai patiemment attendu que le représentant de London (M. Hyman), le président du comité spécial, nous expliquât les raisons de l'odieuse et arbitraire distinction qu'on a établie quand il s'est agi de fixer la représentation de la cité de Toronto. Au premier ministre, qui en présentant ce bill parlait d'une "grave question," d'une "circonstance solennelle," je demanderai de

dire sincèrement à la Chambre et au pays pourquoi la grande cité de Toronto, la seconde ville du Dominion du Canada, le cœur de la province d'Ontario, qui renferme approximativement le dixième de la population de toute la province—pourquoi cette ville a été aussi injustement traitée dans le bill de répartition ?

Le PREMIER MINISTRE: A quel égard?

M. CLARKE : Au lieu de lui accorder le nombre de représentants que lui méritait le chiffre de sa population, on a pris pour base de sa représentation presque le double de l'unité qui a servi à la répartition des sièges dans le reste de la province. Lorsque l'occasion s'en présentera, lorsque la Chambre siégera en comité général pour délibérer le bill, je me propose de commenter longuement cet aspect de la question. Présentement, je dirai qu'avant de poursuivre nos travaux, le premier ministre, l'auteur du projet de loi, ou un membre du comité partisan du gouvernement devrait nous apprendre pourquoi on a fait une exception pour cette circonscription électorale, pour cette municipalité, et pourquoi on l'a choisie de préférence aux quatre-vingt-un autres collèges électoraux d'Ontario pour la soumettre à un pareil traitement.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député déclare qu'il traitera longuement ce sujet lorsque la Chambre se formera en comité ; pour ma part, je serai bien aise d'engager la discussion avec lui. Mais, il veut obtenir maintenant des explications sur ce qu'il appelle l'injustice commise à l'égard de Toronto. Je puis lui déclarer tout de suite qu'aucune injustice n'a été commise envers cette ville. La cité de Toronto a été traitée comme l'ont été Montréal et toutes les autres grandes villes, pour la raison suivante : Dans un pays comme le nôtre, couvrant une énorme étendue de territoire, avec une population éparse, il est impossible d'adopter pour la représentation des villes la même base que pour la représentation des campagnes. Si nous accordions dix ou quinze représentants à la cité de Toronto ou à celle de Montréal, si nous répartissions la représentation sur cette base, il y aurait des collèges électoraux aussi vastes que le Royaume-Uni. Il faudrait probablement fondre en un seul trois ou quatre comtés. Voilà ce qui nous en empêche.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Je ne remplirais pas mon devoir, se je permettais à la Chambre de se former en comité sans enregistrer mon protêt contre la répartition de la représentation de la province de Manitoba. Le rapport du comité sur lequel nous sommes appelés à nous prononcer m'apprend que cette province aura dix représentants, l'un élu par la cité de Winnipeg et les neuf autres par le reste de la province. On n'a pas modifié la représentation de Winnipeg. Cette ville dont la population était de 42,300 habitants en 1901 n'élira qu'un seul député. Quant il s'est agi de l'ouest, on a posé en principe qu'on pouvait tailler arbitrairement les collèges électoraux. Il semble pourtant qu'on aurait dû faire preuve de plus de justice envers Winnipeg. Nous croyons que lors du recensement, on n'a pas attribué à cette ville sa juste part de population. Je crois que c'est la ville dont les progrès sont les plus rapides à notre époque. Sans vouloir me montrer trop optimiste ou me livrer à l'exagération, il me semble qu'il y a lieu de croire que dans deux ans la cité de Winnipeg renfermera 80,000 ou 100,000 habitants ; et pourtant, pendant dix ans, cette ville n'enverra qu'un représentant dans cette Chambre. Dans tous les autres collèges électoraux de la province, chaque groupe de 23,652 habitants élira un député, tandis que Winnipeg dont la population est de 42,340 âmes d'après le dernier recensement, n'aura qu'un représentant. Je veux à l'instant même m'élever contre le traitement qu'on fait subir à cette ville. Nous croyons que, malgré les progrès de la province, l'accroissement de sa population aura un terme, car elle se composera nécessairement d'agriculteurs et la superficie du Manitoba est très restreinte. Par conséquent, de toute nécessité, l'augmentation de la population, en dehors de Winnipeg, sera loin d'être aussi forte que dans les parties occidentales des territoires, tandis que la population de Winnipeg croîtra dans la même proportion que celle des Territoires du Nord-Ouest ; or, le bill ne tient pas compte de cette éventualité. Je reproche au comité de s'être montré injuste envers Winnipeg, la ville de tout le pays dont la représentation est la plus faible. Eu égard à sa représentation, elle renferme une plus forte population que toute autre cité et, vu l'importante position qu'elle occupe dans la Confédération et principalement dans l'Ontario, on devrait se montrer aussi généreux que le permet le principe sur lequel repose le présent bill. Ce n'est pas la conduite qu'on a tenue envers Winnipeg.

M. E. HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : Avant que la Chambre se forme en comité, M. l'Orateur, je désire signaler à votre attention la position où se trouve l'Ile du Prince-Edouard. Le parlement a nommé un comité pour répartir la représentation de cette province. Ce comité s'est montré bien injuste envers l'Ile du Prince-Edouard. Notre province se trouve dans une position particulière vis-à-vis le parlement fédéral. Lorsqu'elle consentit à unir son sort à celle de la Confédération des colonies canadiennes, elle croyait qu'elle aurait toujours six représentants dans cette enceinte ; que ce nombre ne serait jamais diminué. Or, le bill à l'étude aura pour effet de déduire de cinq à quatre le chiffre de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard. Lors de la répartition de 1882, sous l'administration de feu le très honorable sir John Macdonald, nous élisions six députés. Le gouvernement, connaissant

dans quelle situation se trouvait l'Ile du Prince-Edouard lors de son entrée dans la Confédération, ne diminua pas notre représentation. En 1892, sous un autre ministère, composé de conservateurs, je dois l'avouer, on appliqua rigoureusement les prescriptions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord à l'Ile du Prince-Edouard et notre province perdit un représentant. Elle en perdra un autre en vertu des dispositions du présent bill. Au lieu de cinq représentants, nous n'en aurons plus que quatre et dans quarante ans, c'en sera fait de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard.

M. DAVIS : Vous avez trois sénateurs.

M. HACKETT : Nous en avons quatre. Ce qui est étrange—que le député de la Saskatchewan se tienne coi—c'est qu'à l'expiration de quarante années, du train que vont les choses depuis vingt ans, la population de l'Ile du Prince-Edouard ne sera plus représentée dans cette enceinte. On ne songeait pas à cela à l'époque de la Confédération. Des délégués de l'Ile du Prince-Edouard assistèrent à la conférence de Québec, en 1867. La réunion eu d'abord lieu à Charlottetown. Les hommes d'Etat de l'époque, désirant réunir les différentes colonies anglaises sur ce continent, se rassemblèrent à Charlottetown, la capitale de notre province, dont j'ai l'honneur d'être originaire. Ils se réunirent dans cette ville et, après avoir longuement discuté la question, ils se transportèrent dans les murs historiques de Québec où ils tombèrent d'accord. Feu D'Arcy McGee, l'un des principaux membres de cette conférence, fit l'observation suivante à nos délégués qui insistaient pour obtenir une juste part de la représentation. " Nous emploierons l'un des gros remorqueurs du Saint-Laurent pour cette petite île en dehors des eaux du golfe." J'appelle l'attention sur le fait que la population de l'Ile du Prince-douard, en présence des difficultés soulevées pendant le siècle dernier relativement à la représentation au parlement et au cens électoral, hésita beaucoup à abandonner ses droits à l'époque de la confédération. Au courant des grandes luttes qu'on s'était livrées pour obtenir un cens électoral moins restreint et de la reconnaissance des droits du peuple qui en avait été la conséquence, il répugnait à notre population de renoncer à ses droits et à son indépendance pour faire partie de l'union des provinces. Pour corroborer mes paroles, je citerai une résolution adoptée lors d'une assemblée publique tenue le 13 avril dernier, dans la ville de Tignish où je demeure. Que le ministre de la Justice y prête attention. M. J. H. Bell, un ancien membre de cette Chambre, proposa cette résolution qui fut appuyée par M. J. A. Brennan. Elle est ainsi conçue :

Attendu qu'à la conférence de Québec, en 1864, tandis que les délégués des autres provinces soutenaient que, si l'Ile du Prince-Edouard entrait dans la Confédération, sa représentation dans la Chambre des communes devrait être basée sur la population de Québec et l'unité générale de la représentation, les délégués de l'île, d'un autre côté, prétendaient qu'une représentation de six députés—deux pour chaque comté—serait la seule acceptable, que tout nombre inférieur à six ne donnerait pas à cette province assez d'influence à Ottawa et que, si on ne pouvait pas nous accorder ce nombre de représentants, nous refuserions de faire partie de l'union ;

Attendu qu'en 1873, pendant le débat qui eut lieu avec les délégués de cette province touchant les conditions finales de l'union, le gouvernement fédéral prétendit que, vu que notre population, qui était alors d'environ 95,000 habitants, équivalait à peine à cinq fois l'unité de représentation, nous n'avions droit qu'à cinq députés ; mais nos délégués insistèrent pour que notre province fut mise sur un pied différent des autres, en ce qui avait trait à la représentation, et soutinrent qu'on devait poser en principe que 95,000 habitants nous donnaient le droit d'être représentés par six députés :

Attendu que le principe pour lequel cette province a toujours combattu a été finalement reconnu par le gouvernement fédéral et incorporé dans le traité d'union.

Attendu que le principe ainsi admis n'était pas restreint quant à son application à une période décennale ou à tout autre laps de temps, mais devait être absolu et permanent—du moins, aussi longtemps que notre population s'élèverait à 95,000 habitants.

Attendu que, conformément à cette entente et à cette convention, la question d'une union avec le Canada a été soumise à la population de cette province et approuvée par le corps électoral et que l'union devint un fait accompli.

Attendu que jusqu'en 1892, cette province a conservé ses six représentants, ayant toujours eu une population de 95,000 habitants et plus ; mais que cette année-là, le gouvernement fédéral a injustement entrepris d'appliquer et a appliqué effectivement le principe de la représentation reconnu dans les autres provinces, et que le nombre de nos représentants fut à tort, réduit de six à cinq ;

Attendu qu'en conformité des pouvoirs conférés par un statut impérial adopté en 1871, le parlement du Canada a récemment ajouté une grande étendue de territoire à ce qui constituait, en 1873, la province de Québec, augmentant par là la population de cette province et aussi la base de la représentation ;

Attendu que cet agrandissement du territoire de la province de Québec, si on le rapproche du fait que notre représentation dépend de la population de cette province, militera encore injustement contre la conservation par l'île du Prince-Edouard de son ancienne représentation ;

Attendu qu'à la présente session du parlement fédéral, bien que la population de cette province soit de 95,000 habitants et plus, on se propose de diminuer de nouveau de cinq à quatre le nombre de nos représentants et d'enlever au comté de Prince la moitié de la répresentation qu'il avait à l'époque de la confédération, ne lui laissant que la moitié du chiffre de député qu'il a justement le droit d'élire en vertu des conditions de l'union ;

Et attendu que l'article 52 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord décrète que la proportion de la représentation d'une province à l'époque de la confédération de devra pas être modifiée ;

Qu'il soit résolu que :—Cette assemblée proteste énergiquement et avec indignation contre la conduite du parlement fédéral qui, en 1892, a réduit à cinq le nombre de nos représentants et contre l'intention du gouvernement fédéral

qui, à la présente session, veut abaisser à quatre le chiffre de notre représentation, conduite qui serait une violation manifeste de la parole donnée à la population de cette province et une infraction directe aux clauses relatives à la représentation de la province contenues dans le traité conclu lors de notre entrée dans l'union.

Je désire maintenant commenter un peu au long cet aspect de la question tel qu'envisagé dans la présente résolution, mais, comme il est six heures, je poursuivrai mes observaions lorsque la Chambre reprendra ses travaux.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend le cours de ses délibérations.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'Assurance de l'Ouest.—(M. McCarthy.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster.—(M. Morrison.)

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre reprend le débat sur la motion du très honorable sir Wilfrid Laurier lui demandant de se former en comité pour délibérer le bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes.

M. E. HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : Lors de la suspension de la séance, j'expliquais à la députation l'étrange position où se trouve l'Ile du Prince-Edouard, en ce qui a trait à la répartition de la représentation au parlement. L'anomalie consiste dans le fait qu'après chaque recensement décennal, cette province semble devoir perdre un de ses représentants et, comme je l'ai déjà dit, il suffira de 40 ou 50 ans pour que notre province ne soit plus représentée. La population de l'Ile du Prince-Edouard est très jalouse des droits qu'elle possède. Au moment de la confédération, elle connaissait les luttes qui avaient eu lieu pendant le siècle dernier pour obtenir un cens électoral moins restreint et une plus forte représentation au parlemnt. Il lui coûtait de renoncer à son indépendance à cet égard sans un mûr examen. En 1884, eut lieu à Québec une conférence dans le but de réunir toutes les colonies du Canada en une seule confédération. La population de l'Ile du Prince-Edouard et celle des autres provinces du Canada avaient envoyé des représentants à cette conférence, mais les nôtres refusèrent de faire partie de la confédération parce que, disaient-ils, nous perdrons notre autonomie en tant que province, nous abandonnerons les droits pour lesquels nous avons lutté pendant si longtemps, et nous ferons partie d'une union qui ne tiendra pas compte de nos justes réclamations. Aussi, refusaient-ils à cette époque d'entrer dans l'Union, bien que d'autres provinces, Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick consentissent à former une alliance. Cette question de l'Union avait été beaucoup débattue dans la province et nos délégués furent blâmés par les membres du gouvernement et aussi par les députés de l'opposition. Je lirai les sentiments qui furent exprimés dans l'Assemblée législative de la province par l'honorable J. C. Pope, qui fut un jour ministre de la Marine et des Pêcheries dans le gouvernement du Canada, et par feu l'honorable George Coles. L'honorable J. C. Pope disait :

> La représentation basée sur la population n'est pas équitable en ce qui a trait à ce pays. Là où il y a de grandes villes, moins d'intérêts viennent en conflit que dans une province comme la nôtre ; par conséquent, je n'ai pas foi en ce principe. De nos jours, les libéraux en font peu de cas. Le comte Russell lui-même n'a aucune confiance dans la représentation basée sur la population. On l'a dit dans cette enceinte, l'an dernier, en vertu de ce principe, Londres aurait plus de représentants que toute l'Ecosse. Si j'avais été l'un des délégués de la province, lorsque les représentants du Canada sont venus ici, et lorsqu'ils ont posé en principe qu'il ne pouvait pas être question d'union à moins que la représentation ne fut basée sur la population, je les aurais arrêtés là, en leur disant : Non, je ne consentirai pas à cela et je blâme le leader de l'Opposition et les autres délégués qui ont accepté cette condition. Ils n'auraient pas dû le faire, car c'était l'une des plus grandes objections qu'on pouvait soulever contre le projet d'union.

Telle est l'opinion qu'exprimait, en 1886, l'honorable James C. Pope alors chef du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable George Coles, leader de la gauche, lui répondit en ces termes :

> L'honorable chef du gouvernement a dit que les délégués n'auraient pas dû admettre le principe de la représentation basée sur la population. Ils ne l'ont pas admis, car après que les délégués canadiens fussent venus ici et eussent exposé leur projet, les pouvoirs des premiers délégués cessèrent et d'autres furent nommés. Par conséquent, c'était au gouvernement à trancher la question.

Les débats de 1866 nous font connaître le sentiment de ces deux personnages qui insistèrent sur le fait qu'ils renonceraient à l'union si on devait s'en tenir à ce principe ; que si la représentation devait être basée sur la population et si on se proposait d'appliquer strictement l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord à la province de l'Ile du Prince-Edouard, ils refuseraient de faire partie de la confédération. Notre province n'unit pas tout d'abord son sort à celui de la Confédération nouvelle.

Le gouvernement impérial désirait vivement que toutes les colonies de l'Amérique

Britannique du Nord s'allliassent et voici une dépêche de lord Grenville, alors ministre des colonies en Angleterre, touchant l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans l'union. Lors de la clôture de la session de 1869, alors que l'île n'était pas représentée dans cette Chambre, le discours du Trône manifestait l'espérance de voir notre province entrer dans la Confédération et lord Grenville transmit de Downing-Street la dépêche suivante, le 4 septembre 1869 :

J'ai lu avec beaucoup de plaisir le discours que vous avez prononcé lors de la clôture de la dernière session du parlement du Dominion du Canada, ainsi que les résolutions adoptées par le parlement, autorisant le gouvernement fédéral à entamer des négociations avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard relativement à l'entrée de cette colonie dans l'Union.

Et je désire que la Chambre et le gouvernement prête une attention particulière à ce qui suit :

J'espère que le gouvernement du Dominion se montrera juste et même généreux envers l'Ile en fixant les conditions de l'entente projetée et que le gouvernement de l'Ile accueillera favorablement les propositions qui lui seront faites, car je crois qu'il serait avantageux pour toutes les colonies de l'Amérique britannique du nord de n'avoir qu'un seul gouvernement ; et le gouvernement de Sa Majesté suit avec beaucoup d'intérêt les différentes démarches qui tendent à la réalisation de cet important projet.

Cette dépêche, adressée en 1869 par lord Grenville, nous apprend qu'il entretenait l'espoir que le gouvernement du Dominion se montrerait juste et même généreux envers la colonie de l'Ile du Prince-Edouard. Or, de quelle manière a-t-il fait preuve de justice et de générosité ? L'île avait six représentants dans cette enceinte à l'époque de son entrée dans l'union ; elle n'en a plus que quatre aujourd'hui et je le répète, à chaque recensement, tous les dix ans, elle perdra un nouveau représentant, si bien qu'en fin de compte elle n'enverra plus un seul député au parlement. Est-ce se montrer généreux que de dire à la population de l'Ile du Prince-Edouard : Nous vous avons engagé à faire partie de la Confédération ; nous vous avons promis une certaine représentation au parlement ; mais, après chaque recensement décennal, vous perdrez une partie de cette représentation ? On me dira que cette question est du ressort des tribunaux. Mais la population de notre province n'avait pas prévu cela ; elle n'a pas cru un seul instant qu'il lui faudrait recourir aux cours de justice pour faire reconnaître ses droits. Elle s'en rapportait à l'esprit de justice du gouvernement du Canada. Il est vrai que récemment l'affaire fut portée devant la cour Suprême dont la décision nous fut défavorable. Mais les savants juges de cette cour ne sont pas infaillibles ; nous savons que souvent leurs arrêts ont été infirmés par le comité judiciaire du Conseil privé de la Grande-Bretagne, le plus haut tribunal de l'empire.

Bien que je tienne en haute estime les connaissances légales des membres de la cour Suprême, je ne puis m'empêcher de croire qu'advenant un appel au comité judiciaire du Conseil privé, leur décision serait infirmée, ce qui arrive fréquemment.

En 1870, l'honorable sir George Etienne Cartier et MM. Tilley et Kenney visitèrent la province de l'Ile du Prince-Edouard et tentèrent de l'entraîner dans la Confédération ; cependant, la population s'y opposa encore parce qu'elle croyait que, sans une représentation de six députés au parlement, son influence serait presque nulle. Le conseil de l'île exprima son sentiment de la manière suivante :

Même s'il était possible de conclure une union aux conditions qui nous seront proposées, les représentants de l'Ile du Prince-Edouard occuperaient une position peu enviable lorsqu'ils seraient appelés à se prononcer au parlement à Ottawa, principalement sur l'emploi des deniers publics qu'on voudrait dépenser pour faire disparaître les griefs des autres colonies contre la Confédération.

Voici l'une des objections que les nôtres soulevaient contre le projet d'union et cette objection n'a pas perdu de sa force. Quant à moi, je proteste contre la diminution du nombre de nos représentants au parlement.

En 1873, on entama de nouvelles négociations, et je veux que cette Chambre comprenne bien les grands avantages que la population de l'Ile du Prince-Edouard s'attendait à retirer de sa représentation au parlement. Notre province chargea les honorables messieurs Haythorne et Laird de s'entendre avec le gouvernement canadien sur les conditions de l'union. Sir William Robertson était alors gouverneur de cette province. Pour démontrer quelle importance on attachait au chiffre de notre représentation dans la Chambre des communes, je lirai une dépêche que le gouverneur de l'île, le représentant des autorités impériales, transmit à M. Haythorne :

6 mars 1873.

Le conseil est en faveur de la dissolution des Chambres qui aura lieu demain. Nous espérons qu'on accordera six représentants.

(signé) WILLIAM ROBINSON.

M. Haythorne fit la réponse suivante :

On nous accorde six représentants. Pars d'Ottawa pour chez moi demain.

L'honorable M. Haythorne croyait que la représentation de l'Ile serait toujours de six députés et c'est parce qu'elle entretenait la même opinion que la population consentit à entrer dans la Confédération. Autrement, elle aurait constamment refusé. Je constate que le ministre de la Justice, lors de la présentation de ce bill, a déclaré que l'Ile se trouve hors de cause. Bien que j'aie une excellente opinion des connaissances légales de l'honorable ministre, j'ai été surpris de

l'entendre se prononcer pendant que la cause était encore pendante. Il a dit :

Je puis dire tout d'abord que, pour ce qui est de l'Ile du Prince-Edouard, il n'y a aucune nécessité d'engager un débat, parce que quelle que soit l'opinion que vous ayez, et que vous interprétiez ou non le mot "Canada" dans le paragraphe 4 de l'article 51 comme s'appliquant seulement aux quatre provinces originales ou au Canada d'aujourd'hui, cette île se trouve hors de cause.

Selon moi, le ministre n'avait pas le droit de faire une pareille déclaration pendant que le tribunal délibérait encore, et tout avis qu'il pouvait exprimer était de nature à influencer l'opinion des juges. Je n'ai jamais eu connaissance de rien de semblable. Il me semble que le ministre aurait dû éviter d'exprimer son opinion qui pouvait avoir du poids auprès des juges.

Je dirai un mot du principal argument invoqué par l'honorable premier ministre. Commentant l'amendement proposé par le représentant de Grey-est (M. Sproule), vers la date de la présentation du projet de loi, l'honorable premier ministre disait que nous n'avions pas autre chose à faire que d'appliquer la loi et il ajoutait :

Qu'on me permette de citer de nouveau l'article 51 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, afin de démontrer que nous sommes rigoureusement tenus d'adopter une nouvelle répartition de la représentation.

L'article 51 statue que :

Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante et onze, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau.

L'article ne dit pas "pourra être", mais "sera".

Ainsi, il se croyait obligé de faire une répartition nouvelle. Or, je désire vous faire voir, M. l'Orateur, que le mot " sera " se retrouve aussi dans les conditions qui étaient attachées à notre entrée dans la Confédération. On y lit :

Vu que la population de l'Ile du Prince-Edouard a augmenté de 15,000 et plus depuis l'année 1861, cette île sera représentée dans la Chambre des communes par six députés ; la représentation sera remodelée, en temps et lieu, en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Puisque l'honorable premier ministre croit que le mot " sera " l'oblige à faire cette répartition nouvelle, j'espère qu'il se croira également tenu par le mot " sera " d'accorder six représentants à l'Ile du Prince-Edouard. Autrement, cette province pourra se trouver dans une position anormale.

J'appellerai votre attention et celle de la Chambre sur l'opinion d'avocats éminents, aujourd'hui disparus, mais dont l'avis a toujours été grandement respecté par la population de ce pays. Je citerai, entre autres, l'opinion de feu Dalton McCarthy, de son vivant l'un des avocats d'Ontario dont l'habileté était universellement reconnue. Il disait :

Nous ne pouvons, par exemple, abolir notre Sénat. On trouve curieux que nous n'ayons pas autant d'attributions que les législatures provinciales. Celles-ci peuvent abolir, et elle ont de fait aboli, leur deuxième Chambre, mais nous n'avons pas cette attribution. Nous ne pouvons pas diminuer le nombre des membres de cette Chambre. Les législatures provinciales le peuvent. Nous pouvons par une disposition spéciale augmenter le nombre des députés, mais c'est parce qu'il y a une disposition explicite à cette fin. Je tiens pour certain que nous ne pouvons pas modifier notre quorum. Il est de vingt membres, et il doit rester à vingt. C'est l'un des points réglés par la constitution, en ce qui concerne cette Chambre. Puisqu'il en est ainsi, il nous faut rechercher dans ces divers articles quelles sont nos attributions, en ce qui a trait aux changements à faire à la Chambre des communes. L'article 40 dit-:

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seront—en ce qui concerne l'élection des membres de la Chambre des communes—divisées en districts électoraux comme suit :

Jusqu'à ce qu'il ordonne autrement. On voit qu'il n'y a pas là d'attributions explicites, mais il y a une attribution implicite, car jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement comporte clairement que nous pouvons en ordonner autrement et, conséquemment, comme l'a dit très à propos mon honorable ami le député de Bothwell (M. Mills), cet article, s'il n'en existait pas d'autres, nous conférerait le droit d'augmenter ou de diminuer, de modifier la répartition des sièges et, de fait, nous conférerait des attributions presque illimitées, et cependant, il est clair, en dépit de cet article, que nous ne pouvons pas diminuer notre nombre. Nous pouvons l'augmenter, mais pourquoi ? Parce qu'un autre article nous confère le droit de le faire. Qu'on relise l'article 40 et l'article 52. L'article 52 dit :

Le nombre des membres de la Chambre des communes pourra, de temps à autre, être augmenté par le parlement du Canada pourvu que la proportion établie par le présent acte dans la représentation des provinces reste intacte.

Sans l'article 52, nous aurions le droit, non-seulement d'augmenter, mais de diminuer ; mais, comme l'article 52 nous confère simplement le droit d'augmenter, il est clair que l'attribution implicite qui découlerait de l'article 40, est restreinte par le droit et l'attribution d'augmenter simplement.

Qu'on me permette maintenant de citer l'opinion d'une personne qui fut un jour ministre de la Justice du Canada, feu l'honorable M. Dickey. Parlant sur ce sujet en 1892, il disait :

Il est indifférent que les conseils législatifs des différentes provinces existent ou non. La convention que nous avons faite alors ne contenait rien concernant les affaires intérieures des provinces. On laissait les provinces s'occuper des conseils législatifs, des membres de l'assemblée législative, et de toutes ces questions, parce que c'étaient des corps qui se connaissaient l'un l'autre. Mais en se réunissant, le parlement central a été empêché d'intervenir dans tout ce qui serait un empiètement sur les droits des différentes provinces. Il en est de même au sujet de l'augmentation du nombre des membres du parlement. Nous ne pouvons pas en diminuer le nombre dans chaque pro-

vince, pour la même raison, savoir : parce-qu'il faut conserver les droits des différentes provinces du Canada.

Ainsi, deux des plus habiles avocats qui ont vu le jour au Canada pendant une période de 40 à 50 ans tombent d'accord pour dire que le nombre des représentants accordés à une province à l'époque de la Confédération ne saurait être diminué. Par conséquent, je soutiens que tout remaniement de la carte électorale qui prive l'Ile du Prince-Edouard d'un représentant est injuste. On dira peut-être que la même chose a eu lieu en 1892 par suite de l'application rigoureuse de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. L'Ile du Prince-Edouard formant une province du Canada, ayant une entité propre, possédant le droit de représentation au parlement, il est souveraienment injuste de la priver d'une partie de sa représentation dans cette Chambre

Je demande à l'honorable leader du gouvernement et à ses collègues de nous dire si la population de l'Ile du Prince-Edouard sera obligée de porter sa cause devant le comité judiciaire du Conseil privé en Angleterre. Le gouvernement est libre de régler cette question. Il accorde dix députés aux Territoires du Nord-Ouest, tandis qu'il en enlève un à la province de l'Ile du Prince-Edouard. Je lui demande au nom de la justice de permettre au moins que la représentation de notre province demeure ce qu'elle est. J'irai plus loin, et je déclarerai que le gouvernement peut rétablir le chiffre de la représentation qu'avait notre province à l'époque de l'Union. Je demande aux membres de la Chambre de faire en sorte que notre province, la plus petite, mais l'une des plus belles du Dominion, n'ait aucun motif de plainte. Ainsi que je vous l'ai démontré, M. l'Orateur, avant la suspension de la séance, une vive agitation existe chez nous. Il ne s'agit pas d'une question de parti ; c'est une question qui intéresse la population d'une extrémité à l'autre de la province. J'espère que le gouvernement trouvera un moyen de modifier le bill dont le parlement est saisi et de conserver à la province de l'Ile du Prince-Edouard le même nombre de représentants.

M. HUGHES (King, I. P.-E.) : J'ai été quelque peu surpris en entendant les observations de mon honorable ami, (M. Hackett), attendu qu'il y a dix ans environ, lorsque le dernier bill de répartition de la représentation fut mis à l'étude et lorsque le nombre des représentants de l'Ile du Prince-Edouard fut diminué pour la première fois, mon honorable ami et ses confrères de l'Ile du Prince-Edouard n'ont pas fait entendre un seul mot de protestation. A cette époque, le comté de King était représenté dans cette enceinte par deux députés conservateurs, mais ni l'un ni l'autre n'a élevé la voix. Mon honorable ami, qui alors ne faisait pas partie de cette Chambre, était cependant un membre influent du collège électoral qu'il représente aujourd'hui, et il prit une part active à la lutte politique. A cette époque, pas une seule assemblée ne fut tenue dans la circonscription électorale de mon honorable ami, pas une seule résolution ne fut adoptée, aucune objection ne fut soulevée, aucun protêt ne fut enregistré contre la diminution de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard.

Pourquoi donc invoquer ce grief à cette époque tardive ? A mon avis, c'est lorsque la représentation a été diminuée pour la première fois, qu'il aurait fallu protester. Mais les amis politiques de l'honorable député étaient alors à la tête des affaires publiques et mon honorable ami a probablement cru que les principes de la stratégie politique lui interdisaient alors de soulever cette question.

En prêtant l'oreille au discours de l'honorable député, ce soir, je n'ai pu m'empêcher de penser à l'excellente occasion qu'il avait perdue d'aller plaider devant la cour Suprême la cause de la province de l'Ile du Prince-Edouard, lorsque ce tribunal fut appelé à se prononcer. Il a fait entendre un vigoureux plaidoyer dans cette enceinte ce soir, et il est malheureux qu'il n'ait pas fait son argumentation lorsque la cour Suprême a été saisie du litige. S'il eût été empêché de comparaître devant le tribunal parce qu'il n'appartenait pas à la profession légale, je suis certain que l'avocat qui soutenait la cause de l'Ile du Prince-Edouard aurait été très heureux de faire connaître à la cour le raisonnement de l'honorable député. Celui-ci nous déclare qu'en 1881, le gouvernement de sir John A. Macdonald a permis à l'Ile du Prince-Edouard de conserver le nombre primitif de ses représentants, bien que le chiffre de sa population ne lui permît pas d'avoir une représentation aussi forte. La raison en était, je crois, que le recensement de 1881 étant le premier dénombrement fédéral depuis l'entrée de l'Ile dans la Confédération, il n'y avait pas, en ce qui avait trait à l'Ile du Prince-Edouard, de recensement précédent pour établir une comparaison. Par conséquent, personne ne pouvait dire si l'article relatif à la diminution de 20 pour 100 exemptait la province de voir diminuer sa représentation. Telle est, je crois, la raison qui a déterminé le gouvernement de sir John A. Macdonald à cette époque, à ne pas diminuer la représentation de la province ; du moins, c'eût été une raison valable. Mais, en 1891-92, lorsque le recensement suivant eut lieu, la représentation de l'Ile du Prince-Edouard fut diminuée. A cette époque, sir John Thompson était, je crois, le leader du gouvernement, ou bien il était ministre de la Justice, et il déclara que rien dans la constitution ne protégeait cette province contre une diminution de sa représentation.

Comme je l'ai déjà dit, les députés conservateurs d'alors, le parti conservateur et la presse conservatrice de l'Ile du Prince-Edouard acceptèrent la réduction qui venait d'avoir lieu. Par conséquent mon honora-

ble ami et ses partisans s'y prennent un peu tard pour chercher à tirer un avantage politique de cette question, aujourd'hui. Nous devons nous conformer à la constitution sous laquelle nous vivons.

Je regrette autant que qui que ce soit que nos délégués, lors de l'union, n'aient pris aucune disposition pour prévenir une pareille occurrence. Je regrette aussi que la représentation des autres provinces maritimes ait été diminuée, car cela diminue d'autant l'influence des provinces de l'est, dans le parlement du Canada. Le plus haut tribunal du pays a décidé que la loi ne nous offrait aucun recours et il n'y a rien dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord pour assurer l'intégrité de la représentation des provinces maritimes, mais je crois que si la situation qui nous est faite était clairement exposée à nos amis des autres provinces, ils consentiraient à modifier la constitution de manière à empêcher la représentation des provinces maritimes d'être diminée au-dessous de ce qu'elle était au moment de l'entrée de ces provinces dans la confédération. Si les autres provinces consentaient à cet arrangement, il pourraient se faire facilement et je suis convaincu qu'il aura lieu avant le prochain remaniement décennal.

D'après moi, c'est la seule manière de régler cette question. Je ne vois pas ce que mon honorable ami avait à gagner en venant la soulever ici ce soir, si ce n'est de créer de l'embarras dans un but électoral. Je dis qu'il nous faut nous soumettre à la constitution, et puisque la question a été décidée contre nous par le plus haut tribunal du pays, il doit comprendre que tout ce qu'il pourrait dire ce soir n'affecterait en rien le résultat. Son discours n'avait d'autre but que de fournir de la copie aux journaux conservateurs de l'Ile du Prince-Edouard et de chercher à embarrasser le gouvernement.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

Article 1.

M. TISDALE : J'ai quelques remarques à faire concernant une des propositions contenues dans ce projet de loi et je profite de cette occasion pour les faire. Je diviserai mon discours en quatre points ; premièrement, le champ de la discussion ; deuxièmement, les principes à appliquer dans la division des comtés ; troisièmement, l'application de ces principes dans le comté de Brant et les chiffres qui s'y rapportent; quatrièmement, des remarques générales sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne veux pas du tout restreindre le droit de mon honorable ami de présenter toutes les objections qu'il lui plaira, mais je crois que le moment n'est pas bien choisi. Pour le moment il s'agit de l'article 1 du bill et la discussion doit être restreinte à chaque article, au fur et à mesure qu'il vient devant le comité.

M. TISDALE : Tant que je ne m'écarterai pas d'une des propositions du bill, en parlant d'un comté en particulier, je crois que je serai parfaitement en règle.

Le PREMIER MINISTRE : Non ; d'après le règlement, la discussion doit être restreinte à l'article soumis au comité, et il s'agit dans le moment de l'article 1er. Cependant, si l'honorable député désire se livrer à des considérations générales sur le bill je ne m'y oppose pas, mais je ne voudrais pas que cette latitude créât un précédent. Quant nous serons à discuter le bill par article, je demanderai que la discussion soit restreinte à l'article soumis au comité.

Article 2.

M. TISDALE : Soyez convaincu, M. l'Orateur, que mon intention est de faire quelques remarques sans du tout chercher à provoquer une discussion générale sur le principe du bill ; c'est pour cette raison que j'ai parlé du champ de la discussion. Je discuterai seulement les divisions faites par le comité et le principe en vertu duquel ces divisions ont été faites. Je donnerai aussi des chiffres pour mieux établir la position que je prends et démontrer le bien fondé de mes objections. Voilà les limites dans lesquelles j'entends restreindre la discussion.

Je commencerai par chercher à découvrir, si c'est possible, le principe sur lequel le comité s'est basé, car malheureusement, ni dans le bill, ni dans le discours de l'honorable premier ministre il n'y a quoi que ce soit de nature à nous fournir le moindre indice sur la règle suivie par le comité.

Il faut, cependant, faire une exception ; car dans son discours, l'honorable premier ministre a posé une règle unique que malheureusement on ne retrouve pas dans le bail ; il a déclaré qu'il faudrait respecter les limites des comtés. C'est en vertu de ce principe que les circonscriptions électorales avaient été divisées et c'est pour étudier ce principe et l'application qui en a été faite que je me propose de retenir la Chambre quelques instants. Je vais citer quelques extraits de discours prononcés par l'honorable premier ministre dans cette Chambre. J'étudierai d'abord jusqu'à quel point les travaux du comité se conforment au principe unique préconisé par l'honorable premier ministre depuis son avènement au pouvoir. En 1889, le gouvernement soumit un projet de loi, mais il fut rejeté par le Sénat comme inconstitutionnel, vu qu'il n'y avait pas de recensement en perspective à cette époque, et que le temps était inopportun pour opérer de pareils changements. Cependant, la Chambre, conduite par l'honorabgle premier ministre, adopta le bill. Autant que cela dépendait de l'autorité du gouvernement, ce bill est devenu loi et les citations que je me propose d'en faire ont pour but de faire comprendre la nature du remaniement

que le gouvernement avait alors en vue. Les principes que l'honorable premier ministre invoquaient alors sont exposés comme suit dans les " Débats " de 1899 :

Lorsque, en vertu des dispositions qui précèdent, quelque comté ou cité doit être partagé en plus d'un district électoral, cette division sera faite par un bureau de commissaires composé de trois personnes au moins, qui seront des juges de la Cour Suprême de Judicature pour Ontario, lesquels, à cet effet, seront nommés par lettres patentes sous le grand sceau, et partageront chacun de ces comtés ou cités suivant le nombre de collèges électoraux qui lui est assigné par le présent acte.

Les lettres patentes nommant ces commissaires leur prescriront, en faisant ces divisions de tenir compte de la répartition de la population suivant le dernier recensement du Canada, la commodité du public, et de faire ces divisions de la manière qui lui paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés.

Voilà quels étaient les principes proclamés par le gouvernement et sanctionnés par la Chambre. Ils ont été rejetés par le Sénat, non sur le principe du bill, mais parce que le Sénat a considéré que le bill était incompatible avec l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et qu'un remaniement des divisions électorales ne pouvait avoir lieu à la suite d'un recensement. L'opposition était aussi de cette opinion. C'est la seule objection que nous avons faite au bill. Les honorables députés de la droite, à cette époque, tenaient fortement à ces principes, et pour ma part, je les approuve en grande partie. J'ai même prononcé un discours dans ce sens et les deux partis étaient d'accord, pour la première fois, sur un projet destiné à remanier les divisions électorales.

Je considère ce principe comme un des plus importants, et pendant que j'y pense, je dirai qu'à une autre phase de la discussion j'aurai certaines remarques à faire sur le principe général qui doit régir ces questions. Plus tard, probablement à l'occasion de l'amendement dont j'ai donné avis, je demanderai l'opinion de la Chambre sur ce point. Je dis donc que les honorables députés de la droite devaient tenir fortement à ces principes puisqu'ils ne se sont pas contentés de les énoncer dans le bill présenté en 1899. Ils ne furent pas satisfaits de la décision du Sénat qui avait agi dans les limites de sa juridiction, car l'année suivante, en 1900, ils revinrent à la charge avec le même bill. Le bill était virtuellement le même et de la manière la plus solennelle, l'honorable premier ministre et ses partisans s'engagèrent à confier la division des comtés, toutes les divisions, à des juges. Ceci m'amène à parler de l'attitude de l'honorable premier ministre et de ses collègues, concernant les principes qu'ils ont adoptés dans le bill actuel, et pour qu'il n'y ait pas d'erreur, je vais citer le commencement du discours que l'honorable premier ministre a prononcé en déposant le bill actuel, car je considère qu'il est très important de savoir en vertu de quelles règles et de quels principes ces divisions ou remaniements de comtés auxquels je me suis opposé, ont été faits. Ou la majorité avait reçu un mot d'ordre, ou elle a été laissée à elle-même sur la ligne de conduite à suivre. En proposant le bill, l'honorable premier ministre commença son discours comme suit :

Notre but, notre désir est de présenter un projet de loi juste qui donnera à tous la même mesure de justice, de liberté et de responsabilité.

Tout le monde admettra cela.

Le parti libéral a toujours soutenu que le remaniement des collèges électoraux, après chaque recensement, devrait se faire d'après certains principes clairs et arrêtés et que tout le monde pourrait comprendre. Cela devrait être la coutume du pays et s'appliquer partout et toujours lorsqu'une répartition de la représentation a lieu, quel que soit le parti qui est à la tête des affaires.

Je ne vois rien dans le bill qui soit une application de la proposition émise par l'honorable premier ministre. Il ne parle pas ici d'un principe, mais des règles qui devaient être observées. En 1899 et 1900, il était disposé à adopter le système anglais, mais en 1903, il n'en veut plus du tout.

En Angleterre, on adopte le principe du bill dans une conférence et la division des districts électoraux est laissée à une commission indépendante. En 1890, l'honorable premier ministre était dans la bonne voie, mais aujourd'hui, il s'écarte du principe qu'il a lui-même posé. La première fois, ce principe que nous approuvons, fut énoncé dans le bill même qu'il fit adopter par cette Chambre, mais malheureusemnt, il voulut faire adopter ce bill à une époque qui rendait son adoption inconstitutionnelle ; mais ce principe lui tenait tellement à cœur, qu'il voulut le consacrer de nouveau dans un autre bill et s'il n'en avait tenu qu'à lui, ce bill serait maintenant la loi du pays. Je ne veux pas de règles ni de lois non écrites sur des questions concernant la position des partis politiques. Mon expérience en politique se réduit à peu de choses, car je ne suis pas un politicien, bien que je représente, depuis un certain temps, une division électorale dans ce parlement.

Mais l'expérience m'a enseigné qu'il faut être prudent, lorsqu'il s'agit de distribuer le mérite et le blâme à l'un ou à l'autre parti. Sur les questions touchant aux deux partis, il doit exister des règles fixes, clairement définies, que tout le monde puisse comprendre.

Où voit-on ces règles dans le bill actuel? Quand j'entends les honorables députés de la droite émettre de grands principes et quand je les vois ensuite les violer ouvertement, cela me rappelle les paroles du grand poète Shakespeare qui connaissait si bien la nature humaine :

" Methinks thou doth protest too much."

Je crains que toutes ces protestations d'honnêteté et de justice, de la part de nos adversaires, ne cachent quelques sinistres pro-

jets. Sans être politicien, je ne puis m'empêcher d'avoir des soupçons, et je me demande pourquoi toutes ces protestations.

L'honorable premier ministre a une manière très séduisante de présenter les choses. Je n'ai jamais connu un autre homme possédant à un tel degré le don de faire croire qu'il a l'intention de faire une chose quand il se propose de faire exactement le contraire. Il s'est donné la peine d'expliquer le bill qu'il proposait à la Chambre. En réalité, ce n'était pas un bill du tout ; ce n'était qu'une ébauche, le premier article disait combien il y aura de membres dans la Chambre des communes du Canada, puis venait une annexe en blanc, qui devait être remplie plus tard, et c'est cette annexe qui devait constituer le bill. Voici ce qu'il disait :

Voilà le bill que je me propose de présenter. Il n'est pas suivi de l'annexe. Si nos amis de la gauche l'acceptent, nous entendons, après qu'il aura été examiné et voté en deuxième délibération, le renvoyer devant un comité spécial composé de sept membres, dont trois représenteront l'opposition et seront choisis par elle. Le travail du comité consistera à créer les circonscriptions électorales qui éliront des représentants. Autrement dit, nous ne déposons pas un projet de loi tout mâché que nos amis et l'opposition devront, bon gré, mal gré, avaler en une seule bouchée ; au contraire notre dessein est d'inviter nos amis de la gauche à nous rencontrer dans une salle de comité pour y conférer avec nous du partage des collèges électoraux et même de la création de toutes les circonscriptions qui auront le privilège d'envoyer ici un représentant. Nous voulons marcher sur les traces du gouvernement de M. Gladstone, en Angleterre. Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui aura au moins le mérite de rendre justice à tous. Nous espérons pouvoir soumettre à la Chambre un bill exempt des tares qu'on trouve dans les bills de répartition de 1882 et 1892. S'ils veulent nous rencontrer en comité pour délibérer ce bill d'une manière honnête, sans que les uns cherchent à battre monnaie aux dépens des autres, nous pourrons, croyons-nous, présenter à la députation un projet de loi dont tous les Canadien auront lieu d'être fiers, un projet de loi qui ne prêtera pas le flanc à la critique comme les lois de remaniement de la représentation adoptées antérieurement, au Canada. Nous nous proposons de tracer une ligne de conduite à suivre non seulement aujourd'hui, mais dans toutes les circonstances.

Il est facile de voir que les principes de l'honorable premier ministre ne sont pas aujourd'hui ce qu'ils étaient en 1899 et en 1900. C'était peut-être audacieux d'espérer que les honorables députés de la droite resteraient si longtemps fidèles aux mêmes principes. Si je ne savais pas avec quelle facilité ils changent d'opinion, je pourrais être surpris, mais de tous les changements d'opinions qui se sont opérés dans l'histoire des partis politiques du Canada, des Etats-Unis ou d'Angleterre, celui-ci est probablement le plus remarquable. L'honorable premier ministre déclare que la question des délimitations est la plus importante du bill, et nous sommes tous d'accord sur ce point. Nous avons accepté le tribunal qu'il nous proposait ; nous avons donné des gages de notre bonne foi et nous avons cru que malgré tout, il serait peut-être possible d'arriver à un arrangement impartial.

Pour le moment, je me contenterai d'insister sur un point sur lequel il serait temps d'avoir des explications. Je voudrais savoir pourquoi on a renoncé aux propositions acceptables et équitables faites par l'honorable premier ministre en 1899 et en 1900. La Chambre entière s'était engagée à les accepter, excepté sur un point, l'honorable premier ministre voulait que le gouvernement désignât lui-même les juges, tandis que nous demandions que les juges en chef fussent ex officio membres de ce tribunal. Nous croyions que cette manière de composer le tribunal serait moins personnelle que si les juges étaient désignés par le gouvernement, mais je dis qu'en principe, il vaut mieux faire faire les divisions par les juges, et pour ma part, je considère que dans certaines circonstances, les juges constituent le tribunal le plus impartial.

Je me suis un peu écarté du programme que je m'étais tracé pour insister sur ce point ; mais mon but était de faire voir comme nous étions bien près de nous entendre sur la solution de ce difficile problème. En parlant des règles qui devaient régir ces divisions, l'honorable ministre est devenu éloquent. Il ne voulait même pas se fier aux juges—et il avait raison—à moins que le parlement ne leur donnât des instructions précises sur la manière de procéder. Mais quand il s'est agi de passer de la théorie à la pratique, ce n'était plus cela du tout.

La première fois, le projet était purement académique, parce que le gouvernement se doutait probablement que le Sénat rejetterait le bill et que pendant les trois ou quatre années suivantes, on aurait tout le temps nécessaire pour préparer un autre projet, quand le temps serait venu de frapper un grand coup. Je cherche à expliquer la conduite des honorables ministres, car ils ne nous ont encore donné aucune raison pour avoir ainsi abandonné leurs principes de 1899 et de 1900. Dans son discours de cette année, l'honorable premier ministre semble les avoir complètement oubliées. Il nous a rappelé une motion qu'il avait proposée en 1882 et que le parti conservateur de cette époque n'avait pas voulu accepter. Dans cette motion, il voulait soumettre à une commission, non pas la division des circonscriptions électorales, mais les principes en vertu desquels le remaniement devait se faire; mais comme je l'ai dit, en 1899 et en 1900, il tenait tellement à avoir une loi juste qu'il a proposé et fait adopter deux fois un bill par lequel il définissait les règles qui devaient guider les juges et qui instituaient un tribunal compétent et indépendant pour régler la question.

J'étais fier de l'honorable premier ministre quand je l'ai entendu déclarer qu'il soumettrait l'affaire à un comité de la Chambre—un comité dans lequel il aurait la majorité—et ajouter qu'il préférait ce comité à un tribunal composé de juges. Je tiens à dire que sa confiance n'était pas mal placée; il savait ce qu'il faisait. Mais j'aurai l'occasion de revenir plus longuement sur ce point. Pour le moment, je me contenterai de faire voir le résultat des délibérations de ce comité dans un comté voisin du mien. Je rappellerai à l'honorable premier ministre et à ses collègues que sans l'intervention du Sénat les principes équitables et justes qu'ils avaient posés pour la division des comtés auraient force de loi aujourd'hui, et j'aimerais à les voir demander l'abrogation d'une loi qu'ils auraient eux-mêmes fait voter.

Cependant ils renient ouvertement aujourd'hui les excellents principes qu'ils ont eux-mêmes posés, qu'ils sont moralement, sinon légalement tenus d'observer ; ils soumettent la question à un triunal partisan, un tribunal qui ne devrait pas être appelé à se prononcer sur une question de cette nature. Je ne voudrais pas voter en faveur d'un proposition demandant de faire décider cette question par un comité dont la majorité serait composée de députés appartenant à mon propre parti.. Je ne voudrais pas exposer mes amis aux soupçons, mêmes s'ils s'efforçaient d'être justes et impartiaux.

Cette proposition n'a rien pour la recommander, et nos adversaires eux-mêmes n'y ont pas confiance. Ils veulent bien accepter les conclusions du comité actuel, mais ils ne voudraient pas d'un comité composé de quatre membres de l'opposition et de trois députés ministériels. Je ne demanderais à personne de se fier à moi, dans des affaires politiques, à moins que je pusse me fier à lui et je répète que ce n'est pas ce tribunal qui aurait dû être choisi. Cela n'est pas juste pour la majorité, si elle agit honnêtement, et la minorité est impuissante. A tous les points de vue, cette proposition est regrettable et je regrette d'avoir à dire qu'il est clairement démontré que le comité n'a pas agi avec impartialité, au sens politique du mot.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. TISDALE : Certainement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Parlant de la proposition qu'il vante aujourd'hui, n'a-t-il pas dit : " C'est une comédie, rien autre chose qu'une comédie " ?

M. TISDALE : A propos de quelle proposition ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Celle de soumettre la division des comtés à des juges.

M. TISDALE : J'ai dit que j'étais en faveur de soumettre la chose à des juges, mais que les conditions imposées par ce bill en faisaient une pure comédie. C'est le gouvernement qui devait désigner les comtés qui seraient divisés ; le tribunal ne devait pas avoir le droit de dire quels comtés seraient divisés, le gouvernement ne voulait pas permettre la division de tous les comtés ayant droit à deux représentants au plus. C'est cela que j'ai qualifié de comédie, car dans mon propre comté, si les juges avaient procédé équitablement, d'après les règles établies, ils n'auraient pas pu faire autrement que de donner des avantages à mes adversaires, sans mutiler le comté et les municipalités.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cependant, l'honorable député prétend aujourd'hui que la question devrait être soumise à des juges, mais avec des instructions.

M. TISDALE : Certainement, cela était dit dans le bill et les instructions étaient données. Si ces instructions avaient dû s'appliquer à tous les comtés, la chose eut été bien différente; ; mais on ne les appliquaient qu'aux comtés que le gouvernement devait désigner. On ne voulait pas suivre la même règle dans d'autres comtés que le gouvernement ne nommait pas et dans lesquels il n'avait pas d'espoir d'améliorer sa position. L'honorable ministre des Douanes me permettra de lui dire que je suis surpris et même peiné de voir qu'au cours d'une longue carrière politique, on me reproche, pour la première fois, d'avoir faussement exposé une question de la nature de celle qui nous occupe.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas accusé l'honorable député.

M. TISDALE : Je demande pardon à l'honorable ministre, il m'a certainement accusé. Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer de ses remarques.

Si j'ai mal interprété ses paroles, je consens à sortir de cette Chambre pour n'y jamais remettre les pieds. Il n'y a pas d'accusation plus perfide que celle qu'on formule de manière à pouvoir lui donner, au besoin, une autre signification.

Je tiens à dire à l'honorable ministre que si je n'ai pas insisté sur mon amendement ce soir, c'est pour lui donner une nouvelle occasion de réfléchir et de voir s'il ne pourrait pas se décider à agir avec plus de justice. Il est inutile de chercher à le convaincre à présent, car un homme convaincu malgré lui, ne change pas d'opinion.

Je préfère lui donner du temps, et je ne présenterai mon amendement qu'après que le bill aurait subi l'épreuve du comité, car je voudrais, dans l'intérêt des deux partis, que cette question fût réglée de manière à nous débarrasser pour toujours des discussions désagréables qui provoquent toujours ces question de divisions de comtés.

Je suis intimement convaincu que dans le cas particulier qui nous occupe, on n'a pas agi avec justice. Commençons par la ville de

Brantford. Avant que le bill fut présenté, deux institutions importantes firent des représentations au gouvernement. L'une est le conseil municipal dont les membres appartiennent aux deux partis politiques, et l'autre c'est la chambre de commerce, dont la composition est aussi mélangée, mais dont les membres ne sont pas élus d'après leurs opinions politiques, comme cela se fait bien souvent pour les conseillers municipaux. La résolution du conseil municipal disait :

Il est par conséquent résolu que dans l'opinion de ce conseil la ville de Brantford a maintenant acquis assez d'importance, tant sous le rapport de la population qu'autrement, pour avoir un représentant à elle seule, et dans le remaniement qui doit avoir lieu, la ville de Brantfort devrait fournir une circonscription électorale pour l'élection d'un député à la Chambre des communes, et qu'une copie de cette résolution soit adressée par le greffier à sir Wilfrid Laurier ; à l'honorable C. Fitzpatrick, ministre de la Justice ; à l'honorable William Paterson, ministre des Douanes et à M. C. B. Heyd, M.P., à Ottawa, immédiatement, afin qu'ils connaissent les vœux de cette ville, avant que le bill concernant le remaniement des circonscriptions électorales deviennent loi.

Cette résolution fut adoptée par 9 voix contre 5. Vers la même époque, la chambre de commerce adopta aussi une résolution proposée par M. C. H. Waterous et appuyée par M. W. George Elliott, M. Waterous étant un libéral très influent et M. Elliott un conservateur très en vue. Voici cette résolution :

La résolution suivante fut alors présentée par M. C. H. Waterous, appuyée par M. W. George Elliott :—

La Chambre des communes est d'opinion qu'en vertu d'aucun bill de remaniement des circonscriptions électorales qui sera adopté par le parlement du Canada, il soit pourvu à ce que la ville de Brantford ait un représentant et constitue un district électoral distinct ; que des représentations dans ce sens soient adressées au premier ministre, sir Wilfrid Laurier, et que les représentants du comté de Brant au parlement soient priés d'insister pour faire adopter cette proposition par ce gouvernement et la Chambre des communes.

La motion est adoptée.

Je suppose qu'elle a été adoptée à l'unanimité, puisqu'aucun vote n'est mentionné. Quel que soit l'importance qu'il faille attacher à ces pétitions, les vœux exprimés par des institutions aussi importantes ne doivent pas être complètement ignorés. Je dirai aussi qu'il y a eu une autre proposition dont l'honorable député de Brant (M. Heyd) aurait pu se prévaloir. Le journal de la localité lui a fait remarquer qu'il aurait été possible de faire une autre circonscription beaucoup plus avantageuse pour la ville, sans l'embarrasser de deux townships, et que cela n'aurait fait qu'une différence de 12 dans la population.

Le comité a refusé de se laisser guider par aucune règle ou principe directeur ; il n'a pas voulu s'engager à suivre une règle générale, mais il a préféré s'inspirer des circonstances dans chaque cas. Dans le cas de Brantford, l'honorable député prétend que le township de Turcarora doit être compté, bien que sa population consiste en 3,170 sauvages dont pas un seul n'est électeur. Le comité a décidé de diviser Brant en deux circonscriptions—l'une, la division de Brantford, comprenant la ville et deux townships, et l'autre la division de Brant, comprenant les autres townships.

Comme je viens de le dire, il y a une réserve sauvage dans le township de Tuscarora, la seule peut-être dans les anciennes parties d'Ontario ; sa population est de 3,170 habitants dont pas un seul n'est électeur.

Je vais démontrer maintenant, par des exemples et des chiffres, ce qui a été fait ; j'exposerai ensuite les propositions des deux partis, ainsi que le moyen terme dont j'ai parlé. Je donnerai d'abord un tableau indiquant les municipalités groupées d'après le bill actuel, d'après la population totale, y compris les sauvages, puisque le comité en a aussi tenu compte. En deuxième lieu, je donnerai le nombre des électeurs, par municipalités, et la différence dans chaque cas.

Le nombre des électeurs est important, ici, vu le grand nombre de citoyens qui ne pratiquent pas l'électorat—qui sont simplement sous la tutelle de l'Etat. Ils habitent un township spécial gouverné par des lois particulières. Au moyen d'une subtilité légale, on peut mettre cette classe de la population au crédit d'une circonscription, sous prétexte que le recensement indique tel chiffre de population, mais ce n'est certainement pas là l'esprit de la loi.

En troisième lieu, je ferai voir en quoi consiste ce qu'on a appelé le projet de la ville, par lequel la ville de Brantford devrait constituer une circonscription à elle seule, laissant de côté la population sauvage. En quatrième lieu j'expliquerai le résultat que donnerait le plan de la ville, sous le rapport de la population, sans compter les sauvages, et je prouverai que par ce moyen on arriverait à un partage qui serait de 150 pour 100 plus près de l'égalité que le plan recommandé par le comité. Voici le premier tableau :

District électoral de Brantford, d'après le bill, basé sur la population au recensement de 1901.

Ville de Brantford	16,619
Partie du township de Brantford à l'ouest de la Grande-Rivière	2,503
Oakland	745
Total (sans les sauvages)	19,867

Division Brant, comprenant le reste du comté.

Burford	4,512
Paris	3,229
Partie du township de Brantford, à l'est de la Grande-Rivière	3,254
Onondago	1,186
Dumfries	2,922
Tuscarora	3,170
Total (y compris les sauvages)	18,273

Ainsi en incluant deux townships dans la division de Brantford, on n'arrive qu'à une population de 1,594 supérieure à celle de la division de Brant, bien que dans cette dernière on compte 3,170 sauvages que le gouvernement a privé du droit de suffrage. J'aurai l'occasion de revenir sur cette question avant de reprendre mon siège. Voyons maintenant comment les suffrages sont répartis :

Electeurs de la division de Brantford, d'après la liste électorale.

Ville de Brantford..	4,535
Partie du township de Brantford, à l'ouest de la Grande-Rivière..	737
Canton d'Oakland..	227
Total..	5,499

Liste électorale de la division de Brant.

Burford..	1,298
Paris..	735
Partie du township de Brantford, à l'est de la Grande-Rivière..	898
Onondago..	381
Dumfries..	889
Tuscarora..	....
Total..	4,201

On voit par là qu'il y aurait 1,298 électeurs de plus dans Brantford que dans Brant.

M. HEYD : L'honorable député veut-il me permettre de lui demander s'il y a quelque chose dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui dit que le nombre des électeurs sera pris comme base ?

L'honorable M. TISDALE : Non.

M. HEYD : Alors pourquoi l'honorable député en parle-t-il ?

L'honorable M. TISDALE : Si nous devons suivre la lettre de la loi, qui fait-on de la déclaration de l'honorable premier ministre qui veut s'en rapporter à la coutume, à la loi non écrite pour rendre justice égale à tous ? Après avoir fait cette déclaration, il soumet la question à un comité composé, en majorité, de ses partisans. L'honorable député de Brant ferait aussi bien d'avouer qu'il ne veut pas faire ce qui est juste parce que la loi lui permet de commettre une injustice.

M. HEYD : Ce n'est pas ce que j'ai dit. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dit que c'est la population qui servira de base ; nous n'avons pas le droit d'y substituer le nombre des électeurs inscrits. L'honorable député parle donc pour rien dire.

L'honorable M. TISDALE : Attendez que j'arrive à l'autre partie de la question. Je vais faire voir comment le comité a appliqué ici le principe de la représentation basée sur la population. Il s'est arrangé de manière à permettre à la minorité d'élire la majorité des représentants. Nos adversaires déclarent que la représentation basée sur la population est un principe sacré et, cependant, le comité nommé par eux n'a pas appliqué ce principe honnêtement, politiquement parlant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Comment l'honorable député sait-il que la minorité des électeurs va élire la majorité des députés ?

L'honorable M. TISDALE : J'ai fait des calculs et préparé un tableau. J'en donnerai connaissance à la Chambre avant l'adoption de ce bill, bien que je ne puisse pas le donner à présent.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a-t-il un tableau indiquant de quelle manière les électeurs voteront à la prochaine élection ?

L'honorable M. TISDALE : Non, mais l'honorable ministre en a un indiquant de quelle manière ils ont voté à la dernière élection et c'est d'après ce tableau que le dernier remaniement a été préparé. Je suis en état d'appuyer sur des chiffres authentiques tout ce que j'avance en ce moment. Examinons maintenant le plan du conseil municipal, en commençant par la population de la ville, moins les sauvages.

District électoral de Brantford.—Population en 1901.

Ville de Brantford..	16,619
District électoral de Brant.—Population de 1901.	
Tout le comté de Brant, moins la population de la ville de Brantford..	21,421
Moins Tuscarora—les sauvages ne votant pas..	3,170
Population, moins les sauvages..	18,351

Par cette division, en ne comptant pas les sauvages, Brantford aurait 1,732 habitants de moins que Brant, au lieu de 1,594. La différence entre les deux projets ne serait que de 138. Prenons maintenant le plan de la ville, d'après le nombre des électeurs, et en appliquant le même principe. Le plan de la ville donnerait à la division de Brant 4,535. Le comté de Brant, à l'exception de la ville, formerait le district électoral de Brant avec 5,165 électeurs et seulement 630 électeurs de plus, au lieu de 1,298, qu'il aurait avec l'autre projet. Passons maintenant au dernier projet que j'ai mentionné, à celui que j'ai marqué dans mes notes, comme le " plan Heyd."

M. HEYD : Voici pourquoi je l'ai baptisé ainsi : Pendant que cette question était débattue et que le conseil municipal et la chambre de commerce adoptaient des résolutions, avant que le bill de remaniement des comtés fut soumis à la Chambre, l'honorable député écrivit à ses électeurs une lettre dans laquelle il suggérait un plan qu'il croyait excellent, et je vais demontrer en quoi il consiste. C'est lui qui l'a proposé le premier et le comité l'a adopté ; il en est donc responsable.

La population du district électoral de Brantford est de 19,867 ; celle du district

électoral de Brant est de 18,273, y compris les sauvages. En retranchant ces derniers, il ne reste plus que 15,103.

M. HEYD : De quel droit retranchez-vous les sauvages ?

L'honorable M. TISDALE : C'est ce qu'ont demandé le conseil municipal et la chambre de commerce, et je ne suis pas prêt à dire qu'ils ont tort.

M. HEYD : La loi dit qu'il faut en tenir compte.

L'honorable M. TISDALE : Je ne veux discuter davantage ce point de droit. Dans des questions comme celle-ci, il faut appliquer l'esprit de la loi et non la lettre. Puisque l'honorable député m'y force, je vais lui dire la raison de son projet : en 1896, les sauvages n'ont pas voté comme il l'aurait voulu, et en 1898, il leur a fait enlever leur droit de suffrage.

M. HEYDS : Je croyais que l'honorable député voulait s'en tenir absolument aux faits.

L'honorable M. TISDALE : C'est ce que je fais.

M. HEYD : Alors, les faits sont ceux-ci : les sauvages avaient donné une majorité de 79 contre mon prédécesseur, et en 1896, ils m'ont donné une majorité de 91.

L'honorable M. TISDALE : Alors mon honorable ami n'est pas reconnaissant. Les pauvres malheureux ont voté pour lui, mais pour une raison ou pour une autre, il en est fatigué.

M. HEYD : Je ne désirais pas leur enlever leur droit de suffrage, mais ils ont demandé eux-mêmes à en être débarrassés. L'honorable député ne connaît pas la question.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député a voté en faveur du bill qui les privait de la qualité d'électeurs, et je ne l'en blâme pas, mais maintenant, que fait-il ? Il ne veut pas qu'ils votent encore pour lui, et il profite de ce quils ne sont pas sur la liste.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je voudrais savoir si l'honorable député accepte le rapport du comité ou s'il a un projet à lui seul. L'honorable M. Haggart a fait la proposition suivante :

Que le rapport, en ce qu'il concerne l'annexe de la province d'Ontario, soit le rapport du comité, de manière à s'appliquer aux circonscriptions suivantes, dans cete province.

Puis l'honorable député ajoute : la ville de Toronto aura tant de représentants et le restant de la province sera divisé comme suit, il donne ici le nom des comtés qui ont droit à un représentant chacun, selon leur population ; ensuite viennent 18 comtés ayant droit à deux représentants chacun, et on donne à Brant une population de 38,140. Le comité a été unanime sur ce point ; la majorité et la minorité s'accordent à dire que la population de Brant est de 38,140. Alors, pourquoi toute cette discussion à propos de 3,000 sauvages qui ne votent pas.

L'honorable M. TISDALE : Les explication de l'honorable ministre ne m'expliquent rien. Il a peut-être plus d'expérience que moi en politique, mais il me pardonnera si je persiste à croire qu'il est tout à fait dans l'erreur. Il prétend que le rapport du comité est une preuve de la population du comté. La loi dit que la population sera déterminée par le recensement et nous sommes obligés de nous y conformer. Je demande l'application de ce principe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prétend que parce que ces sauvages ne sont pas sur la liste électorale, on ne devrait pas en tenir compte. Il y a beaucoup d'autres classes de la population qui ne sont pas sur la liste électorale mais qui sont comptées dans le resensement. Je ferai remarquer à mon honorable ami que n'importe lequel de ces sauvages peut devenir électeur, s'il le désire ; il n'a qu'à remplir les formalités nécessaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois qu'il y a environ 18,000 Sauvages dans la province d'Ontario. L'honorable député voudrait-il qu'ils fussent tous laissés de côté et que la représentation d'Ontario dans la Chambre des communes en fût diminuée d'autant ?

M. TISDALE : Je suis encore convaincu de la logique de mes observations. Sans vouloir être injuste, j'ai exposé ma manière de voir et elle est partagée par un grand nombre d'électeurs qui avaient l'habitude de voter pour l'honorable ministre mais qui se sont fatigués de lui. Aujourd'hui, quelques-uns d'entre eux votent pour le représentant actuel (M. Heyd). J'ai passablement étudié cette question, car j'habite près de ce comté et je suis en excellents termes avec beaucoup de ces électeurs. J'ai fait une étude sérieuse des chiffres que je viens de soumettre à la Chambre et je considère qu'ils se rapportent à une question de la plus haute importance.

J'ai un autre tableau à soumettre à la Chambre à propos de Brant, et je terminerai ensuite par quelques remarques générales. Voici un tableau qui donne l'état actuel de la circonscription de Brant, en laissant les Sauvages de côté. Pardon. la soustraction n'est pas faite ; j'avais mal lu.

M. HEYD : Ce n'est pas la seule chose que vous mêlez.

L'honorable M. TISDALE : Dans tous les cas, c'est mon opinion, et j'ajouterai qu'il y a d'autres mélanges dont l'honorable député ferait bien de se défier.

Le MINISTRE DES DOUANES : De quelle annexe s'agit-il ? Est-ce de celle que l'honorable député voudrait voir adoptée ?

L'honorable M. TISDALE : Ce genre de mélange dépend des circonstances selon que c'est le jour ou la nuit. C'est une nouvelle

édition du procédé appliqué aux Sauvages dont j'ai parlé précédemment. Il y a dans la ville de Brantford 4,764 âmes de plus d'après le plan du conseil municipal, ce qui ne fait qu'une différence de 1,732, j'avais dit que la différence de population était au moins de 1,500. Le dernier plan comporte des modifications qui auraient permis à nos honorables amis de faire un meilleur remaniement de toute manière, surtout au point de vue géographique, s'ils l'avaient adopté, je l'expose comme suit : La population totale du district électoral de Brantford, d'après le bill qui est soumis au comité, est de 19,867. Si on déduit la partie occidentale du township de Brant qui est à l'ouest de la Grande Rivière et le township d'Oakland, le chiure de la population dans la division électorale diminuerait de 3,248 et se réduirait ainsi à 16,619. Ensuite, en annexant la partie orientale du township de Brant, qui a une population de 3,254 âmes, on comptera dans le district électoral de Brantford une population totale de 19,873, au lieu de 19,867.

Je tiens à faire remarquer que si l'honorable ministre exige absolument le nombre fixé, s'il ne met pas les Indiens de côté et qu'il réunisse les municipalités rurales et la ville de Brantford, il atteindra, à une douzaine près, le nombre requis dans le bill. Il sait que cette rivière coupe le township en deux et que la ville de Brantford se trouve sur la rive est à l'exception d'un quartier de peu d'étendue qui est situé sur la rive opposée. C'est une partie de la ville absolument insignifiante. La ville de Brantford est comprise dans cette partie est du township de Brantford, à l'exception de la partie minuscule dont j'ai parlé tantôt.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est-à-dire des deux côtés de la rivière ?

L'honorable M. TISDALE : C'est comme un dollar comparé à une pièce de cinq cents.

Le MINISTRE DES DOUANES : Enfin une des parties est beaucoup plus grande que l'autre.

L'honorable M. TISDALE : N'est-elle pas très petite, en effet ? L'honorable ministre prétend-il que je représente les faits sous un faux jour ? Je dis que la partie de la rive comparée à la ville entière fait l'effet d'une pièce de cinq cents à côté d'un dollar.

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle est beaucoup plus petite.

L'honorable M. TISDALE : Alors pourquoi m'interrompez-vous ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a parfaitement raison, mais pour lui donner satisfaction il faudrait diviser la ville.

L'honorable M. TISDALE : Cela ne serait pas nécessaire ; je laisserais la division électorale étendre ses limites au delà de la rivière. Cela ne présenterait aucun inconvénient, puisqu'il y a un pont pour la traverser. Non, je ne voudrais pas diviser la vilie ; je voudrais la prendre en entier avec la partie du township qui l'entoure, et nous aurions ainsi un territoire compact s'étendant du côté est de Brantford ; tandis que l'honorable ministre, prend l'ouest des townships de Brantford et d'Oakland et les resserre entre le grand township de Burford et les autres parties du comté de Brant tel que délimité par le bill. Cela fait que tout le comté de Brantford se trouve enclavé par le comté de Brant et le gros township de Burford. Cela me paraît parfaitement inutile. Pour mieux tirer la chose au clair j'ai fait préparer un petit plan que je soumets au comité. Les lignes noires représentent les limites des municipalités. Le district électoral de Brantford est dessiné en noir en signe de deuil, car le remaniement projeté fait verser des larmes aux intéressés.

La division électorale représentée par des lignes rouges rappelle à la fois la jubilation et la couleur politique de ceux qui y trouvent leur compte. Ce sont des rouges et les voilà dans la joie. Le township de Tuscarora contient 3,170 Indiens qui ne sont pas électeurs. Malgré cela mon honorable ami n'a pas honte de les compter comme appartenant au comté de Brant, mais il n'est pas assez loyal pour leur permettre de voter. C'est dur, injuste et humiliant pour eux ; cela n'est plus de notre temps. Voici la Grande-Rivière et la ville de Brantford. Enfin voici la pièce de cinq cents comparée au gros dollar de l'autre côté de la rivière. Vous voyez ici les deux townships qui ont été compris dans le district électoral de Brantford et le reste de cet espace comprend ce grand township si bien resserré entre les autres que les électeurs sont obligés de le traverser pour se rendre aux bureaux de vote.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Exactement comme à Wentworth-nord en 1882.

L'honorable M. TISDALE : Je ne m'occupe que de cette affaire-ci, qui est assez mauvaise.

Permettez-moi de montrer au comité comment on aurait pu établir l'équilibre entre la population. J'admets que la question du vote indien a ses deux côtés et je m'attache seulement aux autres considérations, qui certainement en valent la peine. Si vous aviez voulu vous montrer équitable et généreux vous auriez justifié votre remaniement sans comprendre les indiens dans la division de Brant comme contrepoids à l'égard de la ville, mais il serait tout à fait injuste de se servir d'un pareil moyen, attendu qu'ils n'ont pas le droit de vote. Mon honorable ami de Brant (M. Heyd) est un homme populaire d'un caractère trop franc pour se servir d'une subtilité légale avec l'arrière-pensée d'enfreindre un principe juste. Voilà sur la carte le reste de ce township, et

Brantford en est exclu. Je vais vous dire pourquoi. C'est parce que la partie de l'est du township de Brantford ne donne qu'une centaine de majorité au parti de la réforme, et si la ville se mettait en tête de devenir conservatrice, elle n'aurait qu'à abattre cette majorité d'une centaine. Mais on ajoute ici les parties des townships de Brantford et d'Oakland qui donnent une majorité libérale de 23 voix et annulent de cette manière le vote de la ville de Brantford.

M. CAMPBELL : On a très bien fait.

L'honorable M. TISDALE : Au contraire, on a très mal fait et voici encore autre chose qui ne vaut pas mieux.

M. HEYD : Vous êtes absolument dans l'erreur.

L'honorable M. TISDALE : Vous vous trompez.

M. HEYD : Vous êtes dans l'erreur.

Le MINISTRE DES DOUANES : De quelle façon l'honorable député veut-il mettre Brantford à l'endroit désiré ?

L'honorable M. TISDALE : Si vous enlevez cette tache noire vous aurez un tout solide et compate. Il faut croire que l'honorable ministre (l'honorable M. Paterson) a été absent de chez lui assez longtemps pour ne pas se souvenir de la situation de Brant ; mais je lui assure que si on enlève cette tache noire, Brantford rejoindra ses voisins et vous aurez un comté compact. Je suis honteux et surpris de voir un gouvernement agir de pareille façon. Je m'attendais à mieux que cela de la part de l'honorable député de Brant-sud, mais il n'a pas l'air de se soucier de mon opinion.

M. HEYD : Pas le moins du monde.

L'honorable M. TISDALE : S'il en est ainsi, ses voisins et ses amis condamneront quand ils sauront ce qu'il a fait. Ce n'est autre chose qu'une manigance politique. L'intérêt de parti a pénétré dans l'affaire, et je constate avec regret que le premier ministre foule aux pieds ses principes d'autrefois. Permettez-moi de citer les paroles d'un ancien membre de cette Chambre en face de la carte d'un collège électoral qu'il exposa devant la Chambre, et il me serait facile de paraphraser cette citation pour l'appliquer au cas actuel. La voici :

Il invita M. l'Orateur à "regarder cela et à pleurer" et pria tous les amis de la justice et tous les électeurs intelligents de voir s'il n'y avait pas quelque manœuvre politique au fond. La figure avait des angles, des triangles, des quadrilatères ; elle avait des rectangles, des angles tour à tour aigus, droits et obtus et le tout était l'œuvre du plus fin tireur de plans politiques. Il (sir Wilfrid) avait creusé un vivier où il espérait prendre le goujon à la ligne mais j'espère qu'il capturera un brochet. Pour décrire le dessin qu'il avait à la main il m'aurait fallu épuiser tout le vocabulaire de l'architecture et du génie civil. Plusieurs amis de sir Wilfrid l'admiraient, quelques-uns jusqu'à l'idolâtrie, et je ne vois pas pourquoi le premier ministre se punirait du plaisir de se mettre en adoration devant sa propre œuvre, puisque rien de tel n'existe dans le ciel ni sur la terre.

M. BENNETT : Qui a dit cela ?

L'honorable M. TISDALE : M. Joseph Rymal, ancien député de Wentworth. La carte du collège électoral de Brant que je viens de montrer est une déformation de ce comté, un gâchis pire que tout ce qui s'est jamais vu. Ma conviction sincère, franche et honnête, c'est qu'on a voulu rendre service au parti libéral, sans s'occuper du reste. Dans les deux premiers townships la majorité libérale était de 230, et seulement 100 dans le dernier, et on a commis cette injustice révoltante pour noyer la majorité conservatrice, le cas échéant, de la ville de Brantford. Déjà celle-ci a comparu devant le comité et exposé qu'elle s'était adressée auparavant aux autorités de la province pour obtenir l'autorisation d'étendre les limites de la ville, et il est bien certain qu'avant dix ans Brantford comptera 10,000 âmes de plus que tout le reste du comté. Le parlement commettrait une grave injustice s'il sanctionnait cette division de Brant qui n'a été faite que dans un but politique, et j'espère que le premier ministre remédiera au mal avant que le bill devienne loi. Ne faites pas une tache comme celle-là sur la carte électorale du Canada.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si ce traçait une carte d'après les données de l'honorable député (M. Tisdale) elle présenterait à peu près le même aspect que celle qu'il a devant lui.

L'honorable M. TISDALE : Mais le principe serait rationnel.

M. HEYD : J'invite mes honorables amis à jeter un coup d'œil sur la carte tracé conformément au désir de l'honorable député, et ils remarqueront que les limites de la circonscription proposée par le bill forment une figure plus régulière que celles du plan de l'honorable député.

L'honorable M. TISDALE : Le mal de l'un ne guérit pas celui de l'autre.

M. HEYD : Le grand embarras de votre proposition c'est que vous annexez Brantford-est à Brantford et que vous mettez Brantford-ouest dans Brant-nord. Les deux sont séparés par une rivière qui n'a qu'un seul pont que les électeurs ne peuvent pas traverser facilement pour aller voter, et en ajoutant Brantford-ouest à Brantford, vous laissez Brantford-est dans Brant.

L'honorable M. TISDALE : Les électeurs n'ont pas besoin de traverser le pont pour voter ; chacun vote dans son voisinage. Je reviendrai sur les détails de cette question, et en attendant je regrette que mon honorable ami se soit éloigné des principes posés,

Le MINISTRE DES DOUANES : Si j'ai bien compris, mon honorable ami accuse le gouvernement d'avoir arrangé son plan d'après le résultat des dernières élections de manière à faire gagner du terrain au parti libéral.

Il est maintenant à la recherche d'un autre motif pour la division de Brant, telle qu'approuvée par la majorité du comité. Mon honorable ami veut-il réunir Brant-est et la ville de Brantford ?

L'honorable M. TISDALE : Je veux réunir la partie de l'est de Brantford avec la ville même.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si vous marquez cela sur la carte vous aurez un dessin aussi bizarre que celui-ci.

L'honorable M. TISDALE : Pas du tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député voudrait-il bien nous dire quels motifs il nous attribue et quelle a été la majorité libérale à la dernière élection en faisant le calcul d'après la division qu'il propose lui-même ? N'aurait-elle pas été de 150 voix ?

L'honorable M. TISDALE : Je l'ignore; ce n'est pas le problème dont je m'occupe, mais les chiffres en ma possession démontrent que les libéraux l'ont emporté de 100 voix dans la partie du township de Brantford à l'est de la Grande Rivière, et qu'ils ont là une majorité de 230 dans la partie du township située à l'ouest de la même rivière, 150 à Oakland et 80 ailleurs, soit 230 en tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et quelle est la majorité dans la ville de Brantford ?

L'honorable M. TISDALE: J'ai voulu montrer qu'il y avait une arrière-pensée, tant le plan est baroque et désagréable à l'œil. On a tort de mettre en haut toute cette partie-ci qui devrait être en bas. Nous n'avons pas encore atteint cette perfection morale qui nous donne la force de refouler les arrière-pensées et nous ne croyons pas à tant de vertu chez les autres non plus. Personne ne me fera accroire et mon honorable ami ne croit pas non plus que cette proposition n'est pas bonne. Pour se justifier, quelques honorables amis ont invoqué le chiffre de la population, mais dans un grand nombre de cas le comité s'est affranchi de cette règle. Dans ce cas-ci il a tenu compte de la population, et je ne désapprouve pas cela, car je ne suis pas en faveur du morcellement des municipalités. Je n'ai dit que quelques mots à propos de la rivière qui divise le township de Brant ; voilà une division naturelle qu'il ne peut pas confondre avec celle d'un township ordinaire; aussi j'accepte cet état de choses et j'ai des chiffres de personnes dignes de foi qui assurent que la majorité est de 100 et de 200 là-bas, de sorte qu'on accable la ville de Brantford d'une majorité libérale, pour la raison que les travailleurs les plus forts dans le camp libéral sont rendus inquiets à cause de la question du tarif et que les candidats libéraux ont plus de fil à retordre que par le passé. Dans l'incertitude où ils se trouvent de faire triompher leur candidat, cette majorité de 230 voix fait mieux leur affaire que celle de 100 voix seulement. J'attire sur ce point l'attention de l'honorable premier ministre avec l'espoir qu'il rendra justice, et plus tard j'y reviendrai au besoin.

M. HEYD : Je crois devoir relever l'expression échappée à l'honorable orateur qui vient de reprendre son siège que je devais avoir honte de moi-même. Si j'avais raison d'avoir honte de moi-même, cette honte rejaillirait sur mon comté, et dans ce cas je m'abstiendrais pour toujours de me montrer devant mes électeurs, je cesserais plutôt d'être le représentant de Brant-sud. Personne n'est plus intéressé que moi à ce que le remaniement du comté que je représente se fasse d'une manière équitable et mérite l'approbation de la majorité de ses habitants. Voilà tout ce que je désire. Un des motifs qu'on nous a attribués, est notre préoccupation des listes électorales ; mais celles-ci ne doivent pas être perdues de vue.

Voilà un argument nouveau invoqué pour la circonstance. Mais la loi dit qu'on doit tenir compte de la population et c'est là le point capital et le seul plan convenable. En agissant ainsi nous nous conformons à la loi ainsi qu'aux principes de la justice et de la morale.

A propos des coups d'épingle qu'on nous a lancés parce que les indiens n'ont pas droit de vote, je puis assurer à mon honorable ami que je n'y suis pour rien ; au contraire il me ferait plaisir de leur donner l'occasion de l'exercer de nouveau, et, dans ce cas, le candidat libéral dans Brant-sud obtiendrait une majorité de 191 voix au lieu de 91, grâce aux six années d'expérience qui ont permis aux indiens d'apprécier à son juste mérite l'avantage de vivre sous un gouvernement sage et ami du progrès.

Nos honorables amis paraissent avoir oublié que le comté de Brant-sud a été remanié deux fois par le parti conservateur, et les électeurs ne permettront pas qu'on recommence une troisième fois. Parce que ce parti a abusé de sa majorité en Chambre pour traiter injustement le comté de Brant-sud, cela n'est pas une raison pour que les libéraux qui sont en majorité de cinquante à la Chambre, le laisse faire de nouveau, je demande que Brant-sud, après vingt années d'attente, soit traitée avec justice, et il doit y avoir dans cette Chambre assez de sentiment de justice pour nous accorder cette justice ; Voilà ce que nous voulons. Dans quelle position sommes-nous actuellement ? Depuis un temps immémorial le comté de Brant se composait de la ville de Brantford, du township de Brantford-ouest et des town-

ships d'Oakland et de Burford. Pendant un demi-siècle cette agglomération constituait Brant-sud, et le reste du comté formait Brant-nord. Cela dura jusqu'en 1880, lorsque Burford et Oakland furent enlevés à Brant-sud et ajoutés à Oxford pour reconstituer Brant-sud. Je connais les raisons de ce remaniement et, à l'occasion, je les ferai connaître plus tard.

Une VOIX : Faites-les connaître maintenant.

M. HEYD : Je puis les faire connaître aussi bien maintenant qu'en n'importe quel temps, mais je ne veux pas engager une discussion politique sur ce sujet. Mais mon honorable ami de l'autre côté de la Chambre (M. Henderson), a dit aujourd'hui qu'il n'avait pas remarqué qu'on s'était efforcé de favoriser un parti politique dans les remaniements de 1880 et de 1890. J'ai une lettre que je devrais lire, je crois, pour vous montrer comment se faisait précisément le remaniement il y a quelque vingt ans. Cette lettre a déjà été lue à la Chambre mais elle peut bien être lue encore, car il y a ici plusieurs députés qui ne savent pas comment le tour fut joué en 1882. Un certain monsieur du nom de Hague, rédacteur du "Journal of Commerce" écrivit sous sa signature ce qui suit :

Le 15 septembre 1881, je reçus un mot d'un sénateur, partisan du gouvernement de sir John Macdonald à Toronto, me donnant rendez-vous pour une certaine heure. Je fus informé que conformément à la constitution, le gouvernement voulait un remaniement des districts électoraux dans Ontario.

Je fus informé aussi que le désir du gouvernement était la réorganisation des circonscriptions électorales de manière qu'il y eût un facteur uniforme de population dans la représentation. Cela toutefois devait être fait avec assez de latitude pour permettre le groupement des différentes parties des circonscriptions de manière à enlever une partie des voix du parti conservateur où la majorité était trop forte et à les reporter aux districts où ce changement pourrait donner la majorité à un candidat conservateur sur le candidat libéral.

Les districts électoraux qui étaient désespérément acquis aux libéraux étaient supprimés dans la mesure possible, ou bien les circonscriptions étaient arrangées de manière à grouper tous les électeurs libéraux dans un même district, spécialement où ils pouvaient être exclus d'un district où le candidat conservateur était en échec. Le moyen fut, quelque temps après, appelé "hiving" (masser, concentrer) mot tout à fait juste quoiqu'il n'ait pas été employé dans l'acte de 1882.

Après avoir fait une carte immense, je pris chaque division électorale et ses environs et j'écrivis sur chacune le nombre de votants pour chaque parti aux deux élections précédentes, le nombre total d'électeurs ainsi que la majorité obtenue dans chaque élection. Je marquai en rouge chaque division électorale de manière à montrer d'un coup d'œil sa couleur politique. Je fis alors une étude approfondie des rapports des officiers rapporteurs dans les deux dernières élections et je dressai ainsi une statistique comparative très élaborée.

Quelques-uns des districts furent difficiles à changer de manière à obtenir les résultats désirés. On disait que la figure de quelques-uns ne représentait rien qui fût sur la terre ni dans les cieux ni à la surface des eaux. Rien de plus vrai, ils représentaient simplement un effort pour limiter les bornes d'une division électorale selon les deux règles suivantes : 1. sur le principe d'une représentation uniformément proportionnée au nombre des électeurs. 2. sur le principe que les districts électoraux seraient manipulés de manière à servir les intérêts du parti au pouvoir, quand ils seraient réorganisés. Ces règles ne s'accordaient guère entre elles ; de là, la conformation bizarre de quelques-uns des districts sur la carte que j'avais tracée, et que j'allai porter à Ottawa lorsqu'elle fut à peu près complète.

On me donna une chambre voisine de celle du ministre de l'Intérieur. Là, j'avais ordre de ne permettre l'entrée à personne, pas même à un ministre, à moins d'être présenté par le sénateur. Je me rappelle la jolie colère d'un ministre auquel je refusais l'entrée. Un jour, l'honorable M. Aikens, ministre du revenu de l'Intérieur entra et vit la carte, sur laquelle il ne fit aucune observation.

Son silence me fit faire la remarque suivante : Comment, Aikens, je suis surpris qu'un homme de votre mise se trouve en telle compagnie, remarque à laquelle Aikens répondit par son bon sourire ordinaire. On consulta un à un plusieurs députés sur les changements faits dans leurs districts parmi lesquels se trouvaient feu J. C. Rykert, le col. O'Brien et M. Mackenzie Bowell. Ce dernier fit un peu l'important sur quelques points et passa outre. Quand on eut donné à la carte la touche finale, on la montra à sir John Macdonald. Après avoir examiné de près l'ouvrage fait par rapport aux limites, les statistiques écrites en regard de la carte et l'annexe que j'avais écrite dans la marge montrant le résultat des changements opérés. Sir John Macdonald s'écria : "Cela m'enlève un lourd fardeau des épaules". Le "Gerrymander Act" comme il fut appelé, était simplement la carte que j'avais dressée en langage parlementaire. On estimait que les changements faits avaient donné au parti conservateur un gain de quatre sièges et une meilleure chance de succès dans beaucoup d'autres. Au département se trouve une grande carte d'environ six pieds par dix, et représentant la province d'Ontario et les comtés d'Ottawa et de Pontiac appartenant à la province de Québec. La carte en elle-même est un beau travail préparé par un dessinateur du département des Postes en 1891 et représentant les comtés avec leurs divisions municipales du temps. Sur cette carte sont dessinées avec soin les lignes des divisions électorales après le recoupage de 1882. L'ouvrage est fini avec une précision parfaite. Chaque township, ville ou village y sont indiqués avec la force électorale des deux partis marquée en bleu. Le vote disponible et le vote réel tel qu'il a eu lieu sont marqués. Alors suivent les votes—le vote conservateur marqué (c.) et le vote libéral marqué (r.) Dans son ensemble, la carte est une œuvre de patience très ingénieuse, une machine politique dont l'engrenage est parfait, destinée évidemment à servir au recoupage de 1892 qui devait rendre plus complet encore le remaniement radical de 1882, en se servant du bistouri pour terminer le morcellement fait à coups de hache dans les différents comtés de manière à étouffer l'électorat et à former les "Grits" en essaims.

Telle est la lettre écrite par celui qui fit le travail. Laissez-moi vous donner un aperçu de la manière dont sont faites les choses dans le cas actuel. La division sud de Brant fut constituée par la ville de Brantford, les townships de Burford, de Brantford et d'Oakland, et dans les élections de 1878 le candidat libéral obtint 1,496 voix et le candidat conservateur 1,298, donnant au candidat libéral une majorité de 198. Dans cette occurrence ce monsieur, sous la direction de ses chefs, proposa les changements suivants : Le township de Burford donnait une majorité libérale de 118 et Oakland une majorité libérale de 94. Ces deux townships furent enlevés de la division sud de Brant et mis dans la division sud d'Oxford. Voilà toujours autant de grits casés dans la même ruche. Nous mettrons dans Brant-sud le township de Onondaga, lequel donnait une majorité conservatrice de 40. Nous prendrons dans la ville de Paris, laquelle donnait une majorité libérale de 24, et la laisserons dans le township de Brantford, lequel donnait une majorité libérale de 118, et le résultat sera, qu'aux prochaines élections, d'après ce plan, la majorité conservatrice sera de 43, et William Paterson perdra son siège. Mais les choses ne marchèrent pas selon leur gré. Le peuple fut dégoûté de ces remaniements déloyaux et M. Paterson fut élu par une majorité de 117.

Passons, maintenant, au comté de Wentworth, qui est très intéressant, car il touche à Brant-sud et nord. Wentworth-sud en 1878 donna à M. Rymal une majorité de 74 —les honorables députés de l'autre côté de la Chambre désiraient avoir les grits dans Brant-nord et ils enlevèrent Ancaster de Wentworth-sud par un vote libéral de 484 contre un vote conservateur de 223 et le mirent dans Brant-nord, lequel laissait 685 aux libéraux et 878 aux torys. De Lincoln ils isolèrent Grimsby qui avait un vote libéral de 344 contre un vote conservateur de 271, ce qui laissait 1,029 aux libéraux et 1,149 aux conservateurs, soit 120 en faveur du parti conservateur. Mais les espérances du parti tory furent encore déçues et Springer fut élu par 48 de majorité. Ceci montre de quelle manière s'y prenaient nos amis de l'autre côté de la Chambre qui sont maintenant de si grands amateurs de la justice. Comme mon honorable ami l'a dit, ils se servirent d'une hache en 1882 et d'un couteau à scalper en 1892.

Maintenant quel en serait le résultat à Brant-nord? Cela nous laisse le township de Brantford-est que mon honorable ami voudrait joindre à Brantford et auquel il tient beaucoup. Ils laissaient Dumfries-sud qui donnait une majorité libérale de 160 et Brantford-est avec sa majorité libérale de 171 dans Brant-nord et c'est tout ce qu'ils laissaient. Ils prenaient les parties conservatrices et les mettaient dans Brant-sud où elles pouvaient faire quelque bien. Ils enlevaient Ancaster à Wentworth avec sa majorité libérale de 261 et Blenheim à Oxford avec sa majorité libérale de 224 et formaient la ruche libérale de Brant-nord, avec une majorité de 712. Mais là encore les espérances des tories furent déçues, car Somerville fut élu par 951 de majorité. Voilà deux cas évidents où ils ont accommodé à leur avantage les divisions électorales de Wentworth-sud et de Brant-sud en retirant les tories de Brant-nord pour les mettre dans Brant-sud et pour grouper les libéraux dans Brant-nord; de cette manière on constituait ce district électoral en réunissant quatre townships libéraux.

Ceci eu lieu en 1882. Et ces messieurs s'attendent à recommencer le même jeu en 1903. Ils croient qu'il appartient aux conservateurs de Brantford de dicter au parti libéral la manière de réorganiser Brant-sud. Nous avons la majorité partout : dans la ville de Brantford, dans le township de Brantford et dans Oakland ; et nous ne voulons pas que le remaniement des collèges électoraux soit dicté par les tories. Pendant vingt ans, ils ont conduit politiquement la barque. Mais actuellement c'est la majorité de Brant qui gouvernera et non la minorité.

Nous proposons quoi? De rétablir les choses telles qu'elles étaient longtemps avant la Confédération, comme elles le sont pour le gouvernement provincial, comme elles doivent l'être et comme le peuple le désire les avoir. Mais, à mon grand regret, Burford doit entrer dans Brant-nord pour équilibrer la population.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député veut dire Brant et non Brant-nord.

M. HEYD : Je veux dire Brant.

L'honorable M. TISDALE : Il n'est pas question de Brant-sud ou nord dans ce bill. Mais l'honorable député prend la ville de Brantford ou en prend le nom et groupe cette ville avec des gens qui——

M. HEYD : Depuis vingt ans, ces townships désiraient revenir à la division électorale de Brant-sud. Depuis vingt ans, ils faisaient partie d'Oxford avec lequel ils n'avaient aucune affaire, aucune relation municipale, en un mot aucune de ces communications intimes comme celles qui les attachent à la ville de Brantford. Ils voulaient revenir à nous et nous les avons ramenés au comté de Brant. Mais, eu égard à l'accroissement de population de la ville de Brantford, Burford est forcément annexé à Brant, tandis qu'Oakland afin d'établir l'équilibre de la population va joindre Brantford. Pendant cinquante ans Brantford-ouest a été une partie de Brant-sud. Nous demandons qu'il continue à en faire partie. La nature a tracé une ligne de démarcation entre Brant-sud et nord par une rivière difficile à traverser. Ainsi, entre Paris et Brantford, distants l'un de l'autre de huit milles il n'y a pas de traversée. Brantford-ouest et Oakland font tout leur commerce avec la ville de Brantford. De-

puis cinquante ans ils se sont intéressés au bien-être politique de Brantford, et nous voulons les remettre dans la division de Brantford et eux-mêmes désirent y entrer. Toutefois, je dis, en rétablissant les choses telles quelles existaient avant la Confédération, en rencontrant les vœux des populations d'alors, et en faisant pour eux un acte de justice, on ne peut pas nous accuser d'une action dont nous ayons à rougir. Au contraire, j'ai bien fait et je m'en fais gloire. Ma ligne de conduite est fondée sur les principes de justice, les besoins locaux des électeurs et le désir des populations.

Que désirons-nous de plus ? Rien, car nous donnons une répartition équitable de la population.

La division électorale de Brantford sera de 19,867 et celle de Brant 18,273. Mais selon les vues de nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre il y aurait un écart dépassant 4,000 au lieu de 1,900. Pourquoi une ville de 16,900 de population aurait-elle un représentant, tandis qu'une division rurale nécessiterait 22,000 de population pour avoir le même avantage ? Pourquoi seize voix dans la ville de Brantford seraient-elles l'équivalent de vingt-deux voix dans le comté?

Dans tout le remaniement on a reconnu en principe que la circonscription rurale devait avoir la préférence. Si l'opposition pouvait agir à sa guise, la ville de Brantford serait le plus petit collège électoral urbain du Canada, n'ayant que 16,900 habitants. Ce n'est pas ce que Brantford demande. Les conservateurs, qui sont en majorité au conseil de ville, voudraient cela. Cela ferait l'affaire de quelques membres de la chambre de commerce, parce que dans ce cas, le nom de Brantford remplacerait celui de Brant-sud. Mais ils n'en demandaient pas davantage. Ils ne se sont pas rendu compte de la signification politique de ce qui se passait. Les tireurs de ficelles tories qui présentèrent les résolutions au conseil de ville et à la chambre de commerce connaissaient le fond de l'affaire ; mais quelques-uns des membres, de la chambre de commerce, qui ne soupçonnaient pas le dessous des cartes, et ne voyaient dans toute l'affaire que le moyen de mettre en relief le nom de Brantford devant tout le pays se montrèrent favorable à la résolution. Mais je suis convaincu que si elle était soumise au vote, ils seraient huit contre deux en faveur de l'état de choses actuel. C'est à peu près la proportion entre les libéraux et les conservateurs à la Chambre de commerce. Les libéraux forment la classe dirigeante de Brant-sud. La plupart des grandes manufactures sont entre leurs mains. Ce sont eux qui donnent de l'emploi à la classe ouvrière et alimentent le commerce. Aussi sommes-nous décidés à ne pas nous laisser conduire par une minorité tory.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député m'a criblé de questions ; à mon tour je voudrais lui en poser une. Il établit un parallèle entre la population des circonscriptions électorales urbaines, d'un côté et rurales de l'autre. Trouve-t-il de son goût que le comté de Frontenac, avec ses 26,178 habitants n'élise qu'un seul député, et que la ville de Kingston, qui n'en a que 17,000, en élise un également ?

M. HEYD : La question n'offre aucune difficulté pour justifier ma manière de voir. Montréal a cinq députés——

L'honorable M. TISDALE : Mais je pose à l'honorable député une question bien simple.

M. HEYD : Je parle de mon propre cas. Montréal, avec une population de 267,000 âmes, a cinq députés, soit un député par 53,000. Toronto en a cinq, à raison d'un député par 41,000 ; Ottawa en a deux, soit un par 29,000 ; Québec en a trois, soit un par 23,000 ; Hamilton en a deux, soit un par 26,000 ; London en a un pour 37,000 ; Saint-Jean, en a un pour 40,000 ; autrement dit, le comté et la ville de Saint-Jean réunis en ont deux pour une population totale de 50,000 ; Halifax en a deux pour 40,000, soit 20,000 pour chacun ; Vancouver, un député pour 26,000 ; Victoria un pour 20,000 ; Winnipeg, un pour 42,000 ; Kingston, un pour 17,000.

L'honorable M. TISDALE : Y compris Portsmouth.

M. HEYD : Soit, un pour Kingston et Portsmouth, et on demande un député pour Brantford qui en a 19,780. Voilà une proposition d'une libéralité extraordinaire, et cela montre quelle confiance on a dans l'intelligence de la ville de Brantford ; et on le fait voir en m'envoyant ici pour défendre les intérêts du comté. Ceux qui m'ont envoyé ici savent que leurs affaires sont entre bonnes mains ; ils savent que je ne permettrai pas à des conseils de ville tories ou à des intrigants tories de la chambre de commerce de manipuler à leur guise la division électorale de Brantford-sud.

J'ai parfaitement confiance que, si je suis appelé à me présenter de nouveau devant elle, je motiverai ce remaniement de manière à donner satisfaction à la population de Brantford. Nous ne voulons pas commettre d'injustice. Nous ne cherchons pas à favoriser un parti politique dans cette affaire. Mon honorable ami représente sous un faux jour l'état actuel des choses. Le township de Brantford-ouest a toujours fait partie de Brant-sud et il a donné une majorité de 142 aux libéraux. La seule addition que nous avons faite est celle du township d'Oakland qu'on ne peut adjoindre à aucune autre circonscription. J'ai une trop haute opinion du bon sens de mon honorable ami de Norfolk-sud pour croire que s'il était à ma place, il n'agirait pas exactement comme moi, afin de conserver des amis qui sont restés fidèles et de regagner les bonnes grâces de ceux qui auraient été dérobés par des adversaires. Je n'ai pas peur de rencontrer les gens de

Brant-sud. Mon honorable ami de Wentworth-nord et Brant (l'honorable M. Paterson) et moi nous nous présenterons devant nos commettants de Brant, et il est aussi fier de son bill que moi-même. Si lui peut contenter les gens de Brant, et moi ceux de Brantford, et si à nous deux nous pouvons donner satisfaction à la population du comté de Brant, je ne vois pas de quel droit d'autres pourraient intervenir. Si les collèges électoraux de Brant et de Brantford concourent dans les recommandations que nous avons faites à propos de la délimitation proposée, personne n'a le droit de se plaindre. Si nous faisons des bévues à nous faire rougir de honte, c'est nous qui en subirons les conséquences. Mon ami et moi nous avons trop de loyauté pour nous laisser prendre dans un piège de ce genre, nous sommes trop francs pour commettre des injustices, ce que d'ailleurs la population de Brantford et de Brant ne souffrirait pas. Lorsque nos amis tories essayèrent ce jeu-là en 1881, la population de Brant-sud refusa de toucher à l'appât. En 1890, pour parer à leur insuccès, ils eurent l'idée d'annexer la réserve indienne de Tuscarora et d'accorder le droit de vote aux Indiens, mais ils n'eurent pas plus de succès. Nous nous garderons bien de répéter de pareilles injustices. Ce que nous voulons, mon honorable ami et moi est la justice pure et simple, telle que le peuple la désire, et c'est ce que nous avons recommandé au comité. Notre demande mérite l'assentiment des conservateurs bien pensants de la ville de Brantford. Il n'y a que les tireurs de ficelles qui ne sont pas contents ; ils s'imaginent que, s'ils pouvaient obtenir un représentant pour la ville de Brantford, ils auraient une meilleure chance de battre le député libéral. Or, quel a été le résultat de la dernière élection ? La majorité libérale de la ville de Brantford a été de 65. C'est pour cela qu'ils tenaient à obtenir un représentant pour cette ville, étant donné qu'il serait plus facile de venir à bout de cette majorité de 65 de la ville de Brantford que celle de 142 qui a été donnée aux libéraux par la ville et le township de Brantford réunis. Cette union a été faite en 1896 et en 1900 ; elle avait existé auparavant pendant un demi siècle, et elle sera maintenue tant que j'aurai quelque influence dans cette Chambre.

Ce que nous avons fait, c'est de détacher Oakland d'Oxford, où on l'avait accolé, il y a vingt ans, et de le remettre à sa place, et ce faisant nous nous sommes inspirés des principes de la justice, nous avons tenu compte des commodités du public, nous nous sommes occupés de leurs désirs, et nos recommandations sont conformes aux dictées de notre conscience et aux vœux de nos commettants. Si mon honorable ami de Norfolk-sud n'est pas content, j'en suis bien fâché. Je n'ai pas honte de la part que j'ai prise dans cette affaire. J'ai exprimé franchement mon opinion et j'espère que la Chambre l'approuvera, puisqu'elle se pose sur les principes de la justice.

M. HEYD.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable William Paterson) : L'affaire reviendra probablement sur le tapis dans l'annexe et j'en parle maintenant, je pourrai me dispenser d'y revenir plus tard. Il m'est agréable d'indiquer la division de Brant, parce que je constate par le rapport de la majorité que le remaniement a été fait avec un esprit de justice qui me donne bon espoir que toutes les autres délimitations ont été faites aussi équitablement. L'ancien comté de Brant comprenait les subdivisions nord et sud—je parle de l'époque antérieure au remaniement de 1882, tel que constitué en 1853, époque où le comté fut formé. La subdivision sud de Brant comprenait alors la ville de Brantford, la ville de Burford, le township d'Oakland, le demi-township de Brantford au sud et à l'ouest de la rivière et le township Tuscarora. La subdivision nord de Brant comprenait le township de Dumfries-sud, le township d'Onondaga, et le demi-township de Brantford au nord et à l'est de la Grande rivière, et la ville de Paris. Ce comté est resté dans cet état depuis 1853, date de sa formation, jusqu'à 1882 lorsque nos adversaires se livrèrent au remaniement que l'on connaît. Ils séparèrent les township de Burford et d'Oakland de la subdivision de Brant-sud à laquelle ils avaient appartenu depuis 1853 pour les annexer à la subdivision sud du comté d'Oxford, parce que la majorité libérale dans les deux townships était de 200 voix, et ils les mirent dans Oxford-sud qui avait déjà une majorité libérale de 600 voix. Le comté actuel ne fait qu'appliquer le principe posé par le premier ministre dans la mesure du possible, tout en faisant revivre le principe des limites des comtés reconnus par sir John Macdonald en 1871. Si le résultat du vote est à peu près le même, l'application de ce principe tournera jusqu'à un certain point à l'avantage du parti libéral ; mais cela ne constitue pas une manipulation à contre-sens de la part des libéraux d'aujourd'hui ; c'est plutôt un redressement qui remet les choses dans l'état où elles étaient autrefois. Voilà ce qui a été fait pour le comté de Brant. Qu'a fait le comité ? Après s'être rendu compte de la situation, il a reconnu qu'on devait avoir égard autant que possible à la population. Ayant constaté que la population de la ville de Brantford avait augmenté beaucoup plus rapidement que le comté adjacent, que fit-il alors ? En présence de l'accroissement de population de la ville, il ne lui restait qu'une issue pour remettre l'équilibre, à savoir le redressement des limites du comté en annexant à Brantford les townships de Burford et de Tuscarora, qui jusque-là avaient appartenu à Brantford-sud.

Il ne les a pas mis hors du comté, il les a simplement transportés d'une division

électorale à une autre, ce qui établit à peu près l'égalité entre les deux divisions. Brant-sud, tel que constitué d'après le rapport du comité, se composera de la ville de Brantford, d'une partie du township de Brantford située au nord et à l'est de la rivière et du township d'Oakland qui avaient fait partie de Brant-sud depuis 1853. Il a laissé à Brant-sud d'autrefois juste assez de territoire et en a ôtez suffisamment à Brant-sud d'aujourd'hui, en l'ajoutant à Brant-nord pour mettre l'équilibre entre la population.

M. COWAN : En redressant les limites

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, en redressant les limites et en équilibrant la population. Si nos honorables amis de la gauche prétendent que nous agissons de mauvaise foi dans notre manière de trancher cette question, ils nous accusent injustement Je suis heureux que la division de Brant ait donné lieu à cette discussion. J'en suis heureux parce qu'elle fait voir à tout homme droit que ce comté a été traité d'une manière loyale et équitable ; et j'en tire l'induction que les autres comtés ont été également traités dans un esprit de justice.

M. TAYLOR : Que dites-vous de Waterloo ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous discuterons cela en temps et lieu ; tenons-nous-en à notre sujet. Je veux faire ressortir que l'honorable député de Norfolk-sud, qui s'est levé pour montrer sa carte et faire sa proposition aurait pu adjoindre la partie de l'est du township de Brant à la ville de Brantford au lieu de la partie ouest, et que sa carte aurait présenté un aspect aussi bizarre dans un cas comme dans l'autre. Il séparerait complètement Paris du township d'Onondaga et des parties du township de Brant qui se trouvent entre les deux et les mettrait dans une autre circonscription. En tirant cette ligne il jette le blâme sur le rapport de la minorité aussi bien que sur celui de la majorité. Le rapport de la minorité reconnaît qu'il y a plus de 38,000 âmes dans le comté de Brant, et il propose que la ville de Brantford, avec une population de 16,619, ait un député, et que le comté avec une population de 21,821 ait aussi un député ; il s'en suit qu'en faisant le transport des deux comtés d'une division à l'autre on équilibre la population à un millier près. Si c'est là l'objet en vue, quelqu'un prétend-il que les conservateurs auraient le dessus dans cette division si la combinaison proposée par l'honorable député de Norfolk-sud avait été acceptée, même du consentement de la minorité ? Mon honorable ami (M. Heyd) a eu la majorité dans la ville de Brantford. A une nouvelle élection, je crois que sa majorité dans la ville de Brantford sera doublée, si je répète que le plan proposé par l'honorable député lui donne 230 de majorité. S'il lui donne 230 au lieu de 100 il affaiblira d'autant l'autre division au point de vue libéral et nos honorables amis de la gauche auront une meilleure chance de s'emparer de Brant-nord que je représente actuellement, et qui est désigné sous ce nom, bien qu'il réunisse trois comtés différents.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) a-t-il promis aux industriels de Brantford d'élever le tarif ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les industriels de Brantford connaissent la politique du gouvernement et n'ont besoin d'aucune promesse de ce genre. Ils savent que les affaires vont bien et qu'ils ont plus que doublé leurs établissements. Mais nos adversaires cherchent autre chose, et quelle perspective ont-ils devant eux ? S'ils enlèvent 130 voix au district nord pour les déverser sur le district sud, dans ce cas le premier sera affaibli d'autant, et même dans le cas où mon honorable ami (M. Heyd) aurait la majorité dans le district sud, leur chance de succès serait meilleure dans le district nord. Par conséquent, le plan de l'honorable député n'amènerait aucun changement. Il vient en conflit avec le rapport de la minorité de la commission. Néanmoins, je suis heureux que le cas du comté de Brant ait été la conclusion que si ce rapport n'a pas été réfuté avec plus de succès que dans le cas du comté de Brant, il devient inutile pour le comité de prolonger bien plus longtemps ses séances.

M. CARGILL : M. l'Orateur, je suis très heureux que l'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) ait pris la parole avant moi. Il vient de louer le comité d'avoir défait ce qui a été fait en 1882. A mon tour je prie le comité de défaire ce qui a été fait en 1882 dans le comté de Bruce. Avant 1882, ce comté avait deux députés à la suite du remaniement inique, comme l'a qualifié le parti de la réforme, le comté de Bruce a eu trois députés.

Maintenant on se propose de leur en ôter un, c'est-à-dire de donner seulement deux députés au comté de Bruce, ce qui me paraît tout à fait injuste, si l'on tient compte du chiffre de la population comparé à celui des autres collèges électoraux ayant une population moindre. Ce que je demande c'est le redressement de la ligne de démarcation qui existait avant le remaniement de 1882. La répartition proposée ne fait pas entrer moins de cinq municipalités libérales dans mon district électoral. Les deux partis politiques sont à peu près d'égale force. En 1887, je fus considéré comme une victime désespérée. Il n'y avait pas de chance pour moi dans l'élection de Bruce-est. Néanmoins, je m'armai de pied en cap, et je réussi à convertir une minorité de 185 voix en une majorité de 373. Si malgré le remaniement proposé je me présente de nouveau dans Bruce-sud à la prochaine élection en dépit des complications politiques existantes, j'espère réussir tout aussi bien dans Bruce-est

qu'en 1887. Je fais peu de cas des complications politiques de cette division. Je considère qu'un candidat jouissant d'une bonne réputation d'honnêteté et d'intégrité qui fait un appel au peuple et montre la justesse de la cause qu'il défend, peut obtenir la majorité des voix dans Bruce mieux qu'ailleurs, les électeurs étant très intelligents. Je n'hésite pas à appliquer ce compliment à un grand nombre de libéraux de cette division et je tiens à faire remarquer que sans l'appui d'un grand nombre d'entre eux je n'aurais pas réussi à me faire élire. C'est surtout grâce au concours des libéraux de Bruce est que je dois le succès de mon élection.

Il est certain que le premier ministre a soumis à la Chambre une proposition très raisonnable lorsqu'il a demandé de confier à un comité le soin de remanier les divisions électorales dans tout le Dominion, et si je me lève en ce moment, c'est dans le but de faire appel à son esprit de justice. On ne pourrait s'attendre à ce qu'il donne la majorité au parti conservateur dans ce comité, mais nous étions en droit de supposer que ses membres rendraient justice aux deux partis.

Le premier ministre a déclaré à la Chambre que le but de ce comité était de rendre justice égale à tout le monde, et de réparer les injustices commises lors du remaniement inique de 1882. En présence de ce fait, est-il déraisonnable de demander à l'honorable premier ministre qu'il rétablisse les deux comtés de Bruce dans les limites qu'ils avaient avant le remaniement de 1882. Que l'on compare la position dans laquelle se trouve placé le comté de Bruce, au point de vue de la représentation, sous l'empire du bill actuel, avec ce qui existe dans les autres comtés sous le même rapport. Le comté de Bruce, qui compte une population de 59,020 acres, n'a que deux représentants, tandis que l'on en donne deux au comté de Middlesex, dont la population n'est que de 54,726. Ce dernier comté a donc 5,000 âmes de moins que celui de Bruce, et on lui donne un représentant de plus qu'à ce dernier. Maintenant, tout le monde admettra que le comté de Bruce n'a pas de supérieur dans tout le Dominion au point de vue de l'agriculture.

Le comté de Huron, qui possède 2,000 âmes de plus que celui de Bruce, obtient trois représentants, et Wellington, dont la population est de 4,000 moins élevée que celle de Bruce, obtient également trois représentants. Northumberland-ouest, avec une population de 20,495 âmes, obtient aussi un représentant, tandis que Bruce, dont la population est de 59,000 âmes, n'obtient que deux représentants, et si l'honorable premier ministre insiste pour faire adopter la proposition qui nous est soumise, je lui demanderai de diviser au moins le comté de manière à permettre aux conservateurs d'y subsister. Je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre——

Quelques VOIX : Continuez.

M. CARGILL.

M. CARGILL : Si l'on veut bien me le permettre, j'ai ici une couple de cartes du comté de Bruce, que je vais faire voir à la Chambre.

M. COWAN : Cela ressemble à un tirebotte.

M. CARGILL: Cette carte représente tout le comté de Bruce divisé en trois collèges électoraux, tandis que celle-ci représente le comté de Bruce tel qu'il était avant le remaniement de 1882. La carte suivante représente le comté de Bruce tel qu'on se propose de le diviser par le bill actuel.

M. COWAN : Cela est mieux.

M. CARGILL : On propose de laisser au comté toute sa longueur, et au lieu de laisser deux townships au sud, pour former partie de la division sud, on en laisse qu'un.

M. HYMAN : Quelle est la différence dans la population d'après les deux propositions ?

M. CARGILL : En adoptant ma proposition, la différence entre la population des deux comtés ne sera plus que d'environ 346.

M. HYMAN : On me dit qu'en adoptant votre proposition, cette différence sera de 3,480, et le rapport du comité indique que cette différence sera de 1,998.

M. CARGILL : Votre projet laisse la population de Bruce-sud à 31,596 et celle de Bruce-nord à 27,424. Je demande que l'on enlève à Bruce-nord, Kincardine et la ville de Kincardine, qui comptent 4,932 âmes, réduisant ainsi la population de Bruce-nord à 22,492, puis j'y ajoute Elderslie, Chesley et Paisley, qui comptent une population de 5,278, ce qui donne une population totale de 27,770, au lieu de 27,424, chiffre que l'on obtiendra en adoptant votre proposition.

M. HYMAN : J'ai en ma possession un amendement au bill proposé par l'honorable député, et s'il était adopté on se trouverait à porter la population de la division sud à 31,250 âmes, et celle de la division nord à 27,770, laissant entre les deux comtés une différence de 3,480.

M. COWAN : Cet amendement est-il défectueux ?

M. CARGILL : J'ai parcouru ces chiffres avec soin et j'ai raison de les croire exacts.

M. COWAN : Sans vouloir causer de l'embarras à l'honorable député (M. Cargill), je considère qu'il y a là une contradiction.

M. CARGILL : J'ai ici le détail de la population de Bruce-sud, tel que divisé par le bill actuel, et il est comme suit : Elderslie, population 2,458 ; Chesley, 1,734 ; Paisley, 1,086 ; Brant, 4,349 ; Carrick, 5,023 ; Cullross, 2,955 ; Grennock, 3,085 ; Walkerton, 2,971 ; Teeswater, 930 ; Huron, 3,539 ; Kinloss, 2,355 ; Lucknow, 1,111 ; soit un total

de 31,596 âmes, d'après le projet du gouvernement, tel que contenu dans ce bill. En adoptant ma proposition, Bruce-nord aurait une population de 31,250, ce qui ne laisserait plus qu'une différence de 346 entre la population des deux comtés, soit un chiffre beaucoup moins élevé que la différence résultant de la population contenue dans ce bill.

M. HYMAN : Comment cela se comparerait-il avec Bruce-nord ?

M. CARGILL : En adoptant la division que je propose, la population de Bruce-nord serait de 27,770.

M. HYMAN : Cela constitue une différence de 3,408.

M. CARGILL : Tel que vous l'avez, le chiffre de la population est de 27,424.

M. HYMAN : Nous avons 28,510.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il suffit de faire la soustraction pour obtenir la différence, soit 3,408.

M. TOLMIE : L'honorable ministre oublie-t-il que l'annexion d'Hanover a enlevé 400 âmes au comté de Bruce ?

M. CARGILL : En effet, c'est là ce que j'ai calculé.

M. TOLMIE : Vous avez basé vos calculs, je crois, sur les chiffres du recensement ?

M. CARGILL : Oui.

M. TOLMIE : Dans ce cas, il vous manque cette différence.

M. CARGILL : Je vais maintenant indiquer chaque municipalité du comté de Bruce-nord, ainsi que leur population respective :

BRUCE-NORD.

Municipalité.	Population.
Kincardine	2,855
Kincardine (ville)	2,077
Saugeen	1,581
Tiverton	470
Bruce	3,109
Port Elgin	1,313
Albermarle	1,962
Amabel	3,587
Arran	2,562
Eastnor	1,830
Lindsay	751
St. Edmunds	623
Southamton	1,636
Tara	625
Wiarton	2,443
Total	27,424

En adoptant le changement que je propose, on est arrivé à donner à chaque comté une population presque égale, la différence n'étant que de 346, ce qui est bien préférable à la proposition qui nous est soumise.

M. HYMAN : Je crois que les chiffres cités par l'honorable député (M. Cargill) sont exacts. Le rapport original du comité plaçait Paisley dans la division sud. Plus tard, cette disposition a été modifiée, et j'ai oublié de modifier mes calculs en conséquence.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots au sujet d'un extrait des " Débats " qui a été lu à la Chambre par le député de Brant-sud (M. Heyd), afin de démontrer que les remaniements de 1882 et 1892 ont été faits uniquement dans un but politique. Il a ensuite cherché à établir sa prétention en donnant lecture d'un article qu'il dit devoir contenir la vérité, car, sans cela, sa publication aurait donné lieu à une action en dommages-intérêts :

Nous avons le témoignage de l'un des malfaiteurs qui ont pris part à cette affaire à cette époque, et si l'on doit ajouter foi à ses paroles, les amis de ce côté-ci perdent leurs temps en cherchant à convaincre nos amis de l'autre côté de l'inconvenance de leur conduite, ou le pays en général, qui n'a plus besoin d'aucune autre preuve pour lui démontrer que les remaniements de 1882 et 1802 avaient pour but d'assurer le retour du parti conservateur au pouvoir. J'ai encore présent à l'esprit ce que l'on considère comme étant une confession de la part de l'un de ceux qui prirent part au remaniement de 1882.

Il a ajouté que cet article avait été publié dans le " Herald " et dans le " Globe ", et il a prétendu que s'il n'eût pas contenu la vérité, il aurait donné lieu à une action en dommages-intérêts. Mais il ne s'ensuit pas nécessairement que parce que des articles publiés dans des journaux de parti ne sont pas suivis d'actions en dommages-intérêts que leur contenu est exact. Nous savons tous qu'il arrive très souvent que les membres du parlement, sachant que des articles publiés dans les journaux sont absolument faux, ne prennent pas la peine de les réfuter ou de poursuivre leurs auteurs pour diffamation. L'honorable député nous a ensuite donné lecture d'une lettre, écrite par un individu que nous ne connaissons pas et qui s'exprime comme suit :

On me donna une chambre voisine de celle du ministre de l'Intérieur. Là, j'avais ordre de ne permettre l'entrée à personne, pas même à un ministre, à moins qu'il ne fût présenté par le sénateur. Je me rappelle la jolie colère d'un ministre auquel je refusais l'entrée. Un jour, l'honorable M. Aikens, ministre du revenu de l'Intérieur, entra et vit la carte, sur laquelle il ne fit aucune observation.

Son silence me fit faire la remarque suivante : Comment, Aikens, je suis surpris qu'un homme de votre mise se trouve en telle compagnie, remarque à laquelle Aikens répondit par son bon sourire ordinaire. On consulta un à un plusieurs députés sur les changements faits dans leurs districts parmi lesquels se trouvaient feu J. C. Rykert, le col. O'Brien et M. Mackenzie Bowell. Ce dernier fit un peu l'important sur quelques points et passa outre.

Comme je faisais partie de la Chambre à cette époque, et que je suis au courant de ce qui a eu lieu à ce sujet, je tiens à déclarer que si le reste de la lettre n'est pas

plus conforme aux faits que ce que je viens de lire, le tout constitut une immense blague. Lors du remaniement de 1882, la carte est demeurée continuellement dans la Chambre, à la disposition de tous les députés. En 1882, une autre carte fut placée dans la Chambre n° 16, et des douzaines de libéraux doivent l'avoir vue, car quelques-uns d'entre eux l'ont même examinée avec moi. On n'a pas essayé de garder la chose secrète, et aucun homme du calibre de celui que l'on dit avoir écrit cette lettre là en avait la garde.

Celui que l'on dit s'être plaint, sir Mackenzie Bowell, est celui-là même à qui on l'avait confiée. Cela démontre bien l'absurdité comme l'inexactitude de cette déclaration, et le peu de foi que l'on doit ajouter à l'article que l'on a invoqué ce soir pour établir que l'on avait qu'un seul but en vue lorsque l'on a fait ces remaniements. Dans aucun cas la carte n'a été tenue secrète ; elle consistait en un plan indiquant en une couleur, les comtés tel qu'ils existaient à cette époque et en une autre couleur les comté tel qu'ils existaient une fois le remaniement adopté. Cette carte était placée de manière à pouvoir être vue de tous, et aucun effort ne fut tenté afin de garder la chose secrète pour un parti ou pour l'autre.

M. HEYD : Cet individu était-il engagé pour faire l'ouvrage dont il parle?

M. SPROULE : J'en ai entendu parler pour la première fois ce soir. Si j'avais eu connaissance de cette déclaration quand elle a été lue pour la première fois dans cette Chambre, je l'aurais certainement rectifiée à cette époque.

M. HEYD : Le seul fait que vous n'en avez pas eu connaissance ne démontre-t-il pas qu'elle est bien fondée?

M. SPROULE : Le nom n'est pas mentionné.

M. HEYD : C'est un M. Hague, directeur du "Journal of Commerce," et il a signé sa lettre.

M. SPROULE : Je parle de ce que je connais au sujet du prétendu secret, et je dis que celui qui a écrit cet article s'écarte de la vérité, quand il prétend que les députés ont été invités à entrer. Je n'ai jamais été invité à entrer, ni consulté, mais tout le monde pouvait entrer et consulter la carte, comme l'ont fait plusieurs libéraux, car j'ai moi-même étudié cette carte en compagnie de quelques-uns d'entre eux en 1892, sans la moindre difficulté, et il n'y avait pas plus de secret au sujet de cette carte que de tout ce qui peut être actuellement suspendu au mur de la chambre n° 16. C'est sir Mackenzie Bowell lui-même qui aurait fait cela et c'est à lui qu'on avait confié la carte en question. J'ignore à qui elle avait été confiée en 1892. Si la balance de la preuve soumise par le député de Brant-sud (M. Heyd) à l'appui de sa prétention a autant de valeur que la partie que je viens de lire, la Chambre est en mesure de juger de la confiance que l'on doit y ajouter.

M. HEYD : Vous n'en avez pas nié l'exactitude.

M. SPROULE : J'ai nié l'assertion concernant le prétendu secret et la personne qui avait charge de cette carte.

M. HEYD : Il est évident que vous n'avez pas vu la carte exposée par cet homme.

M. SPROULE : Si l'honorable député croit que je vais me laisser prendre à des déclarations aussi ridicules et venant de cette source, il est bien naïf.

M. HEYD : Avez-vous été admis dans la Chambre?

M. SPROULE : Je n'ai pas l'intention d'essayer d'expliquer ou de répondre aux termes d'argot des salles de jeux. Le ministre du Commerce a prétendu que le bill actuel avait uniquement pour but de réparer ce qui a été fait en 1882, et que s'il y avait quelque chose d'injuste dans cette mesure il aimerait à l'apprendre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'y a-t-il d'injuste dans le cas de Brant?

M. SPROULE : Je ne parle pas de Brant. J'ai compris que l'honorable ministre faisait allusion au bill qui est actuellement soumis à la Chambre, et non au comté de Brant en particulier, et si je l'ai mal compris, je ne discuterai pas ce point d'avantage, car je ne connais pas suffisamment les divisions du comté de Brant pour pouvoir le faire.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit que si les autres divisions étaient aussi équitables que celles de Brant, on ne pouvait s'y objecter.

M. SPROULE : J'ai compris que l'honorable ministre avait prétendu que l'on ne pouvait indiquer aucune injustice contenu dans ce bill. Il se peut qu'il n'ait parlé que de Brant. Quant aux remaniements de 1882 et 1892, je suis bien convaincu que le parti au pouvoir à cette époque, tout en tenant compte du principe de la représentation basée sur la population, des intérêts communs et de la forme des comtés, a cherché autant que possible à affermir sa position. N'importe quel parti politique ferait la même chose, mais y a-t-il devant nous quelque chose qui soit de nature à démontrer que le gouvernement actuel n'a pas suivi la même ligne de conduite ? Nous avons autant de raison de croire que le gouvernement actuel s'est laissé guider par cette idée, que le gouvernement conservateur dans les deux remaniements antérieurs. Quant à ce qui concerne la représentation basée sur la population, les intérêts communs et la forme des comtés, le remaniement de 1892 peut soutenir avantageusement la comparaison avec le bill actuel. Je me contenterai maintenant de faire brièvement allusion aux quel-

ques cartes qui nous ont été soumises cet après-midi, indiquant les limites des comtés de Waterloo-nord, Bruce-sud et Brant.

M. HEYD : Quant à Brant, il n'y a rien à dire.

M. SPROULE : Le remaniement actuel est-il fait uniquement dans le but d'établir les changements requis par le mouvement de la population, ou bien n'a-t-il pas plus tôt pour but de venir au secours du parti au pouvoir ?

M. HEYD : Je nie cette prétention en autant que les comtés de Brant-nord et Brant-sud y sont concernés.

M. COWAN : Je la nie également quant à ce qui regarde Essex.

M. TOLMIE : Et quant à ce qui concerne le comté de Bruce.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je la nie également quand à ce qui regarde le Cap-Breton.

M. THOMPSON (Haldimand) : Et quant à ce qui concerne le comté d'Haldimand.

M. SPROULE : Je parle d'une partie du pays que je connais parfaitement. Prenons, par exemple, le comté de Grey. Est-ce que l'on enlève à Grey-est le township de Saint-Vincent et la ville de Meaford pour les ajouter à Grey-nord dans le but d'égaliser le chiffre de la population? Une fois ce changement opéré, le chiffre de la population n'est pas réparti d'une manière plus équitable qu'il l'était auparavant. A-t-on fait la chose dans le but de servir les intérêts communs ? Pas du tout, car la population de Saint-Vincent et de Meaford n'a aucun rapport, au point de vue commercial, avec la ville d'Owen-Sound. Ces gens font leurs affaires dans la ville de Meaford qui se trouve au centre du township Saint-Vincent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas entièrement.

M. SPROULE : Oui, à l'exception de cette partie du township qui est bornée par la baie Georgienne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'existe que pour un côté.

M. SPROULE : Il n'existe pas de représentation pour cette partie du comté qu'occupe les eaux de la baie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est vrai qu'il n'existe pas de chemins de fer entre Meaford et Owen-Sound, mais il y a des moyens de communication par eau et des lignes de teamers.

M. SPROULE : Il n'y a pas de lignes de steamers régulières.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. SPROULE : Des steamers qui s'y rendant quand ils n'ont pas autre chose à faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas du tout, les steamers qui tiennent des lignes régulières arrêtent à Meaford, de même qu'à Owen-Sound et à Collingwood.

M. SPROULE : L'honorable ministre constatera qu'il fait erreur. Il y a certains steamers qui arrêtent à ces endroits, mais il ne font pas partie des lignes régulières. Dans tous les cas, la question se résume à savoir où ces gens font leurs affaires. Ceux qui habitent le township Saint-Vincent font leurs affaires dans la ville de Meaford.

M. COWAN : A quelle distance Meaford se trouve-t-il d'Owen-Sound ?

M. SPROULE : Dix-huit milles. Le changement a-t-il été fait pour donner au comté une forme plus convenable ? Non, car il ne fait que le déformer davantage. Quel en est donc le but ? Simplement parce qu'en annexant la ville de Meaford et le township Saint-Vincent, qui donnent ordinairement une majorité libérale, au comté de Grey-nord, et en plaçant le township Holland, qui donne une majorité conservatrice de 130 voix, dans Grey-est, qui est un château-fort conservateur, on se trouve à grouper tous les conservateurs dans ce dernier comté et l'on affermit la position des libéraux dans Grey-nord. On place également le township Artemesia dans Grey-est. Je n'ai pas d'objection à cela, car au point de vue de la communauté d'intérêts, de la forme du comté et des avantages qui peuvent en découler pour la population, cette division convient parfaitement. Ce township formait partie de Grey-est avant 1882, et ce district électoral se trouve ainsi à s'étendre presqu'en ligne droite sur toute la longueur du comté. Il ne peut donc y avoir d'objection à cela. Mais lorsqu'il faisait partie de Grey-sud, le chiffre de la population était à peu près égal, et il y est resté depuis 1882. Si le chiffre de la population, comme les intérêts communs étaient satisfaits, quelle nécessité y avait-il de faire ce changement ? On dira peut-être que l'on a enlevé le township Melancthon à Grey-est, et que pour rétablir l'équilibre dans le chiffre de la population, on a ajouté le township Artemesia, et l'on aura raison. Mais voici qu'aujourd'hui on veut enlever à Grey-sud le township conservateur d'Artemesia, qui a donné une majorité de 250 voix au représentant actuel de ce comté, pour l'annexer à Grey-est qui est un château-fort conservateur. C'est-à-dire que l'on enlèvera au représentant de Grey-sud un peu plus que sa majorité. Est-ce que cela est fait dans un but politique ? Cela y ressemble beaucoup, mais je puis me tromper.

Afin de combler la différence causée par la disparition du township d'Artemesia, on ajoute à Grey-sud le township Sullivan. Dans ce township, les partis sont à peu près divisés également, mais virtuellement, les libéraux y sont en majorité. De sorte que l'on ajoute à un comté qui est déjà

conservateur un township qui donne une majorité de 250 à ce parti ; et l'on comble le déficit produit par ce changement dans le chiffre de la population de Grey-sud en y annexant un township qui est virtuellement libéral. Cela est-il fait uniquement pour maintenir une juste proportion dans le chiffre de la population et sauvegarder les intérêts communs ? Cela ne se peut, car les intérêts du township Sullivan sont dans Grey-nord auquel il appartenait auparavant, et dans Bruce-nord où la population de ce canton fait ses affaires.

Si l'on consultait les intérêts de la population de ce township, il demeurerait là où il est actuellement. Si l'on voulait rétablir l'équilibre dans le chiffre de la population, rien n'était plus facile que d'arriver à ce résultat en laissant les choses dans l'état où elles étaient auparavant. Je cite ces exemples pour démontrer que ce comité n'a pas eu seulement en vue la représentation basée sur la population et la communauté d'intérêts lorsqu'il a préparé ce remaniement des comtés, et que l'on ne peut adresser de reproches sous ce rapport à ceux qui ont fait les remaniements de 1882 et 1892. Si je voulais prendre la peine d'étudier la redélimitation des autres comtés, je pourrais démontrer que le même esprit qui a présidé à la division des comtés que je viens d'indiquer, se retrouve ici. De sorte que, lorsque les honorables députés déclarent qu'ils n'ont pas autre chose en vue que de se conformer aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord,—c'est-à-dire répartir les bornes des comtés sur une base équitable, je dis qu'il leur faudra invoquer bien des arguments de cette nature pour convaincre la Chambre et le pays qu'ils avaient en vue un but plus élevé que leurs prédécesseurs quand ceux-ci ont fait les remaniements antérieurs.

M. GRANT : Je dois avouer que c'est avec surprise que j'ai entendu l'honorable député (M. Sproule) prétendre que l'on avait tenu compte de la configuration régulière des comtés lors du remaniement de 1882. Si la discussion ne s'était pas terminé aussi promptement sur le principe du bill, et si la Chambre ne s'était pas formée aussi vite en comité sur cette mesure, j'avais l'intention de discuter les principes contenus dans cette mesure, et de la comparer avec les lois contenant les remaniements des comtés de 1882 et 1892. Je crois pouvoir dire sans crainte que le résultat de cette comparaison n'aurait pas été très favorable aux mesures antérieures. Nos amis de la gauche ont déployé beaucoup de zèle pour renseigner la Chambre et le comité, en produisant des cartes indiquant de quelle manière les comtés se trouvent divisés d'après le bill actuel. Je n'ai peut-être pas eu l'avantage d'avoir à mon service des artistes aussi distingués que ceux qui ont été employés par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), ainsi que par l'honorable député (M. Cargill), mais j'ai préparé quand même une carte parfaitement exacte du comté que j'ai l'honneur de représenter, laquelle carte je soumets à la Chambre.

M. COWAN : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question? Est-ce là une photographie des escaliers dans lesquelles M. Foster est tombé?

M. GRANT : Sans faire allusion d'avantage à cette catastrophe, qui est survenue dans le mois de mars dernier, que l'on me permette d'ajouter que ce bijou de travail n'a pas encore été surpassé par tout ce qui a été soumis jusqu'à présent au sujet du présent bill. L'ancien comté d'Ontario, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Victoria, se terminait à l'extrémité nord du lac Couchiching, et le lac Simcoe, situé à peu de distance, le rendait très étroit. Mais il est évident qu'il n'était pas encore assez long et assez étroit pour satisfaire nos amis de la droite ou ceux à qui ils ont succédé. Aussi, en 1882, annexèrent-ils à Ontario-nord 8 ou 9 townships, ce qui eût pour résultat de le rendre encore plus long, sans lui donner plus de profondeur. En ma qualité de jeune homme et de jeune libéral, je dois avouer que je suis surpris que l'on tente aujourd'hui de justifier cette boucherie légalisée de 1882. Je n'accuse aucun des membres de la gauche d'avoir pris part à cette infamie. Je dis même qu'il est à propos et qu'ils sont dans leur droit en critiquant de la manière la plus complète possible la mesure qui nous est soumise, afin d'indiquer toutes les injustices qu'ils peuvent croire devoir en résulter. Mais je prétends qu'il ne convient guère à ceux qui ont participé à l'infamie de 1882, et au crime moins important de 1892, d'accuser leurs adversaires d'inconvenance ou d'injustice au point de vue politique. Que l'on me permette d'indiquer de nouveau, sur cette œuvre d'art, ces intérêts communs dont les membres de la gauche et en particulier le député d'Halton (M. Henderson)——

M. HENDERSON : Ecoutez ! écoutez !

M. GRANT :—et le député de Grey-est (M. Sproule), nous ont parlé et qu'ils prétendent avoir été respectés par le remaniement de 1882. Personne ne voudra prétendre que l'on a tenu compte de cette considération en établissant un comté comme celui qui est tracé sur cette carte. Que peut avoir de commun cet homme établi dans le coin sud-ouest de ce comté avec celui qui demeure dans sa partie nord-est et qui, comme je l'ai dit au cours de mon élection, habite presque les confins de la mer arctique. La distance entre ces deux points est de 143 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle en est la largeur ?

M. GRANT : Sa largeur est de six ou sept milles.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député voudrait-il nous indiquer quelle sera la longueur et la largeur du comté créé par ce bill ?

M. GRANT : La question est très à propos, malheureusement, je ne suis pas en état de dire quelle en sera la longueur du nord au sud et de l'est à l'ouest. Cependant, je crois qu'il sera moins étendu qu'il l'est actuellement. On ne peut l'élargir sans violer les limites des comtés voisins, ce que nous ne voulons pas faire. Comme le bill actuel a pour but d'ajouter un canton au sud, cela augmentera la longueur du comté de 12 à 14 milles. Je ferai remarquer au député de Victoria-nord que la frontière du canton Rama servira de limite nord au nouveau comté. Une partie importante de Muskoka, qui appartenait autrefois au comté disparaît, et je félicite la population de ce district électoral, car, à l'avenir, au lieu d'appartenir pour partie aux comtés de Simcoe-est et d'Ontario-nord, elle élira un représentant pour la Chambre des communes. Ce qui fait d'Ontario-nord un comté beaucoup plus compacte et plus uni.

Mais je n'ai pas l'intention de faire entrer la moindre acrimonie dans cette discussion. C'est une excellente chose, même dans la politique, que de savoir oublier le passé. Seulement, j'ajouterai que la présente mesure est promise par le gouvernement actuel depuis son arrivée au pouvoir, elle doit être considérée comme une compensation aux inconvénients que la population d'Ontario a été obligée de supporter, et, pour ma part, je ne trouverais pas à redire si l'on y avait mêlé un peu de juste rétribution.

M. TOLMIE : En ma qualité de représentant d'un des comtés de Bruce, je considère qu'il est de mon devoir de dire quelques mots au sujet de ce projet de remaniement de ce comté tel que proposé par le comité nommé à cette fin. J'ai écouté attentivement les remarques de l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill), et j'ai admiré le courage dont il a fait preuve en disant qu'il se présenterait probablement de nouveau dans ce comté. Chose certaine, c'est que personne ne serait plus heureux que moi de le voir réélu, si ses idées politiques étaient bonnes. En 1882, on a changé les limites du comté de Bruce, et, depuis cette date, ce comté a toujours été représenté par deux conservateurs et un libéral. L'honorable Edward Blake fut d'abord élu dans la division ouest par 1,200 voix de majorité. Cela démontre-t-il que l'on a concentré les électeurs d'un parti dans le comté de Bruce ? N'appert-il pas que depuis ce remaniement le parti conservateur l'a toujours emporté dans les deux autres divisions électorales ? Peu de temps après, une autre élection avait lieu, et M. Somerville était élu par plus de 1,000 voix de majorité. Puis, M. Bowen était élu par plus de 800 voix, et, finalement, votre humble serviteur était élu par une majorité respectable qu'il a toujours conservée depuis. Je n'étais pas en droit de m'en plaindre, car j'avais là un comté sur lequel je pouvais compter.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député a-t-il été élu en qualité de conservateur ou de libéral ?

M. TOLMIE : En qualité de libéral avancé la première fois et de libéral tout court la deuxième fois. Je regrette, M. l'Orateur, de ne pas posséder le talent du député de Bruce-est dans la préparation des cartes, car j'en aurais tracé une du comté de Bruce qui aurait été beaucoup plus juste que la sienne. Quant à lui, il voudrait réduire la longueur du comté de Bruce de neuf milles. Le comité nous a donné la division nord du comté de Bruce, qui en constitue la division nord pour les fins provinciales depuis plusieurs années. Mais comme nous avons perdu un représentant, il nous faut agrandir notre territoire, et nous le faisons en y ajoutant neuf milles de territore. Maintenant, si cela peut consoler quelque peu l'honorable député, je vais lui citer des chiffres pour démontrer que la politique n'a rien eu a voir avec ce remaniement des limites des comtés, en autant que celui de Bruce y est concerné.

Lors de la dernière élection, M. Bowman, qui représentait Bruce-nord dans la législature provinciale, était élu par 726 voix de majorité. Mais il est bon de ne pas oublier que la ville de Southampton qu'il habite lui a donné une majorité plus considérable que n'importe quel autre député pourrait espérer obtenir. Je crois pouvoir dire sans me tromper qu'il y a obtenu 100 voix de plus de majorité que n'importe qui. Lors de la dernière élection, le township de Kincardine a donné 130 voix de majorité aux conservateurs, et la ville du même nom 45 voix. Que l'on ajoute ensemble ces différentes majorités et l'on verra en quoi le parti libéral a à y gagner par ce changement.

M. HALLIDAY : L'honorable député voudrait-il nous indiquer le résultat de l'élection fédérale?

M. TOLMIE : Je ne puis le faire en ce moment, mais je le fournirai plus tard privément à l'honorable député. Quant à la différence de population entre la division nord et la division sud, j'ai été consulté sur ce point par le comité, et il ne peut exister de doute à ce sujet. Je me suis efforcé de répartir la population aussi également que possible. Bien que je représente un comté dans lequel on a concentré les libéraux, je suis opposé à cet état de choses, et cela pour plusieurs raisons. Si nous acceptions la proposition soumise ce soir par le député de Bruce-est, nous nous trouverions à établir de nouveau dans le comté de Bruce-nord une agglomération de libéraux. La différence dans le chiffre de la population entre Bruce-nord et Bruce-sud est seulement de 3,076. On ne peut la réduire sans modifier les limites des comtés, et nous savons parfaitement que notre premier ministre ne voudra pas y consentir.

Lorsque le député de Bruce-est avait la parole, je lui ai posé une question dans le but d'indiquer la raison pour laquelle le comté de Bruce a vu le nombre de ses représentants réduit à deux. Antérieurement à l'annexion d'Hanover, notre population comptait environ 33 personnes de plus que celle de Leeds et Grenville, mais après cette annexion, qui nous enleva 386 habitants, la population de ce comté fut plus nombreuse que la nôtre. C'est pour cette raison que l'on n'a pas réduit le nombre de nos représentants à deux. Je voulais obtenir trois représentants, et il serait beaucoup plus facile de diviser les trois comtés également, que cela pourrait se faire dans les conditions actuelles. Mais je m'aperçois, M. l'Orateur, que l'honorable député de Brucenord (M. Halliday) est à son siège, et nous sommes tous anxieux d'entendre ce qu'il a à dire sur cette question.

M. HALLIDAY : En écoutant les remarques de lhonorable député de Bruce-ouest (M. Tolmie) vous seriez porté à croire, M. l'Orateur, que c'est lui qui a fixé les limites du comté. Il s'est probablement occupé des intérêts de son comté. Le comté de Bruce possède une population de 59,000 âmes. Celle de Middlesex est de 54,000 âmes. La ville de London possède un représentant, et le député de London (M. Hyman) prétend qu'elle devrait être annexée à Middlesex. Pourquoi London serait-elle annexée à Middlesex plutôt qu'à Toronto ou au comté de York ? Je prétends que le comté de Bruce devrait avoir trois représentants. On ne peut sortir de là. Nous possédons 5,000 âmes de plus, pourquoi n'aurions-nous pas trois représentants? L'honorable député (M. Tolmie) prétend qu'il répartit la population aussi également que possible afin de donner deux représentants au comté de Bruce. En adoptant la proposition de l'honorable député, le village de Paisley se trouverait à faire partie du comté de Bruce-nord, et s'il ajoute un autre millier d'âmes à Paisley, il se trouve à diviser la population également. Il est inutile pour l'honorable député de chercher à prétendre que ce qui a été fait ne l'a pas été pour des fins de parti.

M. TOLMIE: L'honorable député prétend-il que Paisley est situé dans Bruce-nord ?

M. HALLIDAY : Pas maintenant.

M. TOLMIE : Il est situé dans Bruce-sud.

M. HALLIDAY : Je dis qu'actuellement cet endroit se trouve limitrophe du comté de Bruce-nord.

M. TOLMIE : Non.

M. HALLIDAY : Et on le place maintenant dans Bruce-sud.

M. TOLMIE : Cet endroit est situé à un demi mille de Bruce-nord. Je croyais avoir compris aux paroles de l'honorable député qu'il était limitrophe de ce comté.

M. HALLIDAY : Un demi mille n'est pas une chose bien importante à considérer quand il s'agit de répartir également la population. Je prétends que c'est le comté de Bruce qui a droit à trois représentants et non celui de Middlesex, et j'espère que le premier ministre va nous accorder ce à quoi nous avons droit, c'est-à-dire trois représentants.

M. FOWLER : Je voudrais savoir du premier ministre si en adoptant l'article 2 du bill cela nous empêchera de discuter l'annexe ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout.

M. FOWLER : L'article se lit comme suit :

Pour les fins de la représentation du peuple dans la Chambre des communes, les dites provinces et ledits territoires sont respectivement divisés en districts électoraux et élisent des députés ainsi qu'il est établi dans l'annexe du présent acte.

Il peut exister un certain doute sur le droit que nous possédons de discuter l'annexe, mais du moment que le premier ministre nous assure que nous aurons l'occasion de la discuter, cela doit être suffisant.

Le PREMIER MINISTRE : L'annexe devra être discutée article par article.

M. FOWLER : En même temps que l'article premier.

Le PREMIER MINISTRE : Il vaudrait mieux discuter l'annexe article par article, puisque nous allons y arriver dans un instant. Je comprends que la discussion qui vient d'avoir lieu a eu simplement pour but de faire connaître certaines objections que l'on veut opposer au bill, et il faudra revenir sur tout cela, car, quand nous en viendrons à discuter l'annexe, nous devrons le faire article par article.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable premier ministre a-t-il l'intention de proposer l'ajournement de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Si vous adoptez cet article, je crois que c'est là ce que nous ferons.

M. MONK : Je crois qu'il serait préférable de laisser cet article en suspens, car je crois qu'un ou deux députés voudraient avoir l'occasion de parler d'un manière générale de la division des comtés dans Ontario. Nous pourrions passer à l'étude de l'article 3 et suivants.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas d'objection à laisser l'article 2 en suspens.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : L'article 3 est laissé en suspens. Le comité fait rapport de ses travaux.

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

M. MONK : Je suppose que demain nous continuerons la même discussion ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11 h. 50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 10 septembre 1903.

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

INTERPELLATIONS.

ACHAT DE COUVERTURES, DE TISSUS EN PIECE ET DE CHAUSSETTES.

M. BLAIN :

1. A quelles dates a-t-on fait les derniers achats de couvertures, de tissus en pièce et de chaussettes pour la milice, la gendarmerie à cheval et le département des Affaires indiennes?
2. A-t-on demandé des soumissions ?
3. Quels prix a-t-on payés ?
4. A-t-on accepté la plus basse soumission, et à qui a-t-on donné la commande ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici la réponse que je puis donner pour ce qui concerne le ministère de la Milice :

1. Couvertures, le 21 novembre 1902 ; chaussettes, le 24 juin 1902. Pas de tissus en pièce.
2. Non ; mais après avoir demandé des soumissions en 1900, nous avons adjugé l'entreprise au plus bas soumissionnaire qui a continué de nous les fournir depuis.
3. Couvertures (en pure laine canadienne à longs brins), 42½ cents ; chaussettes, 16 cents.
4. Oui. Couvertures : W. C. Caldwell, Boyd Caldwell, Lanark, Ont ; chaussettes, la Canadian Woollen Mills Co., Saint-Hyacinthe.

PRIMES DE PECHE—FRAUDES PRESUMEES.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement a-t-il reçu de certains électeurs du comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, une plainte portant qu'un certain John M. DesRoches, du township de Little-Tignish, n° 2, gardien de pêcheries, avait commis des fraudes dans la distribution des primes de pêche pour la saison de 1902, et demandant qu'une enquête soit instituée à cet effet ?
2. Le gouvernement se propose-t-il d'accéder à cette demande ?
3. Dans l'affirmative, quand cette enquête sera-t-elle instituée et des témoins seront-ils appelés pour donner leur témoignage au soutien de l'accusation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 1. Oui.

2. Oui.

3. Une enquête sera instituée aussitôt que possible.

HOTEL DES MONNAIES DU CANADA.

M. CARSCALLEN :

1. Le gouvernement se propose-t-il de procéder sans délai à l'érection en Canada d'un Hôtel des Monnaies pour lequel une forte somme a été votée par le parlement ?
2. L'emplacement de cet édifice a-t-il été choisi ? Dans l'affirmative, où se trouve-il ?
3. Quant ledit Hôtel des Monnaies sera-t-il prêt à recevoir le produit des mines ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement a l'intention de procéder à l'érection de cet édifice aussitôt que l'on aura voté le budget du présent exercice.

BESOGNE DE LA CHAMBRE—SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. F. D. MONK : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je voudrais demander à mon très honorable ami le premier ministre si l'on se propose d'accorder des subventions aux chemins de fer et à quelle date on a l'intention de présenter les résolutions concernant ces subventions. Je lui ai demandé hier des renseignements au sujet du budget supplémentaire. Il se pourrait peut-être que, eu égard au bill du Grand-Tronc-Pacifique, on ne présentât pas cette année de résolutions concernant les chemins de fer. Quoi qu'il en soit, je suppose que les membres de cette Chambre aimeraient à prendre connaissance de ces résolutions avant ou vers le moment de procéder à la discussion de ce bill-là.

Le PREMIER MINISTRE : Il est plus que probable, que, par suite du développement qui se manifeste sur tous les points du pays, nous devrons voter des subventions aux chemins de fer. La Chambre a encore à disposer d'une assez forte somme de travail. Les résolutions concernant les chemins de fer seront présentées en temps opportun.

LE CONSEIL DE LA TRESORERIE ET L'AUDITEUR GENERAL—PAIEMENT DE L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE.

M. S. BARKER (Hamilton) : Avant que l'on aborde l'ordre, j'aimerais attirer l'attention du premier ministre sur un fait qu'on m'a signalé ce matin même. Je crois savoir que certains députés se sont adressés aux fonctionnaires chargés d'effectuer le paiement de l'indemnité parlementaire, et qu'on leur a annoncé qu'à cause de certaines difficultés il n'est plus possible d'émettre de chèques. Il paraîtrait que certain différend survenu entre le ministère des Finances et le département de l'Auditeur général mettrait ce dernier dans l'impossibilité d'autoriser l'émission de certains chèques ou de demander certains chèques au ministre. L'auditeur général n'est pas en possession des états d'usage que l'on suppose avoir été interceptés en certain quar-

tier. J'aimerais que le ministre des Finances nous expliquât cette difficulté et nous dît comment il se fait qu'elle a pu surgir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais vraiment pas quelle cause attribuer à ce différend, mais il est néanmoins bien réel. A la suite de certaine difficulté qui s'est présentée ces temps derniers, le conseil de la trésorerie, agissant dans la limite de ce qu'il croit être ses justes attributions, a établi certains règlements concernant la tenue des comptes publics. L'auditeur général ne voit pas ces règlements d'un bon œil. Le ministère de la Justice a fait savoir au conseil du trésor que les règlements sont justes, réguliers et conformes à la loi. Voilà la situation. Il sera peut-être nécessaire de voter une loi spéciale. C'est tout ce que je puis dire à mon honorable ami (M. Barker) à l'heure qu'il est.

M. CLANCY : Le ministre des Finances va-t-il tolérer cet état de choses jusqu'à ce qu'il soit devenu nécessaire de voter une loi spéciale ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui m'est conseillé. Il va sans dire que j'aimerais beaucoup voir l'auditeur général, et il se pourrait que l'on trouvât le moyen de régler le différend. J'en serais heureux. Mais s'il n'est pas possible d'atteindre ce résultat, je crois qu'il faudrait voter une loi destinée à assurer le respect de l'autorité légitime du parlement et du gouvernement.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne m'a pas parfaitement compris. Je lui ai demandé s'il entend tolérer cet état de choses jusqu'à ce——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député n'a pas saisi ma réponse. J'ai dit que je serais heureux d'en venir à une entente avec l'auditeur général, mais que si cela ne se pouvait pas, il deviendrait nécessaire de faire voter une loi spéciale.

STATION NAVALE D'ESQUIMAULT—DEPART PROBABLE DU NAVIRE DU COMMANDANT.

M. THOMAS EARLE (Victoria) : Je désire appeler l'attention du très honorable premier ministre sur un fait qu'on m'a signalé et qui se rattache à la station navale d'Esquimault. On m'écrit :

Vous connaissez bien Esquimault, vous savez que c'est là que se trouvent les quartiers généraux de l'escadre du Pacifique ainsi que le vaisseau du commandant en chef. A l'expiration du service du commandant actuel, en octobre prochain, on le remplacera par un capitaine. Au lieu de servir à un commandant en chef, cette station, qui a toujours été tenue en haute estime dans les cercles de l'amirauté, ne sera plus que celle d'un capitaine de division navale, et il s'ensuivra une réduction du nombre, comme aussi, j'imagine, de l'importance des navires.

M. BARKER.

Je demanderai au très honorable premier ministre si l'on a appelé son attention sur ce point, ou s'il a été fait quelque démarche à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que cette question ait encore occupé l'attention du gouvernement; j'en entends parler pour la première fois.

REPRESENTATION DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 66) destiné à régler de nouveau la représentation dans la Chambre des communes, tel que rapporté par le comité spécial.—Le premier ministre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Article 2.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas, l'annexe.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-on adopté l'article 2 ?

Le PREMIER MINISTRE : On l'a laissé en suspens.

Annexe—Article 1er.

M. HUGHES (Victoria) : Est-il nécessaire——

Le PREMIER MINISTRE : Après le débat qui a eu lieu hier, je ne vois pas qu'on puisse s'opposer à cet article de l'annexe. Voici ce qu'il y est disposé :

Chacun des comtés suivants, y compris les endroits ajoutés et exceptés selon l'indication, forme un collège électoral sous le nom de " le district électoral de (ajouter le nom du comté)", lequel élit un député.

Le premier comté est le suivant :

1. Le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford tel que défini ci-après.

Ainsi qu'on l'a démontré hier, le comité chargé de voir à la redélimitation des comtés a reconnu à l'unanimité de ses membres qu'il fallait donner deux représentants au comté de Brant, l'un pour le comté proprement dit, et l'autre pour la ville. Mais la composition du district électoral de la ville de Brantford a donné lieu à de sérieuses divergences d'opinion, et la majorité du comté en est venue à la conclusion que ce district devait se composer de la ville de Brantford et d'un ou de deux townships, tandis que la minorité voulait qu'il ne comprît que la ville de Brantford. La discussion de ce point se fera plus tard, lorque nous en serons arrivés à l'étude du paragraphe 27 qui délimite le district électoral de la ville de Brantford, parce que, ainsi que cela a été proposé, tout ce que l'on ajoutera à la ville de Brantford sera pris à même le comté de Brant. Mais il n'y a aucun inconvénient à adopter dès à présent l'article premier, puisque l'étude de

la délimitation du district électoral de Brantford se fera au paragraphe 27.

M. CLARKE : Quelle est la population de ces deux districts électoraux de Brant et de Brantford ?

M. HYMAN : D'après la nouvelle répartition, la population du comté de Brant sera de 18,273 habitants, et celle de la ville de Brantford, de 19,867.

M. MONK : Il me semble que la discussion devra se faire lorsque nous serons arrivés au paragraphe 27.

Le PREMIER MINISTRE : Sans doute.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de London voudrait-il nous dire quel est le chiffre de la population indienne, s'il a le renseignements sous la main ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette question sera plus à sa place lorsque nous aurons abordé l'étude de la délimitation de la ville de Brantford.

M. SPROULE : Il me semble que l'on va un peu loin. Nous sommes à étudier l'annexe qui dit :

Les comtés et circonscriptions territoriales dont il est question sont ceux constitués en vertu et sous l'autorité du chapitre 3 des statuts revisés de l'Ontario, 1897, intitulé : "An Act respecting the territorial division of Ontario for municipal and judicial purposes."

Or, je crois que, dans l'opinion des membres de cette Chambre, nombre de paragrapres compris dans cette annexe ne devraient pas être conformes à cette loi provinciale, et que nous avons plein droit de débattre ce point. Si nous nous arrêtons au présent paragraphe, nous devrons nécessairement le considérer comme étant le seul à l'étude.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas ; mon honorable ami n'a qu'à lire sette disposition pour voir qu'elle ne s'applique qu'à certains comtés au sujet desquels il n'existe aucun doute :

Chacun des comtés suivants, y compris les endroits ajoutés et exceptés selon l'indication, forme un collège électoral.

Lorsqu'on s'écarte de l'Acte concernant la division terrtoriale de l'Ontario pour les fins judiciaires, le fait est mentionné dans le bill. Or, comme il n'est point de règle qui ne souffre d'exception, cette loi de la législature d'Ontario sert de base à la délimitation de ces districts électoraux, mais il y est fait de nombreuses exceptions.

M. SPROULE : C'est à cause de ces exceptions, et parce que certains membres de cette Chambre estiment que cette loi est peu sage, que l'on conteste qu'il soit à propos de s'y conformer. Ainsi, en abordant l'étude des différents articles, nous ne pourrons peut-être pas donner au débat la tournure que nous voudrions lui faire prendre.

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout ; il nous faut un point de départ.

M. HUGHES (Victoria) : Ce serait se soumettre au principe même de cette loi que de consentir à ne pas faire une étude séparée de chacun de ces paragraphes. J'ai tout lieu d'espérer—et j'en appelle pour cela à l'esprit de justice du comité—qu'il ne sera pas décidé que chacun de ces districts élira un représentant. En supposant, par exemple, qu'il soit démontré au comité que la ville de Brantford et le comté de Brant réunis ne devraient former qu'un seul district, l'adoption du premier paragraphe nous interdirait de faire une telle délimitation.

M. MONK : Je ferai observer à mon honorable ami que nous avons laissé en suspens l'article 2 qui se rapporte à l'annexe en général ; nous passons maintenant à l'étude des détails de cette même annexe, et ce que mon très honorable ami a dit au sujet du comté de Brant me paraît fort juste. Plus tard, lorsque le moment sera venu de nous occuper du district électoral de Brantford, nous discuterons et la délimitation de la ville et celle du comté. J'espère cependant que lorsque nous étudierons l'article 2 on ne nous empêchera pas de présenter des observations au sujet de telle ou telle disposition de l'annexe, sous prétexte que nous l'aurons laissée sans discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Je présume que certaines des dispositions du présent bill ne provoqueront pas d'objections sérieuses; mais à en juger par le débat d'hier, il en est d'autres au sujet desquelles il sera probablement assez difficile de s'entendre. Nous avons convenu hier de laisser l'article 2 en suspens, et nous pourrons en laire autant de toute autre disposition ; il sera peut-être nécessaire de le faire. Mais enfin, avançons la besogne autant que possible.

L'honorable M. TISDALE : Mais si nous laissons de côté l'article 2, on pourrait considérer la question comme décidée, parce que c'est sur cet article que repose l'annexe tout entière. Si nous voulions discuter le principe général de l'annexe après en avoir adopté certaines parties, on pourrait nous empêcher de le faire, à moins toutefois qu'il ne fût entendu que nous aurons le droit de le faire. En supposant que nous adopterions les articles séparés de l'annexe—nous n'entendons pas nous opposer à chacun de ces articles—serait-il bien compris qu'il nous sera loisible de discuter les principes généraux ? En étudiant chaque article séparément, on pourrait peut-être se prévaloir du règlement pour nous interdire de citer des chiffres destinés à établir que, selon nous, l'annexe tout entière est entachée d'injustice. Je sais que lorsque la question a été soulevée, hier soir, le premier ministre a déclaré que nous aurions droit de discuter non pas le principe sur lequel repose l'annexe, mais la manière dont on l'applique. J'ai des observations à faire, et il se peut

aussi que d'autres députés tiennent à discuter la question.

Le PREMIER MINISTRE : Voici comment, à mon sens, la question se pose : l'article 2, que nous avons laissé en suspens, se lit comme suit :

Pour les fins de la représentation du peuple dans la Chambre des communes, lesdites provinces et lesdits territoires sont respectivement divisés en collèges électoraux et élisent des députés ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent acte.

Cet article a été laissé en suspens. Je ne vois pas sur quoi on s'est appuyé hier pour prétendre que l'adoption de cet article nous obligerait d'adopter aussi l'annexe telle qu'elle est rédigée. C'est donner une fausse interprétation à l'article, car il n'y est pas dit " ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent bill ", mais bien " ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent acte ", à l'acte tel qu'il sera finalement voté. Mais comme certains membres de la gauche ne partageaient pas cette manière de voir, et que nul ne s'opposait à la mise en suspens de l'article, nous l'avons provisoirement laissé de côté. Nous estimons que l'on ne peut pas, que l'on ne doit pas adopter cet article tant que les diverses dispositions de l'annexe n'auront pas elles-mêmes été adoptées par la Chambre Cela fait, nous reviendrons à l'article 2. Dans l'intervalle, je proposerais que nous procédions en prenant successivement chaque item afin d'avancer la besogne autant que possible, et que nous laissions en suspens ceux qui sont susceptibles d'occasionner quelque discussion. Nous reviendrons plus tard sur ces derniers et verrons alors ce qu'il conviendra de faire.

L'honorable M. TISDALE : Je demande qu'on laisse en suspens Brant et Brantford, car je suis à préparer une motion.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis d'opinion qu'il conviendrait d'adopter le paragraphe relatif au comté de Brant et de laisser en suspens celui qui concerne la ville de Brantford. Je prie mon honorable ami de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) de lire le paragraphe qui nous occupe :

Le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford, tel que défini ci-après,

Lequel élit un député. Les deux partis ont convenu qu'il était nécessaire d'accorder deux représentants au comté de Brant. Ce comté constitue le district électoral, à l'exception toutefois de la partie qui compose le district électoral de Brantford. Dans l'esprit de la majorité des membres du comité, le district électoral de Brantford doit comprendre la ville de Brantford, le township d'Oakland et partie du township de Brantford. Si cette manière de voir doit prévaloir, le comté de Brant comprendra tout excepté la ville de Brantford, le township d'Oakland et partie de celui de Brantford. S'il fallait d'un autre côté, se ranger à l'avis de la minorité et circonscrire le district électoral de Brantford à la seule ville de ce nom, le district électoral de Brant comprendrait tout le comté moins la ville de Brantford. Il ne saurait donc y avoir d'objection à l'adoption immédiate de ce paragraphe.

L'honorable M. TISDALE : Ce paragraphe comporte l'établissement de deux districts électoraux sur lesquels portera ma motion, et ma motion comportera la contre proposition en faveur de laquelle je me suis prononcé hier soir ; cet amendement aura pour effet de changer les limites des deux districts électoraux. Si l'on veut me donner l'assurance qu'on n'invoquera pas le règlement pour combattre mon amendement, je ne m'opposerai pas à l'adoption du paragraphe, et je présenterai ma motion plus tard.

Le PREMIER MINISTRE : La motion de mon honorable ami sera conforme au règlement. Si je ne me trompe, l'honorable député est en faveur de la division du comté de Brant en deux districts électoraux ; toutefois, nous ne sommes pas d'accord sur la délimitation de ces districts. Lorsque nous serons rendus au paragraphe relatif à la ville de Brantford, mon honorable ami aura l'occasion de présenter sa motion.

M. CLARKE : Avant d'aller plus loin, j'aimerais avoir quelque renseignement au sujet du principe qui a guidé le comité. Le premier ministre répondant à une question qui lui fut posée, a dit hier :

Il est impossible, dans un pays comme celui-ci ayant un territoire de cette étendue, habité par une population aussi éparse, de donner à la population urbaine la même moyenne du représentation qu'à la population rurale.

Le PREMIER MINISTRE : C'est vrai.

M. CLARKE : Le comté de Brant est un vieux comté bien colonisé et dont la population est dense ; à ses 38,140 habitants, on accorde deux députés, tandis qu'on n'en accorde qu'un seul au district de Haliburton et au comté de Victoria dont la population est de 38,511 habitants. Peut-on m'expliquer cela ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est chose facile. Le comité chargé de rédiger l'annexe a reconnu à l'unanimité qu'il fallait accorder deux représentants au comté de Brant.

M. HUGHES (Victoria) : A l'unanimité ?

Le PREMIER MINISTRE : Il a été unanime à accorder deux représentants à ce comté. Il n'y a eu divergence d'opinion que par rapport à la délimitation des deux districts électoraux.

M. CLARKE : Cela ne répond pas à ma question. Nous demandons au premier ministre de tenir les promesses de justice qu'il a faites lorsqu'il a présenté ce bill. Si la représentation des villes et celle des circonscriptions rurales ne peut pas être basée sur

un même chiffre de population, en vertu de quel principe le premier ministre appuiera-t-il le rapport du comité qui accorde deux représentants au comté de Brant dont la population, y compris celle de la ville de Brantford, est de 38,140 habitants, et n'en accorde qu'un seul au district peu colonisé de Haliburton et au comté de Victoria-nord, dont la population est plus nombreuse ?

Le PREMIER MINISTRE : Tout ce que je puis répondre à mon honorable ami, c'est qu'en ces choses il est impossible d'être d'une précision absolue. Il faut faire des concessions mutuelles. Le comité a fait un rapport unanime sur un point, et puisqu'il a répondu aux exigences sur ce point-là, nous n'entendons pas défaire son travail.

M. CLARKE : Alors, il n'y a pas lieu de faire grand cas de cette déclaration :

Il est impossible, dans un pays comme celui-ci ayant un territoire de cette étendue, habité par une population aussi éparse, de donner à la population urbaine la même moyenne du représentation qu'à la population rurale.

Le district de Haliburton est immense et peu colonisé ; il en est de même de la partie du comté de Victoria. La population de ce district et de ce comté est plus considérable que celle du comté plus densément habité de Brant et de la ville de Brantford ; néanmoins on n'accorde qu'un seul représentant aux premiers, tandis qu'on en accorde deux aux derniers dont la population est moins nombreuse.

L'honorable M. TISDALE : En disant que je ne m'oppose pas à ce mode de procédure, je ne veux pas que l'on suppose que j'adhère au principe, mais je ne désire pas que le comité mette aux voix toutes les questions de principes que je pourrai combattre. Je le répète, je ne m'opposerai pas à ce mode de procédure pourvu qu'on me donne l'assurance que je pourrai présenter ma motion, mais je ne veux pas qu'on entende par là que je donne mon assentiment à l'une quelconque de ces dispositions.

M. CLANCY : Le très honorable premier ministre a complètement perdu de vue la nature de la question soulevée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Il a été convenu, je le sais, d'accorder deux représentants au comté de Brant. On en est venu à cette conclusion après avoir fixé à un peu plus de 36,000 âmes l'unité de représentation pour toute la province. Le chiffre de la population du comté de Brant excédant celui de l'unité de représentation, il a été décidé de donner deux représentants à ce comté. Mais je ne suis pas d'avis qu'on doive n'en accorder qu'un seul aux comtés de Haliburton et de Victoria. Le premier ministre a pris ce bill sous ses soins, et il est responsable de tout ce qu'il peut avoir de bon et de mauvais.

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Au milieu de ses nombreuses occupations, le premier ministre n'a pas pu se mettre au fait des dispositions du présent bill. Lorsqu'il en aura pris connaissance, lorsqu'il aura vu jusqu'à quel point y sont violées les promesses qu'il a faites au pays, je doute fort qu'il ose en assumer la responsabilité. Ce matin même on lui a signalé une violation flagrante de ces promesses. Obéissant à des motifs très louables, le comité a convenu, après avoir basé l'unité de représentation sur la population de la province d'Ontario, à l'exclusion de celle de Toronto, d'acorder deux représentants à tout comté dont la population serait de plus de 36,000 habitants.

Partant de ce principe, le comité a tout naturellement consenti à donner deux représentants au comté de Brant, mais dans d'autres cas, certains membres ne voulurent prêter l'oreille qu'aux représentations qui leur étaient faites par les associations libérables. On ne voulut rien entendre, et il fut décidé que le comté de Victoria et de Haliburton, bien que sa population fût plus nombreuse que celle du comté de Brant, n'aurait droit qu'à un seul représentant. L'honorable monsieur ne peut se dispenser d'expliquer comment il se fait qu'on n'accorde qu'un seul représentant au comté de Victoria quand on en accorde deux à un comté plus petit.

M. HYMAN : Pour la bonne raison qu'il a été convenu d'en accorder deux au plus petit de ces comtés.

M. CLANCY : D'où il suivrait que le plus grand devrait nécessairement avoir droit à deux députés. Le pourquoi de cette anomalie, le très honorable premier ministre pourrait se le faire expliquer par l'honorable député qui est à sa droite (M. Hyman) et qui voudrait que l'on accordât trois représentants au comté de Middlesex, bien qu'il y ait une demi-douzaine de comtés beaucoup plus grands que celui-là.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Clancy) ne paraît pas s'apercevoir de son manque de logique. Nous avons à nous occuper du comté de Brant; or, je le lui demande, s'oppose-t-il à ce que ce comté ait deux représentants ?

M. CLANCY : Non, ce comté a droit à deux représentants.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque nous serons rendus au comté de Haliburton, ce sera le temps de s'en occuper.

M. CLANCY : Mais avant d'en arriver là, mon très honorable ami n'a aucun droit d'insister qu'on accorde deux représentants à un petit comté s'il ne peut nous expliquer comment il se fait qu'on refuse d'en accorder autant à d'autre plus importants.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami manque de plus en plus de logique. Il convient que le comté de Brant a droit à deux représentants; fort bien. Nous nous

occupons en ce moment du comté de Brant; or, pour les fins de la discussion, l'honorable député accepte la division projetée pour ce comté : pourquoi ne veut-il pas qu'elle soit insérée dans le bill ? Si cette division lui va dans la discussion, pourquoi ne lui irait-elle pas également dans le bill ? Mais, dit l'honorable député, Haliburton n'a qu'un seul député quand il devrait en avoir deux; Middlesex en a trois quand il devrait n'en avoir que deux. Lorsqu'il s'agira de ces comtés, nous discuterons les objections de mon honorable ami, mais je ne sais ce qu'il veut dire en déclarant que Brant devrait avoir deux députés, mais qu'il ne faudrait pas le mentionner dans le bill. L'honorable député (M. Clancy) devrait être conséquent; puisqu'il prétend que Brant devrait avoir deux représentants, je désire tout simplement que cela soit consigné dans le bill.

M. CLANCY : Nous allons voir qui manque de logique sur ce point. Indépendamment de la question de savoir si cela est juste au point de vue politique, le premier ministre croit-il raisonnable que Brant ait deux représentants bien qu'il y ait droit d'après l'unité de représentation, et qu'un autre comté plus considérable n'en ait qu'un seul ?

Le PREMIER MINISTRE : Quel est ce comté-là ?

M. CLANCY : Je ne pose pas de question à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami peut refuser de répondre, bien que je n'aie pas péché contre la délicatesse en lui demandant ce que je lui ai demandé.

M. CLANCY : C'est le comté de Victoria et Haliburton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne ne connaît mieux la situation que mon honorable ami, et personne ne sait meux que lui qu'il n'existe pas de comté de ce nom-là. Haliburton est une circonscription provisoire de la province d'Ontario, où il y a une population de 6 à 7,000 âmes. Cette circonscription n'ayant pas droit d'élire un député, il était nécessaire que ses habitants fussent mis à même d'exercer leur droit de vote dans un autre comté; c'est ce que nous ferons voir lorsque, comme l'a dit avec raison le premier ministre, il s'agira de ce point-là. Certains membres du comité ont suggéré que cette division fût unie à un comté adjacent qui comprendrait une population moins considérable. D'autres, et surtout le député de Victoria, qui connaît bien cette division, ont pensé qu'il conviendrait d'opérer cette réunion, même si la population devait être plus considérable, à cause de l'administration de la justice, des moyens de communication et de la situation géographique. Naturellement, lui et les autres ont prétendu qu'il conviendrait de réunir ces deux comtés et de leur accorder deux représentants. Cependant, ce serait commettre une injustice à l'égard de certains autres endroits, car on a admis qu'il fallait s'en tenir autant que possible aux limites des comtés.

M. CLANCY : Oui, mais seulement dans le cas où cela ferait l'affaire du parti.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a jamais été fait d'exception à ce principe que du consentement unanime du comité. Mon honorable ami n'a pas droit de dire qu'on ne s'y est conformé que dans le cas où cela faisait l'affaire du parti. Je suis tout à fait disposé à donner des explications ou des renseignements, mais je ne tiens pas à consacrer bien du temps à la discussion de ce bill. La population de ces comtés et de ces circonscriptions saura juger du bien ou mal fondé de la déclaration tendant à établir qu'il a été commis une injustice. Je lui laisse le soin de décider ce point-là. Elle a déjà trouvé qu'on avait commis une injustice à son égard en pareille circonstance ; mais après avoir étudié d'une façon consciencieuse le point qu'on soulève aujourd'hui, je ne crains pas de lui laisser à juger s'il est bien vrai que nous la traitons injustement. On n'a absolument aucune raison de venir prétendre qu'il en soit ainsi. C'est en vain qu'on chercherait à en imposer à cette population; elle connaît toutes les circonstances qui se rattachent à cette question, et elle sait si la délimitation dont il s'agit lui convient. Lorsque nous en serons rendus à ces comtés, il sera loisible au comité de faire toutes les modifications qu'il jugera nécessaires. Le comité spécial se contente de dire qu'après avoir entendu les représentants de ces circonscriptions, il a fait les recomandations les plus susceptibles de s'adapter à toutes les circonstances. Il n'est peut-être pas possible d'établir de règle pouvant donner satisfaction dans toutes les conditions et toutes les circonstances, mais nous nous sommes efforcés, dans tout ceci, de faire le mieux possible, et je laisse à l'honorable député le soin de démontrer le contraire au pays—mais il ne devra pas se contenter de faire des incursions dans le domaine de l'exagération et des gros mots.

M. CLARKE : Que peut-il y avoir d'étrange à parler de la population du comté de Victoria et Haliburton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a tort de parler du comté de Victoria et Haliburton, car il n'existe pas de comté de ce nom.

M. CLARKE : N'y a-t-il pas une circonscription provisoire de Haliburton et un comté de Victoria ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'existe pas de comté de Victoria et Haliburton pour les fins municipales,

et il ne s'agit ici que des divisions municipales.

M. CLARKE : Cela ne suffit pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dis que l'acte ne porte que sur les délimitations municipales et non pas sur les circonscriptions provisoires. Cela saute aux yeux, et chacun sait que c'est de ces comtés-là que nous avons à nous occuper en ce moment, que c'est dénaturer les faits que de chercher à faire croire qu'il existe un comté de Victoria et Haliburton. Ces deux districts constituent une division judiciaire et ne forment pas plus une division municipale que le comté de Toronto et d'York qui, si je ne me trompe, constituent aussi une circonscription judiciaire.

M. SPROULE : Pourquoi alors est-il dit dans l'annexe : "pour les fins municipales et judiciaires" ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La besogne n'avance pas du tout. La seule question dont le comité soit saisi et à laquelle je dois lui demander de s'en tenir, c'est celle de savoir si le comté de Brant est convenablement délimité.

Des VOIX : Non.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous sommes à discuter le paragraphe suivant de l'annexe :

Le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford tel que décrit ci-aprs.

On a adopté les autres dispositions, et il n'a pas été soulevé d'objection jusqu'à ce que je fusse rendu au premier paragraphe. Ce dernier est présentement à l'étude, et je décide que le règlement interdit la discussion de tout sujet qui ne se rapporte pas directement à la délimitation du comté de Brant.

M. SPROULE : J'ai fait observer, permettez-moi de vous le rappeler, que nous allions un peu trop loin—qu'il existe une différence notable entre un district judiciaire et un district municipal, et que nous étions tenus de nous en tenir à la délimitation faite pour les fins municipales.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Après que j'eus fini de lire le premier paragraphe, le chef intérimaire de l'opposition me demanda si j'en avais lu la première partie. Je lui répondis que je l'avais fait. C'est après cela que vous avez appelé l'attention sur le point en question.

M. HUGHES (Victoria) : Jusqu'au moment d'en arriver au premier paragraphe, vous n'aviez pas fait le moindre arrêt dans la lecture de l'annexe. Or, comme il a été question aujourd'hui du district de Victoria et Haliburton, je voudrais faire observer——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Telle est ma décision ; le seul moyen de s'y soustraire, c'est d'en appeler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois devoir m'excuser d'avoir violé le règlement en quelque façon. Je n'ai fait que suivre les observations de mon honorable ami, que je croyais alors conformes au règlement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai rappelé à l'ordre personne en particulier, mais je tiens à ramener le comité au sujet du présent débat. Lorsque j'eus lu le paragraphe 1er, le premier ministre, si je ne me trompe, a déclaré que nous devrions nous en tenir à l'étude séparée de chaque paragraphe.

M. HUGHES (Victoria) : Je vous demande pardon. Vous avez lu jusqu'au mot "défini" du premier paragraphe. Rien n'a été adopté, parce que j'ai prié le premier ministre d'expliquer ce paragraphe. Je demande à mon très honorable ami de nous dire s'il croit que l'introduction a été adoptée. Rien n'a encore été adopté ce matin.

M. CLANCY : Je demanderai au premier ministre——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Non pas ; il faut d'abord régler ce point.

M. CLANCY : J'en appelle au règlement. Je veux savoir s'il existe quelque entente qui justifie la décision que vous venez de prendre. Nous sommes à discuter le paragraphe 1er, et d'après votre décision, force serait de s'en tenir à l'étude séparée de chaque comté, ce qui aurait pour effet d'empêcher la discussion de l'article en général ou de la délimitation d'autres comtés mentionnés dans cet article. Je demanderai au premier ministre s'il entend bâillonner la Chambre en appuyant une telle décision.

Nous tenons tous à ce que ce débat se termine au plus tôt ; car, c'est une tâche fort ingrate, je l'avoue.

M. CLARKE : Une tâche solennelle.

M. CLANCY : Dites plutôt une comédie. Il importe de savoir s'il faut circonscrire le débat au paragraphe en discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Il serait regrettable à mon avis, qu'un débat se rattachant à un bill de si haute importance, passât pour une comédie, c'est non seulement un débat solennel qui se livre, c'est aussi un devoir de haute importance que nous accomplissons. Si l'honorable député regarde la chose comme une comédie, libre à lui de le penser ; mais je ne saurais me ranger à son avis. Ce devoir, il faut que quelqu'un le remplisse ; pour le moment, il incombe à la Chambre des communes ; et si le débat dégénère en comédie, la faute en retombe sur celui qui vient de lancer cette épithète.

M. CLANCY : La comédie, ce sont les moyens que vous proposez.

Le PREMIER MINISTRE : Le débat est très solennel. Je le répète, l'article 2 a été réservé, n'ayant pas été adopté. En outre, comme je l'ai dit, il faut débattre chaque

article de l'annexe séparément, réservant ceux sur lesquels il est impossible d'établir l'accord ; l'article dans son ensemble, ne sera censé adopté qu'après délibération. Le président a affirmé à bon droit qu'il faut circonscrire le débat à l'article de l'annexe en discussion : le remaniement du comté de Brant. Les deux partis s'accordent à dire que le comté doit avoir deux représentants.

M. CLARKE : Je m'oppose à l'adoption de l'article pour la forme, avant que le premier ministre nous ait dit pourquoi il a pris pour règle d'accorder deux représentants à un district compact, à population dense, tandis qu'il n'en accorde qu'un seul à un district où la population est clairsemée.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député veut-il oui ou non, que le comté de Brant ait deux députés ? Qu'il réponde.

M. CLARKE : Je tiens d'abord à ce que le premier ministre réponde à ma question.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député refuse-t-il de répondre à ma question ?

M. CLARKE : Oui, pour le moment.

Le PREMIER MINISTRE : Plus tard, il donnera une réponse conforme à l'attitude prise par ses collègues de la gauche au sein du comité qui ont voulu que le comté de Brant eût deux représentants. Il n'existe donc pas de divergences d'opinion sur ce point. Il y a désaccord, et alors la discussion de ces articles aura sa raison d'être. Quand nous en viendrons au district de Victoria et d'Haliburton, il pourra surgir un débat, parce que les opinions sont partagées sur la question de savoir si ce district doit avoir un seul ou deux députés. Je le demande aux membres du comité : pourquoi perdre un temps précieux à discuter un article sur lequel les deux partis sont d'accord ? Quand nous aborderons l'étude de quelque point en litige, alors la discussion aura sa raison d'être. Si le député de Toronto-ouest est d'avis qu'il ne faut pas accorder deux représentants au comté de Brant, nous discuterons volontiers ce point avec lui ; mais s'il se range à l'avis de ses collègues qui veulent que nous accordions deux députés à ce comté, alors il faudrait laisser adopter cet item.

M. CLARKE : M. le président, je désire traiter le premier ministre avec tout le respect possible et je tiens aussi à respecter le règlement. Si j'ai déclaré que, pour le moment, je ne saurais consentir à ce qu'on accordât deux représentants au comté de Brant et à la ville de Brantford, c'est que je veux savoir sur quel principe on se base pour donner pareille représentation à la province d'Ontario. Le premier ministre a dit hier qu'il est impossible de donner aux villes ou aux comtés à population dense la même représentation qu'aux districts reculés, où la population est clairsemée. Les districts de Victoria et d'Haliburton a un territoire étendu et la population y est clairsemée et je demande au premier ministre sur quel principe il s'appuie pour donner deux représentants à un collège électoral urbain, peu étendu, compact, et à population dense, tandis qu'un vaste district, à population clairsemée comme celui de Victoria et Haliburton, n'obtient qu'un seul député ? A coup sûr, j'ai bien droit d'être éclairé sur ce point, avant qu'on adopte l'article relatif à Brant et à Brantford.

J'ai droit de savoir pourquoi on prive les districts à population peu dense du droit que, de l'aveu du premier ministre, ils peuvent revendiquer, si le principe qu'il a énoncé reçoit son application. Et d'ailleurs, mes observations ne s'appliquent pas uniquement à Victoria et à Haliburton. Que dire du comté d'Hastings, avec ses douzaines de cantons, dont la population est disséminée sur des milles de territoire ? Quel principe applique-t-on à la représentation de ce comté ? Il compte une population de 59,291 âmes et obtient deux représentants, tandis que les collèges électoraux urbains de Brant et de Brantford, avec une population de 38,140 habitants obtiennent aussi deux députés. L'unité de représentation de Brant et de Brantford est de 19,070 et ils forment un collège électoral urbain fort compact. L'unité de représentation pour le comté d'Hastings, où la population est fort disséminée, est de 29,645. Est-ce ainsi qu'on entend traiter les districts de cette province, très étendus et à population peu dense ? Si le premier ministre prétend à bon droit que les collèges électoraux urbains ne doivent pas s'attendre à ce qu'on leur accorde la représentation basée sur la population, j'ai assez de confiance dans son esprit de justice et d'équité pour lui demander qu'on mette les comtés de Victoria-Haliburton et de Hastings sur un pied d'égalité avec les autres comtés. Force m'est bien de profiter du débat sur l'annexe pour signaler ces faits au premier ministre; car plus tard je ne serai plus en lieu d'établir la comparaison entre les représentations déjà fixées d'un commun accord et celles qu'on se propose de donner aux vastes districts comme ceux de Hastings et de Victoria-Haliburton.

Le PREMIER MINISTRE : Voici, en deux mots, ma réponse; c'est que, d'un commun accord, les deux partis, au sein du comité, ont décidé d'accordé deux représentants au comté de Brantford.

M. CLARKE : Est-ce là une raison suffisante?

Le PREMIER MINISTRE : Je le pense ainsi. Quand le comité rend une décision d'une voix unanime, je ne saurais m'écarter de cette décision, convaincu que je suis qu'elle est légitime. L'honorable député

me demande pourquoi Victoria-Haliburton et Hastings ne sont pas unis sur un pied d'égalité, c'est que, en ce qui concerne Brantford, il y a eu accord complet, tandis que, relativement à Haliburton et à Hastings, il y a eu désaccord. L'objection de l'honorable député serait bien fondée relativevent à ces deux comtés, mais elle ne s'appliquerait pas à Brantford, à moins qu'il n'assume la responsabilité de repousser la décision prise d'un commun accord par le comité.

M. CLARKE : Je me suis adressé au premier ministre comme à un arbitre digne de toute confiance. Il a posé en principe que les districts à population disséminée ont droit à une représentation supérieure à celle des collèges électoraux urbains à population dense ; et voilà que ce principe est mis au rancart, relativement aux comtés que je viens de mentionner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, c'est une question fort pertinente que l'honorable député a posée au sujet des règles qui ont servi de guide au comité. Il est certaines règles bien définies que le comité a suivies presque à la lettre. L'honorable député n'a peut-être pas tort de prétendre qu'on pourrait donner une plus forte représentation aux districts à population clairsemée ; mais qu'il n'oublie pas qu'Ontario n'a droit qu'à quatre-vingt-six députés et que la Chambre, sous la direction du gouvernement a posé en principe qu'il fallait adopter les frontières des comtés. Le comité, en outre, a décidé d'une voix presque unanime que l'unité de population serait un principe directeur. D'après la théorie de l'honorable député il faudrait accorder au district de Nipissing la plupart des 86 représentants. J'en conviens, dans certaines circonstances, il faut tenir compte de l'unité de population et accorder une plus forte représentation aux districts à population peu dense. On a admis la chose.

M. CLARKE : Venons-en au comté de Bruce.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La règle de l'unité de population s'applique strictement au comté de Bruce, et bien que la chose puisse quelquefois paraître injuste, lorsqu'il s'agit d'un petit comté comme celui de Prince-Edouard, avec une population de 17,800 habitants, il faut bien adopter quelque règle maîtresse. Il se peut qu'un comté n'ait droit qu'à un seul député, bien qu'il ne lui manque qu'un ou deux habitants pour atteindre l'unité.

M. CLARKE : Dans la partie nord du comté de Bruce, la population est fort disséminée. L'unité de représentation pour Brant et Brantford est de 19,007. Le comté de Bruce a une population de 59,020 âmes, et ainsi si nous accordions trois députés au lieu de deux, à ce vaste district, dont la population est disséminée, l'unité de représentation pour ces trois divisions serait supérieure à celle du comté de Brant, dont la population est dense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comité a étudié cette question sous tous ses aspects, et dans sa sagesse, a décidé d'un commun accord d'accorder deux députés au comté de Bruce. Que l'honorable député étudie sérieusement la question, et il se convaincra qu'il n'est guère facile de suggérer une autre règle directrice.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il que les conservateurs, membres du comité aient demandé une seule fois qu'on s'écartât de la règle établie ? Quand la règle a été violée, ce sont les députés ministériels qui l'ont violé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quelle règle s'agit-il ?

M. CLANCY : Si je ne me trompe, le ministre a déclaré que la règle établie pour la gouverne du comité c'est que l'unité de population serait un peu plus de 36,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons adopté par unité 24,381.

M. CLANCY : Il s'agit de l'unité pour un comté qui a droit à deux députés : c'est 36,900, si je ne me trompe.

M. HYMAN : C'est 36,572.

M. CLANCY : Je viens de dire que les députés conservateurs, n'ont pas demandé une seule fois au comité de se départir de cette règle. Si on s'en est écarté à diverses reprises, c'est à la demande des députés ministériels.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député pourrait-il nous signaler un seul comté relativement auquel le comité se soit écarté de cette règle ?

M. CLANCY : Le comté de Northumberland dont la population est de 34,791 a obtenu que deux députés, tandis que le comté de Carleton, avec 36,000 habitants, n'en a qu'un seul. Le ministre dira peut-être que le comité, d'une voix unanime a consenti à apporter une modification au comté de Carleton. Je tiens à lui épargner la peine de nous donner des explications à cet égard, en apprenant à la Chambre qu'on a déclaré aux députés conservateurs, au sein du comité, que s'ils persistaient à demander l'application de la règle, force serait bien de sacrifier un comté ou l'autre, soit Carleton——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'expose pas loyalement les faits.

M. CLANCY : Voilà ce qu'on nous a dit, après que le ministre se fût rendu compte du résultat de l'application de la règle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là un fidèle exposé de ce qui s'est passé au sein du comité.

M. CLANCY : C'est après avoir eu recours aux grandes lumières du ministre de la Justice que ces messieurs ont trouvé la solution du problème. Il était entendu que les unions des comtés ne seraient pas considérées comme des divisions territoriales, mais qu'on les tiendrait pour des comtés. Les députés ministériels comprirent qu'ils n'atteindraient pas ainsi l'objection visée, et ils eurent recours aux lumières du ministre de la Justice qui déclara qu'une union de comtés constitue un comté, et ils décidèrent de suivre cette règle. Ces messieurs dirent aux conservateurs : Gare à vous, si vous tenez à accorder deux députés au comté de Carleton, nous unirons tous ces comtés et vous y perdrez infailliblement. Ainsi, en l'absence de toute règle légitime, force fut bien aux membres conservateurs de choisir le moindre des deux maux.

M. CLARKE : C'était une demi-mesure.

M. CLANCY : Oui, non pas justice complète. Ni Peterborough ni Northumberberland n'ont droit à deux députés. Ainsi, quand le premier ministre dit que nous avions tous consenti à accorder deux députés à Brant, il affirme la vérité, mais à coup sûr, il ne saurait exiger que nous délibérions l'article en question séparément, sans tenir compte des autres comtés qui ont encore plus droit à deux députés que le comté de Brant. Si nous adoptons le principe de la représentation basée sur la population, le premier ministre doit le comprendre, bien que le comité ait consenti à la chose, il n'est pas légitime que Brant obtienne deux députés, tandis que d'autres comtés plus populeux n'en ont qu'un.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député refuse d'accepter la règle adoptée par le comité, quelle règle entend-il donc appliquer au remaniement de ces comtés ?

M. CLANCY : Je vais proposer une règle à laquelle, j'en suis convaincu, tous les députés prêteront leur assentiment. Etablissons une règle de population d'après laquelle il sera décidé si un comté a droit à un seul représentant ou à deux, et appliquons cette règle invariablement. Pour notre compte, nous adhérons volontiers à pareille règle, peu importe qu'elle nous soit avantageuse ou non.

M. HYMAN : Dans les amendements soumis par l'opposition, Brantford, dont la population n'est que de 16,519 obtient un député. Ce chiffre dépasse à peine l'unité. Et cependant, London, qui compte 37,900 habitants, plus du double de l'unité, n'obtient qu'un seul représentant.

M. CLANCY : Nous ne sommes pas responsables de la chose. La ville de London, d'après l'unité de population, aurait droit à deux députés, et pour notre part, nous voulons la lui accorder. Suivons la règle, et pour notre propre compte, nous ne demanderons pas qu'on s'en écarte même d'une épaisseur d'un seul cheveu. L'honorable député (M. Hyman) a refusé d'accorder deux députés à London, parce qu'il était intéressé à violer la règle. Le premier ministre, je vois, trouve ici matière à rire. Je ne sais trop ce qui peut provoquer cet accès d'hilarité : est-ce des contradictions de ses propres partisans ou bien se réjouit-il à la pensée des avantages qu'il doit recueillir de cette mesure ?

M. CLARKE : Des deux à la fois.

M. CLANCY : C'est fort probable. Le comté de Middlesex obtient trois députés. Sa population est de 54,526 âmes. D'autre part, voici les comtés qui n'obtiennent que deux députés. Wellington, population, 55,646 ; Lambton, 56,642 ; Kent, 57,422 ; Essex, 58,516 ; Bruce, 59,020, et Hastings, 59,291.

M. HYMAN : L'honorable député a-t-il défalqué la population urbaine, de ces chiffres, comme il a soustrait la population urbaine de London du chiffre de la population du comté de Middlesex ?

M. CLANCY : Les villes, y compris London, Hamilton, Toronto, Kingston et Ottawa forment exception à la règle.

M. HYMAN : Qui a établi cette exception?

M. CLANCY : Les deux partis. Comment ! l'honorable député lui-même a établi cette exception dans l'annexe soumise aux député conservateurs, membres du comité.

M. CLARKE : Le premier ministre, a fait une déclaration dans le même sens, en présentant le bill.

M. CLANCY : La ville de London ne saurait figurer dans le comté de Middlesex, pas plus que Toronto ne saurait figurer dans le comté de York. L'honorable député (M. Hyman) qui représente la ville de London, a bien mauvaise grâce de refuser d'accorder deux représentants à sa propre ville, bien quelle ait droit à ce nombre de réputés, d'après la règle de population qu'il approuve lui-même, et de demander qu'on accorde trois députés au comté, lorsqu'il n'a droit d'obtenir que deux représentants.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler de nouveau aux députés qu'à mon avis, le débat s'écarte absolument de la question dont le comité est saisi. Si les députés ne se rangent pas à mon avis, je tiendrais à ce qu'ils réglassent la question, afin que, si on s'écarte des règles de la Chambre, le débat se fasse au moins en conformité des vœux du comité lui-même. Le règlement veut que lorsqu'on aborde la discussion d'un article, on le débatte à fond et une fois qu'on a pris une décision à cet égard, qu'on passe à l'article suivant. La Chambre, dans sa sagesse, peut, à coup sûr, adopter les moyens voulus pour que le débat se fasse de façon à éviter toute perte d'un temps si précieux.

M. CLANCY : C'est à bon droit que le président affirme qu'il faut circonscrire le débat à l'article même en discussion. Cependant, comme le mérite et la valeur d'un article sont souvent subordonnés à ceux d'un autre article, force nous est bien, au cours de la discussion, d'appeler l'attention aux autres articles.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je tiens à rappeler à la Chambre que le principe même de la division des comtés adopté par le comité a été en délibération pendant deux ou trois jours et qu'hier il a été proposé que la Chambre se formât en comité général. Le principe même du bill, relativement aux divisions électorales a été discuté à fond, et hier soir, on est encore revenu sur la discussion de ce principe, lorsque l'article 2 est venu sur le tapis, de sorte que les députés ont eu toute la latitude voulue à cet égard. Aujourd'hui, il ne s'agit plus de discuter le principe même du bill, mais les différents articles de l'annexe, et à mon avis, il faut circonscrire le débat à la discussion de chaque article en particulier.

M. HUGHES (Victoria) : Le premier ministre se le rappelle sans doute, je lui ai fait observer, dès le début même de la discussion de cet article, qu'il y aurait peut-être lieu de revenir sur d'autres articles se rattachant à l'article en discussion. Comme on a fait allusion à Victoria et Haliburton ce matin, je prends la liberté——

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député s'écarte de la question.

L'honorable M. HAGGART : A mon avis, ces articles ne peuvent se discuter, indépendamment de l'ensemble de l'annexe. Si je ne me trompe, le premier ministre nous a dit que nous pourrions discuter tout le bill, quand nous aborderions l'étude de l'article 2, qui est réservé. Ici, il s'agit d'établir la comparaison entre les divers comtés. Le président prétend que l'article premier est adopté; mais l'article en délibération déclare que le comté de Brant ne sera pas compris dans le district électoral de Brantford. Pour mieux nous conformer à votre décision, je proposerai, de l'agrément du premier ministre, que la première partie de cet article soit remise en délibération avec le reste de l'article.

M. GILMOUR : Je tiens à bien comprendre la portée de cette décision. Quand nous aurons adopté l'article relatif à Brant et que nous en viendrons à un autre comté, sera-t-il permis de faire allusion à Brant, par voie de comparaison ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est permis de faire allusion à cet article, mais non pas de le discuter.

M. GILMOUR : La discussion alors devient impossible.

M. INGRAM : Ainsi, il est impossible de discuter le remaniement de Middlesex sans parler d'Elgin, car une partie de Middlesex est enclavée dans Elgin.

M. GILMOUR : A mon avis, il est impossible de discuter la situation d'un comté, sans établir la comparaison avec un autre comté. On ne peut juger de la situation d'une montagne qu'en la comparant avec une autre.

Le PREMIER MINISTRE : Si j'interprète bien votre décision, M. le président, il est permis de faire allusion à un autre comté par voie de comparaison, mais il est défendu de discuter un item déjà adopté. A coup sûr, nous ne voulons nullement étouffer la discussion. Il me semble, toutefois, que nous pourrions adopter les articles sur lesquels l'accord existe ; ainsi, il n'y a pas lieu de discuter les articles relatifs à Carleton, Dundas, Dufferin, Durham et Brant ; mais quand nous en viendrons au comté de Victoria, alors il pourra y avoir discussion, parce qu'il existe une divergence d'opinion à cet égard. Les députés de la gauche pourraient bien consentir à adopter les articles qui ne prêtent pas à la discussion et sur lesquels le comité s'est prononcé d'un commun accord.

M. MONK : Il importe de ne pas trop circonscrire le débat et d'accorder une certaine latitude, surtout relativement aux comparaisons à instituer entre les comtés. Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) en discutant l'article relatif à la ville de Brant, a établi la comparaison au point de vue de la population. A mon avis, l'article 2 dans son ensemble vient ici en discussion. Le président a lu fort rapidement le commencement de cet article et a passé au suivant. A mon avis, il faudrait nous accorder une certaine latitude, du moment qu'on ne cherche pas à prolonger inutilement le débat. En ce qui concerne le comté de Brant et ses limites, cette question viendra nécessairement en discussion, lorsque l'article 27 sera délibéré. Je prierais le président de laisser un intervalle s'écouler, lorsqu'il lit un article, afin de nous donner le temps de consulter nos notes, avant de déclarer qu'il est adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand cette question a été délibérée en séance de comité, les députés conservateurs ont soumis certaines propositions au comité, pour sa gouverne au cours du débat. La première proposition adoptée, c'est le principe posé par le premier ministre quand il a déclaré qu'on respecterait les frontières des municipalités de comté.

Une VOIX : Quelle est cette page du rapport ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'emprunte rien au rapport en ce moment. Ontario avait 92 comtés et il fallait abaisser ce chiffre à 86. En faisant cette réduction, il nous fallait appliquer certains principes. Voici les principes formulés par les

députés conservateurs du comité : tout comté ou comté fusionné, ayant une population de 36,572 âmes au moins, c'est-à-dire, de 56 pour 100 supérieure à l'unité, aura droit d'obtenir deux députés ; et tout comté, ou comté fusionné, ayant une population de 60,953 âmes au moins, c'est-à-dire, non inférieure à deux et demi pour 100 de l'unité, aura droit à trois députés. Voilà ce que les députés conservateurs, membres du comité, nous ont proposé.

M. CLANCY : Le ministre a-t-il adopté ces propositions ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au moment où l'honorable député s'est permis cette interruption que j'appellerai intempestive, c'est le mot, j'allais dire que nous avons appliqué ce principe à Brant. Il nous fallait accorder deux représentants à Brant, car sa population lui donne droit d'obtenir deux députés, puisqu'elle dépasse le chiffre de 36,572 âmes. Après avoir appliqué ce principe à Brant, nous constatâmes qu'il restait à pourvoir aux besoins d'autres comtés.

Si, après avoir appliqué ces principes——

Si on a pourvu aux besoins des comtés qui ont droit à deux députés.

—on constate qu'il reste des sièges à répartir, ces sièges seront répartis entre les comtés ou les comtés fusionnés, se rapprochant le plus intimement des conditions qui, d'après la règle ci-haut, leur donneraient droit à une représentation supplémentaire.

Ainsi, il faut, tout d'abord, pourvoir aux besoins des comtés qui ont droit d'obtenir un seul ou plusieurs députés, et alors s'il reste d'autres districts non dotés de représentants il faut les fusionner avec les comtés existants. Voilà le principe que nous avons appliqué.

M. MONK : Nous avons, il est vrai, proposé cette règle, qui aurait été fort utile, pour notre gouverne, mais on ne l'a pas acceptée. Le ministre de la Justice se le rappelle sans doute, en ce qui concerne les trois premières règles, bien que le comité fût disposé à les accepter, elles n'ont pas été adoptées formellement. On les a mises au rancart. Pour mon propre compte, je le répète, j'y adhérerais volontiers. Ces règles sont marquées au coin de la sagesse. Il semble bien que la règle dont parle le ministre de la Justice ait été appliquée à Brant, ce qui n'empêche pas le député de Toronto-ouest (M. Clarke), de demander, en conformité du règlement, qu'on établisse la comparaison entre la population de ce comté et celle des autres comtés. Voilà la question de règlement.

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il bien m'indiquer la page des notes d'où il emprunte sa citation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne sache pas que l'honorable député ait ce document en sa possession. C'est un exemplaire des propositions relatives à la répartition de la représentation d'Ontario, soumises par les députés conservateurs, membres du comité.

L'honorable M. HAGGART : Ces documents figurent au rapport.

M. CLARKE : Ces notes seront utiles à consulter. Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, le comité a décidé qu'il fallait d'abord adhérer aux frontières municipales et de comté, et en second lieu, tenir compte de la population.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, adhérer aux frontières municipales et de comtés, sauf en ce qui concerne les comtés relativement auxquels, d'un commun accord le comité s'est départi de ce principe. Ensuite, en ce qui concerne la population, la question a été décidée dans le sens que j'ai dit. Il est assez singulier que je ne réussisse pas à rendre ma pensée sensible. Si je me servais de mon propre langage, on pourrait peut-être le trouver obscur, mais ce sont les paroles mêmes du chef de l'opposition que j'emprunte, quand il dit que la règle à adopter, c'est que tout comté, ayant une population de 36,572 âmes au moins, aura droit à deux députés. C'est cette règle que nous avons appliquée à Brant. Voilà qui règle la question. Le député de Bothwell (M. Clancy) vient de faire allusion à une opinion que j'aurais exprimée relativement à la question débattue. Je me suis contenté d'appliquer la loi à cette résolution, soigneusement élaborée, et délibérément soumise au comité. Je cite :

Si, après avoir appliqué ces principes, on constate qu'il reste des sièges à répartir, ces sièges seront répartis entre les comtés ou les comtés fusionnés se rapprochant le plus intimement des conditions qui, d'après la règle ci-haut énoncée, leur donneraient droit à une représentation supplémentaire.

Si ces messieurs avaient lu plus attentivement les statuts revisés, ils sauraient que l'article 3 de ces statuts décrète que tout comté uni constitue un comté pour les fins municipales. Ils ont commis une erreur et voilà qui explique leur mauvaise humeur. Ce n'est nullement de ma faute ; qu'ils s'en prennent à la loi.

M. CLANCY : Le ministre fait erreur, s'il s'imagine que son opinion seule s'appuie sur la loi. D'autres avocats, aussi éminents et aussi bien versés que lui dans la science du droit, ne se rangent pas à son avis. Après avoir siégé au sein du comité, de concert avec nos collègues, voilà qu'il constate qu'ils ont commis quelque erreur, et il pousse la délicatesse jusqu'à leur reprocher leur faute.

Je reviens à la question sur laquelle le ministre nous a fait bénéficier de ses lumières. Si on avait appliqué la règle, cela aurait coupé court à tout ce débat, puisque Victoria et Haliburton auraient obtenu deux représentants, au lieu de Brant. Si nous adoptions l'article relatif à Brant, tandis que

ces deux comtés fusionnés ont des droits qui s'imposent à notre considération, la conséquence possible est qu'ils perdraient ces droits. Le premier ministre se propose-t-il d'adhérer à la règle posée et acceptée par le ministre de la Justice et de l'appliquer invariablement ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député se montre quelque peu exigeant, en nous demandant de suivre la règle sans exception. Il n'existe ni en grammaire ni en aucune autre matière, de règle qui ne souffre point d'exception. Au moins, devrait-il avoir assez de confiance en ses chefs pour accepter leur décision, car ils ont accepté cette règle. J'ignore si ses chefs ont accepté quelque pot de vin de mon collègue; en pareilles circonstances, ils n'auraient pas droit à la même considération. Je ne cherche pas querelle à ses chefs, comme il le fait, et puisqu'ils ont décidé d'accorder deux représentants à Brant, je me range volontiers au même avis. Quand nous aborderons l'étude de l'article 20, "relatif au comté de Victoria, avec le comté provisoire d'Haliburton", s'il existe entre ses chefs et mes collègues, membres de ce comité, quelque divergence d'opinion qui donne légitimement lieu à discussion, je veux bien qu'on débatte toute la question, bien que, réellement les deux côtés de la Chambre semblent d'accord.

M. CLANCY : Il existe, au contraire, une grave divergence d'opinion. Victoria et Haliburton ont plus de droit à obtenir deux députés que Brant, et si nous adoptons l'article relatif à Brant, il n'y aura plus lieu de discuter plus tard l'affaire de Victoria et Haliburton. Il importe donc de laisser en suspens, pour le moment, l'article de Brant, et si nous constatons que Victoria et Haliburton ont droit à une représentation supplémentaire, alors nous pourrons leur accorder deux députés et un second à Brant. Si le comité a consenti à accorder deux représentants à Brant, c'est qu'il était convaincu que Victoria et Haliburton en obtiendraient deux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas le moins du monde. Victoria et Haliburton n'existent pas, à titre de municipalité.

M. CLANCY : Ce sont des comtés fusionnés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est pour Victoria seul que nous légiférons.

M. CLANCY : Le bill déclare que ce sont des comtés fusionnés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce ne sont pas des comtés réunis dans le sens que le statut y attache.

M. COCHRANE : Alors pourquoi le ministre légifère-t-il sur ces comtés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est qu'il nous faut pourvoir aux besoins du district provisoire d'Haliburton et dans ce but, nous l'annexons à Victoria.

M. COCHRANE : Et vous ne lui accordez pas de représentation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, ce district obtient toute la représentation à laquelle il a droit. Que les députés portent leurs regards de l'autre côté de la Chambre, et ils verront la représentation.

M. HUGHES (Victoria) : Comme il s'est livré force débat autour de la représentation du comté de Victoria et Haliburton, il serait peut-être utile de jeter quelque lumière sur la question. Je vais établir la comparaison entre ce comté et celui de Brant et je demanderai au premier ministre pourquoi il se propose d'accorder un député supplémentaire à Brant. Je lui dirai aussi pourquoi il est tenu d'acorder un représentant supplémentaire à Bruce, au lieu d'en doter le comté de Brant.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous en viendrons plus tard à Bruce ainsi qu'à Victoria et Haliburton.

M. HUGHES (Victoria) : Je discute l'affaire de Brant.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois de nouveau rappeler au comité qu'il viole le règlement. Ma décision est qu'il faut circonscrire le débat à l'article même dont le comité est saisi. Les députés peuvent, toutefois, par voie de comparaison faire allusion aux articles relatifs aux comtés déjà adoptés.

M. HUGHES (Victoria) : C'est précisément ce que je fais.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne convient pas de remettre en question la légitimité d'un remaniement déjà adopté, bien qu'il soit permis d'y faire allusion, sous forme de comparaison.

M. HUGHES (Victoria) : Je tiens à dire au premier ministre pourquoi le bill ne doit pas être adopté dans sa teneur actuelle. On a fait allusion au comté de Victoria et Haliburton. Je tiens à ce que le comité comprenne bien la situation. Il serait plus juste d'instituer la comparaison entre les comtés de Bruce et d'Hastings.

Le PREMIER MINISTRE : Je ferai observer à l'honorable député que le président a parfaitement raison. Nous allons suspendre l'étude de l'article relatif à Brant et passer à un autre article, s'il est possible d'en venir à un accord, quitte à reprendre plus tard l'affaire de Brant.

M. CLARKE : Avant de passer à l'étude d'un autre article, je demanderai au premier ministre s'il nous dira, plus tard, lorsque nous reprendrons le débat sur Brantford, pourquoi on lui donne une représentation basée sur l'unité de 19,070, chiffre de la population du comté de Brant et de la ville de Brantford ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas exact.

M. CLARKE : Et pourquoi les districts éloignés constituant Bruce auront une représentation basée sur l'unité de 29,510, et pourquoi le comté de Hastings, un autre comté dont la partie nord est peu établie, reçoit une représentation sur la base d'une unité de 29,605 ; tandis qu'un comté métropolitain, bien établi, comme celui de Middlesex reçoit une représentation sur la base de 18,242, et Brant, sur la base de 19,070 ?

Le PREMIER MINISTRE : Je serai en mesure d'éclairer l'honorable député sur ce point.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si on tient à remettre à plus tard l'étude de l'article relatif à Brant, je le veux bien ; seulement, je ferai observer que Brant ne sert ici que de prétexte. Si le comité tenait à ce que le comté de Victoria et Haliburton eût deux députés au lieu d'un seul, et à enlever un représentant à un autre comté, il avait le choix entre deux ou trois comtés dont la population est inférieure à celle de Brant. Il y a Peterborough, Lanark et Leeds.

M. CLARKE : Voilà enfin, une explication lumineuse.

M. INGRAM : Le premier ministre a dit que le comité a décidé, d'un commun accord, d'accorder deux députés à Brant, et personne de ce côté-ci, ne révoque la chose en doute.

Le PREMIER MINISTRE : J'en conviens.

M. INGRAM : Le premier ministre, à coup sûr, ne prétend pas que l'accord le plus parfait a régné au sein du comité relativement au remaniement du comté de Brant.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. INGRAM : Il existe donc quelque divergence d'opinion au sujet du comté de Brant.

L'honorable M. HAGGART : Je désire formuler quelques observations au sujet de ce que le ministre de la Justice a affirmé, relativement aux principes dont le comité s'est inspiré dans ses délibérations. Il a dit qu'il avait été décidé d'adopter les frontières des municipalités de comté. Il y a eu accord parfait sur ce point, et dès le début même, nous avons accepté ce principe, posé par le premier ministre lui-même comme un des principes qu'il fallait appliquer. Dès la première séance du comité, j'ai voulu m'assurer de ce qu'il faut entendre par frontières de municipalité de comté. Le ministre de la Justice déclara que par là, il faut entendre les divisions établies sous l'empire de l'article des statuts revisés d'Ontario. Je fis observer au ministre que, d'après cette loi, il y a des comtés unis : ceux de Leeds et Grenville, de Lennox et Addington et autres. Je lui demandai s'il exercerait le pouvoir de délimitation, relativement aux comtés unis, comme s'il s'agissait de comtés ordinaires. Non, me répondit-il, ces comtés seront considérés comme les comtés primitifs fusionnés et nous n'y exercerons pas le pouvoir de délimitation. Il y eût donc une entente entre les membres du comité et le chef de l'opposition n'est pas tombé dans un piége, comme on le prétend. Il a donné au mot " comté " l'interprétation même que le ministre de la Justice lui a prêtée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami ne le fait peut-être pas intentionnellement, mais il ne cite pas exactement les statuts d'Ontario. Pour les fins municipales les comtés unis sont des comtés municipaux; les comtés unis forment une seule municipalité ; dans les comtés unis de Stormant, Dundas et Glengary vous n'avez qu'une seule municipalité composée de trois comtés qui n'ont pas d'existence municipale, mais seulement des frontières géographiques. Ainsi, Stormont au point de vue géographique est séparé de Glengarry et Dundas, et nous ne nous sommes jamais écartés de ce principe. Je défie les honorables députés de la gauche de nous citer un seul exemple.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre doit me croire bien obtus s'il s'imagine que je ne puis pas comprendre une proposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'un ou l'autre de ces comtés est par lui-même une unité géographique, et l'unité municipale de Stormont, Dundas et Glengarry renferme ces trois unités géographiques.

L'honorable M. HAGGART : C'est-à-dire que les trois comtés sont unis pour les fins municipales; ce que je demandais à l'honorable ministre: Pouvons-nous prendre une partie de l'un de ces comtés et l'ajouter à un autre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous ne l'avons jamais fait.

L'honorable M. HAGGART : Je ne dis pas que le comté l'a fait. Mais l'honorable ministre a dit que mon chef s'était trompé lorsqu'il a cru qu'un comté pouvait être séparé de comtés unis pour fins municipales. J'ai très bien compris que les trois comtés formaient une municipalité et qu'on ne pouvait détacher une partie de ces comtés pour l'ajouter à un comté voisin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le comité a observé cette règle.

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais seulement après compromis. Le ministre de la Justice a persisté à interpréter la loi d'une manière différente jusqu'au moment où l'honorable chef de l'opposition a proposé son amendement. L'honorable ministre prétendait que la résolution proposée par M. Borden donnait le pouvoir de diviser les comtés unis sans s'occuper des fron-

tières géographiques; et pour obtenir le consentement unanime du comité à ne pas déranger les frontières de comtés, j'ai proposé que Carleton n'ait qu'un représentant et que Leeds en ait un aussi. Le comité a accepté ce compromis.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons laisser cet article en suspens.

M. COCHRANE : Cet article peut-il être ainsi suspendu sans le consentement du comité ? Dans mon humble opinion, l'article n'est pas suspendu, parce que le président n'a pas demandé l'avis du comité. Quelque député peut vouloir que l'article soit suspendu, mais peut-être que je suis d'avis contraire, et je vais vous dire pourquoi je ne crois pas qu'il doive être suspendu.

L'honorable M. HAGGART : Il y a plusieurs comtés au sujet desquels la Chambre est unanime et je ne vois pas pourquoi nous ne les adopterions pas maintenant.

M. COCHRANE : Je veux savoir si l'article au sujet de Brantford a été suspendu. Je prétends qu'il ne l'a pas été et je veux donner mon avis sur cette question. Il me semble que tout membre de la Chambre des communes a le droit de recevoir les renseignements qu'il demande. Vous n'avez pas le droit, M. le président, d'imposer votre volonté à ce comité et de dire qu'une proposition est adoptée lorsqu'elle ne l'est pas.

Quelques DEPUTES : A l'ordre.

M. COCHRANE : Je n'insulte pas le président ni aucun membre de cette Chambre. Je crois avoir des droits ici et je veux les exercer. Le renseignement que je demande est celui-ci : le président a décidé que nous devons nous borner à discuter la question du comté de Brant, mais j'ai cru que l'honorable premier ministre avait dit que nous n'appliquerions pas strictement le règlement, parce qu'en réglant la question pour chaque comté séparément, il est difficile de savoir s'il sera possible de répartir équitablement la représentation entre les autres. De plus, je dirai aux honorables députés de la droite que des allusions à un remaniement passé ne sont pas un bon moyen de discuter ce bill sans aigreur. On sait que les remaniements ont été autrefois des questions brûlantes dans cette Chambre, mais si l'on s'est trompé en se passionnant ainsi, j'espérais, lorsque le bill actuel a été renvoyé à un comité, que l'on n'y mettrait pas d'esprit de parti.

Il vaut mieux laisser les morts avec les morts, et ne pas rappeler les disputes passées, parce que ce jeu se fait à deux, et nous pourrions bien de ce côté-ci de la Chambre rappeler les iniquités commises par le parti libéral dans la Chambre provinciale. De sorte qu'il vaut mieux laisser le passé de côté. Pour ma part je veux donner toute mon attention au bill actuel, qui, sous des apparences de justice, est aussi inique que l'ancien. Je puis me tromper, mais le seul moyen de convaincre un homme comme moi est de faire diviser les comtés par un tribunal judiciaire et non par la Chambre. Le ministre de la Justice et le premier ministre ont dit que la Chambre était tenue d'adopter les décisions du comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, je n'ai pas dit cela.

M. COCHRANE : Je ne permettrai pas à l'honorable ministre de faire la leçon à des honorables députés de cette Chambre, lui qui n'a seulement pas étudié le bill. J'ai entendu moi-même l'honorable ministre demander à des membres de cette Chambre de lui expliquer certaines lois qu'il aurait dû connaître. Nous constatons très souvent que le ministre de la Justice ne comprend pas la loi aussi bien qu'il devrait la comprendre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'admets cela.

M. COCHRANE : Je suis heureux que l'on ait trouvé une solution satisfaisante à la question, car il arrive très souvent que les avocats connaissent la loi que lorsque les juges en ont fait l'interprétation pour eux. Mais je ne m'attends pas à plus que cela des avocats. Le ministre de la Justice a dit que le comté de Brant avait été divisé en vertu de certains principes ; mais lorsque nous voulons appliquer ces principes partout on nous dit que nous ne le pouvons pas, parce qu'alors il nous faudrait donner à la province plus de représentants que le nombre auquel elle a droit. Le comité a posé le principe qu'une population d'un certain chiffre avait droit à un représentant, et que lorsque la population dépassait ce chiffre elle aurait droit à deux ; mais en voulant mettre ce principe à exécution on a constaté qu'il ne pouvait être appliqué partout. Le ministre de la Justice peut-il me dire si la majorité du comité a approuvé ce principe ? Autant que je puis voir, elle l'a accepté lorsqu'il faisait son affaire à un point de vue de parti ; mais quand il ne faisait pas son affaire elle l'a rejeté. Elle l'a accepté dans Brant, parce que ce comté élira probablement deux libéraux ; mais elle n'a pas voulu l'accepter dans Hastings parce que ce comté élira probablement deux conservateurs. Si je ne dis pas la vérité, je veux qu'on me reprenne. Si l'on examine le bill du commencement à la fin, on constatera que la base de la population a été observée lorsqu'il était probable que le comté élirait des libéraux, mais on n'a pas voulu la reconnaître partout où on a cru probable que des conservateurs avaient chance d'être élus. J'avais cru pourtant que l'honorable premier ministre, sur la fin de sa carrière parlementaire, aurait tenu à s'élever au-dessus de ces considérations de parti en préparant un bill comme celui-ci. J'ai cru qu'il allait saisir cette occasion pour montrer aux générations futures qu'il était un homme à vues larges. Je porte intérêt à cette discussion, parce que

je sais que je ne serai pas longtemps ici, mais je croyais que le premier ministre allait montrer au monde qu'il y avait dans le Canada au moins un homme qui était au-dessus des mesquins intérêts de parti, et qu'il tiendrait à attacher son nom à un bill de remaniement juste et équitable qui permettrait aux électeurs d'exprimer librement leur opinion.

M. CLANCY : il y a certains articles du bill qui s'accordent si parfaitement avec la règle posée par le chef de l'opposition, que je ne perdrai pas une minute à les discuter. Et je crois que si l'honorable premier ministre voulait laisser adopter les articles au sujet desquels il n'y a pas de dispute, je crois que nous irions plus vite en besogne.

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce que nous voulons faire.

A une heure la séance du comité est levée.

A trois heures le comité reprend sa séance.

Article 2 de l'annexe 1ère—le comté de Carleton, non compris la cité d'Ottawa et les townships de Gloucester et d'Osgoode.

M. CLANCY : Vu que cet article va provoquer un peu de discussion, je crois qu'il serait bon de le laisser en suspens.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de désaccord au sujet de Carleton. L'entente est parfaite.

M. CLANCY : Le comité est venu à une entente au sujet de ce comté à certaines conditions qui ont été violées plus tard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelles conditions ?

M. CLANCY : Les membres conservateurs du comité prétendaient qu'en vertu de la règle posée par le gouvernement le comté de Carleton avait droit à deux représentants. Plus tard le ministre de la Justice a interprété les frontières municipales d'un comté d'une façon toute différente et contraire à la règle proposée. Alors il s'est agi pour les conservateurs de décider s'ils céderaient à l'arbitraire. Le comté de Leeds qui comprend la ville de Brockville, avait droit à deux représentants et Grenville à un. L'honorable ministre de la Justice a dit alors : Il faut que vous abandonniez votre prétention d'avoir deux représentants à Carleton, ou bien nous allons unir Leeds à Grenville ; et comme ces deux comtés avec la ville de Brockville n'ont pas une population assez forte pour avoir droit à trois représentants, nous ne leur en donnerons que deux. Tel a été l'ultimatum du ministre de la Justice, et je crois qu'il n'est pas hors de propos de rappeler ici l'opinion que les libéraux, lors de l'organization du comité, avaient de la division des comtés, opinion qui a provoqué la résolution présentée par le chef de l'opposition. J'ai ici la copie du remaniement proposé par les députés libéraux d'Ontario à une réunion non officielle du comité le 11 mai 1903, près de trois mois avant que le ministre de la Justice eut changé d'opinion. Voyons ce que l'honorable ministre à cette époque considérait être des frontières municipales et des frontières de comte ? Glengarry—Il n'y était pas question alors d'unir Glengarry à aucun autre comté ; Prescott, Stormont, Russell, Dundas, Carleton, Grenville, Frontenac, Kingston, Lennox, Addington, Prince-Edouard, Durham, Peel, Halton, Dufferin, Wentworth, Norfolk, Welland, Nipissingue, Haliburton, Muskoka, Parry-Sound et Thunder-Bay.

Lorsque le chef de l'opposition reçut cette interprétation des frontières municipales et de comté par l'honorable ministre de la Justice, il basa naturellement sa contre-proposition sur cette liste ; mais plus tard lorsque les membres libéraux du comité découvrirent qu'en vertu de l'interprétation du ministre de la Justice ils ne pourraient pas donner deux députés à Peterborough sans ajouter à cette ville un des comtés voisins qui ont élu de leurs amis, ils dirent immédiatement : Le ministre de la Justice a changé d'avis sur ce qui constitue les frontières municipales et les frontières de comté ; il s'est éclairé et il va maintenant unir les comtés, car il croit que c'est là la signification véritable du statut. Mais l'honorable ministre est en honneur obligé de respecter la règle qu'il a posée lui-même lorsqu'il a donné la liste de ces comtés énumérés séparément et non unis. Or je veux donner au premier ministre la raison pour laquelle je demande que l'article concernant le comté de Carleton reste en suspens. Les membres conservateurs du comité ont été forcés d'accepter cet arrangement d'après le principe qu'entre deux maux il faut choisir le moindre. S'ils avaient laissé unir la ville de Brockville au comté de Leeds et Grenville, ces trois circonscriptions n'auraient pas eu le droit, d'après leur population réunie, à trois représentants, tandis que prises séparément ils y avaient droit, savoir deux dans Leeds et un dans Grenville. Mais, s'il fallait suivre cette pratique nous pourrions unir arbitrairement beaucoup d'autres comtés, et n'accorder que deux représentants là ou il y en a trois maintenant. Il est donc important que cet article reste en suspens, parce qu'on a violé la règle lorsqu'on a arraché le consentement du comité en faveur de cet arrangement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela montre comme on est exposé à se tromper lorsqu'on se base sur des on-dit. L'honorable député constatera, s'il consulte le memorandum qu'il a à la main, qu'à des séances précédentes on a essayé de faire un arrangement qui aurait satisfait les deux partis ; mais il n'y a rien de fait par écrit ; plus tard le chef de l'opposition a soumis au comité un mémorandum par écrit contenant les règles d'après lesquelles il croyait que le comité devrait se guider. Le comité a ac-

cepté ces règles presque dans l'entier, je crois. Aujourd'hui l'honorable député (M. Clancy) parle sans connaître——

M. CLANCY : Je me suis toujours tenu au courant des délibérations du comité. Je puis ne pas être aussi habile que l'honorable ministre à débrouiller une difficulté, mais je puis lui dire, faisant la part de ma lourdeur, que je suis renseigné.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'a pas besoin de se déprécier, mais il ne sait pas, parce qu'il n'était pas présent au comité, tandis que moi j'y étais. On me corrigera si je me trompe, mais je crois que l'on a subséquemment soulevé certaines objections au sujet de l'interprétation légale de la règle que nous devrions adopter. Je crois que ces différences d'opinions n'existent plus maintenant. Dans la proposition subséquente l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) a dit: Je crois que l'interprétation légale est telle ou telle ; quelle est votre proposition au sujet de l'union de ces divers comtés ? Il n'y a pas eu d'influence indue mise en jeu, ainsi que l'honorable député le prétend; personne n'a forcé le comité dans sa décision, qui a été simplement la mise en vigueur du principe posé par le premier ministre.

M. CLANCY : Non. L'honorable ministre des Travaux publics prétend-il que le chef de l'opposition a accepté l'interprétation que le ministre de la Justice donnait de la composition des comtés municipaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas s'il l'a acceptée ou non. Comme fait, je ne crois pas qu'aucun avocat contesterait l'opinion du ministre de la Justice au sujet de ce qui constitue un comté municipal en vertu de ce bill. Nous qui ne sommes pas avocats n'avons pas pris part à cette discussion, qui n'a été soulevée que par le chef de l'opposition, lequel voulait avoir une définition des mots " comté municipal " dans la province d'Ontario.

M. CLANCY : Ces mots ont été définis par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout. C'était simplement un mémorandum indiquant comment on proposait de procéder; il ne s'agissait pas d'une interprétation de la loi. Je ne crois pas qu'on ait changé quelque chose plus tard. Je répète donc que mon honorable ami se trompe entièrement au sujet des actes du comité, qui s'est toujours bien entendu sur ces questions. Lorsque la difficulté est survenue au sujet de la définition d'un comté municipal d'après la loi, la question a été soumise au ministère de la Justice, qui a donné son avis, et je ne crois pas qu'aucun avocat dans cette Chambre ou en dehors oserait risquer sa réputation en déclarant que ce n'était pas une interprétation exacte de la loi dans ce cas particulier, et c'est cette interprétation que nous avons suivie.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection à laisser cet item en suspens.

M. NORTHRUP : Comme les deux côtés de la Chambre me paraissent ne pas vouloir s'attarder sur ce bill, je proposerais pour procéder plus vite de diviser les comtés en trois catégories. Il y a un certain nombre de comtés au sujet desquels il n'y a pas de dispute. Il y a une autre classe de comtés dont la délimitation donnera matière à discussion; enfin il y a une troisième classe dont il faudra fixer le nombre de représentants. Je proposerais que nous déciderions d'abord au sujet de la première catégorie. Prenons par exemple le comté de Prince-Edouard, le voisin du mien ; je ne crois pas qu'il puisse y avoir de dispute au sujet de ce comté, et il y a sans doute beaucoup d'autres qui sont dans les mêmes circonstances. Voyons ce que nous pouvons faire au sujet de ces comtés. Décidons à leur égard, et occupons-nous de la deuxième catégorie, c'est-à-dire celle où il ne s'agit que de tracer les frontières, réservant pour la fin la troisième catégorie, c'est-à-dire celle concernant le nombre des représentants.

Le PREMIER MINISTRE : Prenons le n° 3, le comté de Dufferin.

L'item est adopté.

6. Le comté de Frontenac, a part de la ville de Kingston et le village de Portsmouth.

M. CLANCY : Pourquoi ajoutons-nous ce village de Portsmouth à la ville de Kingston ?

M. HYMAN : Le village de Portsmouth est virtuellement un faubourg de Kingston et le comité a décidé unanimement qu'il devrait être ajouté à la ville.

M. CLANCY : Bien que l'on se soit contenté dans le comité de soulever l'objection que l'annexion de ce village à la ville de Kingston était une violation des règles posées par le chef de l'opposition, il y avait cependant une autre raison qui aurait dû être discutée. L'intérêt de l'un ou l'autre parti n'était pas en jeu, mais si nous sanctionnons un cas de ce genre ce serait une raison pour violer la règle dans un autre cas. On dira: vous avez laissé faire dans telle circonstance, et aussi vous avez la bouche close.

M. HUGHES (Victoria) : En suspens.

M. HYMAN : Non, non.

M. CLANCY : Quelles bonnes raisons y a-t-il de séparer Portsmouth du comté de Frontenac et de l'ajouter à Kingston? Ce village ne fait pas partie de Kingston. Pourquoi ne pas s'en tenir aux frontières des comtés ?

Le PREMIER MINISTRE : On me dit que la décision concernant Kingston et Frontenac a été adoptée à l'unanimité par le comité. C'est là le renseignement que j'ai, et c'est aussi ce que le procès verbal montre, car il ne contient aucune objection de la minorité.

M. SPROULE : Mais cela n'enlève pas à un député son droit de s'opposer à la proposition.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami s'y oppose-t-il ?

M. CLANCY : Oui, je m'y oppose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi que l'a dit l'honorable député de London (M. Hyman) la population de ce village est réellement une population urbaine, et le village lui-même fait virtuellement partie de la ville de Kingston. Deuxièmement, en adjoignant ce village à Kingston vous égalisez la population. La population de Kingston avec Portsmouth est de 19,788, tandis que la population de Frontenac sans Portsmouth est de 24,746. Et je ne crois pas qu'il y ait d'intérêt de parti au fond de la politique que l'annexion de Portsmouth à Kingston aurait, si ce n'est que quelques-uns de nos amis ont dit que Portsmouth ne devrait pas être ajouté à la ville.

M. CLANCY : Est-ce surtout pour égaliser la population qu'on a fait ce changement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Clancy) a entendu ce que j'ai dit.

M. CLANCY : Mais je pose une question, et l'honorable ministre devrait être assez courtois pour y répondre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député pose une question je lui répondrai certainement.

M. CLANCY : Est-ce que l'égalisation de la population entre Kingston et Frontena a été la principale raison de l'annexion de Portsmouth à Kingston ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ma part, je me suis laissé guider surtout par le fait que la population de Portsmouth est une population urbaine, par le deuxième fait que cet arrangement égaliserait la population. Je ne puis parler pour les autres, mais j'ai donné franchement les raisons qui m'ont guidé.

M. CLANCY : L'honorable ministre ouvre là une question très importante. Sa première raison est que cette population est une population urbaine. Que dites-vous de la population des faubourgs au nord de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On les a traités absolument de la même manière.

M. CLANCY : On les a laissés dans le comté d'York. Le village de Toronto-Junction est un exemple. Mais je suis heureux d'avoir entendu le ministre des Travaux publics faire cette déclaration. Si l'honorable premier ministre me le permet, j'y appellerai son attention. Elle mérite qu'on ne l'oublie pas, et elle sera utile plus tard pour aider l'honorable premier ministre à former son jugement.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député (M. Clancy) veut soulever cette question plus tard au sujet d'un autre article, qu'il la souève maintenant.

M. CLANCY : Nous avons fait assez d'ouvrage, je crois ; et comme nous avons adopté plusieurs articles, ne pourrions-nous pas laisser celui-ci en suspens?

Le PREMIER MINISTRE : Très bien, laissons cet article en suspens et continuons

8——le comté de Grenville.

M. SPROULE : Laissons-le aussi en suspens.

Le PREMIER MINISTRE : Accordé.

9——Le comté d'Haldimand.

M. HUGHES (Victoria) : Quelle est la population de ce comté ?

M. HYMAN : Elle est de 21, 933.

12——Le comté de Lennox et Addington.

M. CLARKE : On peut appeler ce comté un des comtés peu peuplés d'Ontario. Si mes chiffres sont exacts, la population de Lennox et Addington est de 23,346. La population d'Algoma est de 45,942. L'honorable député M. Hyman peut-il me dire si ces chiffres sont exacts ? On va donner deux députés à Algoma.

M. HYMAN : Que comprenez-vous par Algoma ? Algoma proprement dit a une population de 34,583. Peut-être l'honorable député inclut-il Manitoulin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Y compris Manitoulin, la population d'Algoma est de 45,942.

M. CLARKE : Je remercierais l'honorable ministre s'il voulait suivre mes chiffres et les corriger lorsqu'il sera nécessaire. Nipissing un autre grand district——

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous occuperons de ces districts plus tard ; nous sommes maintenant à Lennox et Addington.

M. CLARKE : Mais je veux appeler l'attention——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La population de Nipissing est de 26,788.

M. CLARKE : Et le comté de Bruce a une population de 59,020, si mes chiffres sont corrects. La raison pour laquelle je demande que l'on vérifie mes chiffres est que je

désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur la situation qui nous est faite par le rapport du comité que nous discutons maintenant. L'honorable premier ministre a exprimé sa sollicitude pour ces districts peuplés de la province. Je veux lui montrer comment le comité a traité ces grands districts dont la population augmente beaucoup. Si je pouvais finir de lire mes chiffres j'en ferais l'addition. J'ai mis le comté de Bruce à 59,020.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par un acte de la dernière législature une partie de ce comté a été annexée au comté de Grey, et en faisant la soustraction de la population de cette partie du comté je crois que les chiffres de l'honorable député sont corrects.

M. CLARKE : Muskoga 20,971. Je suppose que c'est correct.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui je crois que c'est correct.

M. HYMAN : La population de Bruce est de 59,020, mais par une loi adoptée à la dernière session de la législature, une partie de la ville a été séparée de Bruce et ajouté à Grey.

M. SPROULE : Un partie du village de Hanover.

M. HYMAN : Cela réduit la population de 400.

M. CLARKE : Le district de la Rivière-à-la-Pluie et de la Baie-du-Tonnerre, 27,798.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 27,798.

M. CLARKE : Parry-Sound 24,936.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Hastings, 59,291.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les chiffres du recensement.

M. CLARKE : Victoria et Haliburton 38,515. Je veux appeler l'attention du premier ministre sur le fait que ces districts sont les districts au nord de la province, depuis l'extrême frontière est d'Ontario jusqu'à l'extrême frontière ouest. Le territoire de ces districts est plus grand que tout le reste de la province, probablement quatre fois autant ; et cependant, malgré cela, et contrairement au principe énoncé par l'honorale premier ministre hier dans cette Chambre, cette partie d'Ontario n'a que douze représentants. Elle est probablement quatre fois aussi grande en territoire que tout le reste de la province et cependant elle n'a que douze représentants. Le comité a montré sa sollicitude envers ces districts éloignés en ne leur donnant que ce petit nombre de représentants. Cette étendue immense de territoire, beaucoup plus grande que le reste d'Ontario, ayant une population de 325,997 âmes, ne sera représentée que par 12 députés dans la Chambre des communes, c'est-à-dire un représentant par 27,167 âmes. Ce qui est un chiffre beaucoup plus élevé que la base de la représentation pour le reste de la province, à part de la ville de Toronto. Si nous voulons rendre justice aux districts d'Ontario dans lesquels la population est éparse, la Chambre devrait certainement modifier le rapport du comité. Si l'on compare la base de la représentation des villes et des comtés plus peuplés d'Ontario, on verra l'injustice manifeste de la proposition du comité, qui fixe dans ces districts éloignés la base de la représentation à un député par 27,167 âmes. Faisons la comparaison avec le comté de York auquel on donne un représentant pour chaque 21,541 âmes, à Brant un représentant pour 19,070, Huron un représentant pour 20,000, Middlesex un pour 18,242. Je suis certain que ces chiffres justifieront l'honorable ministre de demander à la Chambre de ne pas approuver maintenant la proposition concernant Lennox et Addington afin que nous puissions donner à ces districts le nombre de représentants auxquels ils ont droit. Si nous adoptons Lennox et Addington maintenant, nous ne pourrons pas donner à ces districts le nombre de représentants auquel ils ont droit. Nous devrions nous arrêter ici et voir si nous pouvons faire un arrangement qui permettrait de donner à ces grands territoires une représentation plus forte et en proportion de leur population.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voulez-vous que cet article reste en suspens ?

M. CLARKE : Certainement, et les autres qui sont mentionnés ici.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'item est suspendu.

14. Le comté de Norfolk.

M. CLARKE : Laissons ce comté en suspens.

M. HYMAN : Pourquoi cela ?

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de Norfolk-sud (honorable M. Tisdale) n'est pas ici.

M. CLARKE : Laissons-le en suspens pour quelques minutes et nous saurons de l'honorable député de Norfolk-sud ce qu'il en pense.

M. SPROULE : Je sais qu'il veut proposer une résolution concernant son comté et qu'il désire que cet item reste en suspend.

Le PREMIER MINISTRE : Accordé.

L'item reste en suspens.

18. Le comté de Russell, y compris les cantons de Gloucester et d'Osgoode et le quartier Rideau de la cité d'Ottawa.

Quelques DEPUTES : Laissons en suspens.

Le PREMIER MINISTRE : Accordé.

L'item reste en suspens.

20. Le comté de Victoria, y compris le comté provisoire d'Haliburton.

M. HYMAN : En suspens.

M. HUGHES (Victoria) : Je veux d'abord exposer devant la Chambre les faits au sujet de ce district, et ensuite je permettrai qu'on laisse l'item en suspens pour être discuté plus tard, parce que je sais qu'il y a un malentendu au sujet de cette partie du bill tant parmi les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre que parmi ceux de l'autre côté.

Le PREMIER MINISTRE : Tout le monde se trompe.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai remarquer d'abord que d'après l'interprétation de l'honorable ministre de la Justice et celle du comité, les comtés de Victoria et Haliburton forment un comté unique. J'ai ici les statuts revisés d'Ontario de 1897, chapitre 3, qui définissent le comté de Victoria comme suit :

Pour les fins judiciaires non prévues par cet acte concernant le comté provisoire d'Haliburton, ledit comté provisoire continuera à faire partie du comté de Victoria.

Les statuts revisés de 1887 disent aussi que ce comté fera partie du comté de Victoria, et c'est ce statut que l'honorable ministre de la Justice a pris pour base de ce bill. Il est donc clair que Victoria et Haliburton constituent un comté.

Mais pour les fins judiciaires non prévues par le chapitre 4 de ces statues revisés, ledit comté provisoire continuera à faire partie du comté de Victoria.

Le PREMIER MINISTRE : Pour les fins judiciaires.

M. HUGHES (Victoria) : Certainement. Je demanderai à l'honorable ministre de bien vouloir lire en tête de la page 2 de ce bill le paragraphe suivant:

Les comtés et circonscriptions territoriales dont il est question sont ceux constitués en vertu ou sous l'autorité du chapitre 3 des statuts revisés de l'Ontario, 1897, intitulé : "An Act respecting the Territorial Division of Ontario for municipal and judicial purposes.

Je veux dire aussi que le comté de Victoria a été divisé en deux comtés depuis la confération, mais qu'avant 1867 une partie du comté de Simcoe de ce temps-là, qui a été depuis ajoutée à Muskoka, appartenait au comté de Victoria. A cette époque, outre les municipalités actuelles, les municipalités suivantes qui font aujourd'hui partie de Muskoka, appartenaient au comté de Victoria.

Macaulay, Draper, Morrisson, Muskoka, Monck et Watt (séparés du comté de Simcoe) et tous les cantons arpentés au nord de ladite circonscription.

Plus tard, vu l'ouverture du district de Muskoka et l'augmentation de la population, ces cantons ne pouvaient avoir de relations commerciales ou autres avec Victoria, à moins de faire le tour par Bracebridge et se rendre ensuite à Orillia puis à Lindsay et ensuite revenir dans le comté. Entre les eaux qui coulent dans la baie Georgienne et celles qui coulent vers la vallée de la Trent il y a une chaîne de montagnes de 7 ou 8 milles de large à travers lesquelles même aujourd'hui il n'y a qu'un mauvais chemin de voiture entre Haliburton et Muskoka. Ces cantons furent donc séparés et voilà comment mon honorable ami de Ontario-nord (M. Grant) a pu présenter hier à la Chambre une carte écornée du comté de Victoria, privé de ses cantons dont une partie a été placée dans le comté d'Ontario et l'autre partie dans le comté de Simcoe. Je ne parlerai pour le moment du nouveau comté d'Ontario que pour montrer à la Chambre la carte de comté que je tiens dans mes mains dans laquelle mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Grant) reconnaîtra, j'en suis sûr, la ressemblance du nouveau comté projeté. On a enlevé quelques cantons au nord et ajouté le grand canton de Uxbridge et le village de ce nom au sud.

Le PREMIER MINISTRE : L'apparence du comté y gagne beaucoup.

M. COWAN : Est-ce là le comté d'Ontario?

M. HUGHES (Victoria) : Non, seulement une partie du comté.

M. GRANT : Combien de cantons a-t-on enlevés du nord du comté ?

M. HUGHES (Victoria) : Six ou sept.

M. GRANT : Sept.

M. HUGHES (Victoria) : Il fallait les mettre à quelque part et ils étaient très peu peuplés.

Le ministre des Travaux publics a eu l'obligeance de dire qu'on ne gagnait rien à dénaturer les choses. Ses amis ne devraient pas l'oublier, avant de déclarer les conservateurs responsables de la forme allongée que présente la circonscription d'Ontario. De fait, le comté d'Ontario fut délimité par l'ancien gouvernement libéral de la province, lorsqu'il érigea ce comté en municipalité. Le ministre des Travaux publics a raison : on ne gagne rien à dénaturer les choses et on ne saurait m'accuser d'avoir failli à cet égard dans cette Chambre ou ailleurs.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

Un DEPUTE : Il en rit lui-même.

M. HUGHES (Victoria) : Je ris ? Sans doute : je ris de la folie de ces messieurs de la droite. J'allais leur citer un dicton désagréable qui commence : " Les fous sont toujours prêts à rire ", mais je n'irai pas jusqu'au bout.

Maintenant, venons-en au comté actuel de Victoria-Haliburton. Que la Chambre veuil-

le bien examiner cette carte. Je ne chercherai ni directement ni indirectement à dénaturer les choses; ce n'est pas dans mes habitudes. Je suis d'avis, au contraire, qu'il vaut mieux s'en tenir strictement aux faits. Je prierai le premier ministre d'être bien attentif à ce que je vais dire. Le comté de Victoria-Haliburton a une population de 38,000, en chiffres ronds. C'est là une population plus forte que Northumberland, ou Lanark, ou Leeds, ou Stormont, ou Brant, ou beaucoup d'autres comtés dans la province d'Ontario. C'est même plus que la population de Peterborough, y compris une partie du comté de Northumberland. Victoria et Haliburton, que le ministre de la Justice prend comme base, constituent, aux termes des statuts revisés d'Ontario, un seul comté pour les fins judiciaires ; et ils sont aussi réunis pour les fins provinciales par la législature d'Ontario, où ils sont représentés par deux députés.

Je ferai observer, comme je l'ai fait précédemment, que, du côté de l'ouest, entre Muskoka et Haliburton, il se trouve une hauteur séparant la rivière aux Mouettes de la rivière Noire, dont les eaux coulent vers le lac Simcoe, cette hauteur est à peu près impassable. Bien que le gouvernement d'Ontario ait ouvert des chemins de colonisation dans les parties les plus reculées de la province jusqu'aujourd'hui, il n'a établi qu'un seul chemin entre Haliburton et Muskoka. Il n'existe que l'ancien chemin des chantiers au nord de Peterborough, entre Victoria et Peterborough, appelé le chemin de Bobcaygeon. Ce chemin est très rarement suivi, les gens allant du côté d'Orillia et suivant la voie du chemin de fer, pour se rendre dans le Muskoka-est. La rivière aux Mouettes, à partir d'Haliburton, court dans la direction du sud-ouest, vers le comté de Victoria. Les eaux de la rivire Noire s'écoulent dans le lac Couchiching, et entre ces deux se trouve cette crête de terres hautes qu'on ne cherche jamais à traverser, si ce n'est en hiver, et qu'un homme à cheval peut à peine franchir aujourd'hui. De sorte qu'entre la partie nord du comté de Peterborough et Haliburton, il n'y a que deux chemins d'ouverts, et ils ne sont jamais suivis.

M. HUGHES : Oui la plus grande partie.

M. HYMAN : Pourquoi n'avez-vous pas fait valoir ces objections lors du dernier remaniement ?

M. HUGHES : Quand le député de Peterborough-ouest (M. Lang) désire se rendre dans la partie d'Haliburton qui se trouve réunie à son comté, il lui faut passer par Lindsay.

M. HYMAN : Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas présenté ses objections lors du dernier remaniement en 1892 ?

M. HUGHES : Je ne me rappelle pas si la question fut discutée ou non.

M. COWAN : Pourquoi ne l'avez-vous pas soulevée ?

M. HUGHES : Il n'y eut que fort peu de remaniements en 1892 ; quelques comtés seulement furent modifiés. Maintenant, les établissements d'Haliburton se rattachent presque tous au comté de Victoria. Il n'y a qu'un chemin de montagnes reliant le comté de Victoria à cette partie du pays. Le chemin de fer d'Haliburton, embranchement du Grand Tronc, s'étend dans la direction du nord-est à partir de Lindsay à travers le comté d'Haliburton ; et le chemin de fer Irondale-Bancroft-Ottawa s'étend du comté de Victoria dans la direction de l'est, à travers le comté de Hastings. Ce chemin de fer court au nord des hauteurs, sur la frontière septentrionale, de Peterborough, avec Haliburton sur l'autre côté. De sorte que, à quelque point de vue que vous vous placiez, les deux comtés de Victoria et d'Haliburton sont étroitement unis. Pour les fins judiciaires, les jurés viennent de toutes les parties du comté d'Haliburton à Lindsay, dans le comté de Victoria ; et c'est le même juge qui revise les listes électorales et qui rend la justice pour les deux comtés. Je voudrais être juste ; je ne veux pas dénaturer les faits. Il n'y a qu'un seul colon dans toute la partie nord-est du comté d'Haliburton. Je doute fort que cette partie du comté soit jamais beaucoup colonisée. Dans via Trenton et Coe-Hill, puis le chemin de fer Irondale-Bancroft-Ottawa, il existe de beaux établissements ; mais nulle part ils ne sont éloignés du chemin de fer. Comme je l'ai dit, dans le nord-est, il n'y a qu'un colon établi près de Whitney, sur le chemin de fer Canada-Atlantique.

M. HYMAN : Pour quel parti vote-t-il ?

M. HUGHES (Victoria) : Il votera pour le parti tory, si on lui en donne la chance. J'ai expliqué précédemment que tout le bois vient, en suivant les rivières, au comté de Victoria, et que les approvisionnements sont expédiés de Lindsay par les routes et les chemins de fer. A quelque point de vue que vous vous placiez, les habitants d'Haliburton n'ont que deux voies de communication : le chemin de fer de l'Ontario-Central via Trenton et Coe-Hill, puis le chemin de fer Irondale-Bancroft-Ottawa et le Grand Tronc via Lindsay. Ainsi, au point de vue de la situation géographique, de la colonisation, du commerce, de l'inscription électorale, des cours de justice, des jurés et de la communauté des intérêts, les deux groupes de population, virtuellement, et pour toutes fins pratiques n'en forment qu'un seul ; et les deux circonscriptions existent depuis l'époque de la confédération. Elles ont eu pour représentants en cette Chambre nombre de députés éminents. Deux ou trois libéraux très en vue ont représenté ce comté. M. Kemp, un des anciens membres, le juge MacLennan, qui vit encore, et le juge Barren, l'ont représenté tour à tour.

Le PREMIER MINISTRE : Vous oubliez le colonel Hughes.

M. HUGHES : Je ne parle pas des représentants actuels ; seulement de ceux qui ont disparu de la scène.

M. KEMP : Vous parlez des députés éminents ?

M. HUGHES : Oui, je parle des députés éminents ; ma modestie me défend de les nommer tous. J'ajouterai, non pas en vue d'influencer le comité, mais simplement pour faire connaître les faits, qu'au moment où le recensement fut pris, il y avait indubitablement (comme on peut s'en rendre compte en comparant le recensement municipal) un grand nombre de personnes dans les chantiers à bois. Mais aujourd'hui, les opérations forestières se trouvent transportées sur la rive septentrionale du lac Huron et de la baie Georgienne ; et beaucoup de ces gens sont revenus s'établir sur des terres et ont leur domicile habituel dans le comté.

Si le comité avait été, au début, en possession de tous les faits, il en serait peut-être arrivé à une décision différente. J'ai tout lieu de le croire, car, lorsque je me présentai devant le comité, ses membres exprimèrent le désir, à cause des circonstances que j'ai fait connaître, de laisser, autant que possible, les deux divisions du comté de Victoria, y compris Haliburton, dans leur état actuel; et le président du comité me suggéra d'indiquer quelque autre circonscription qui pût être démembrée. Toutefois, c'est une question très délicate que de signaler une circonscription en particulier. Mais je dis que ces deux comtés sont aussi intimement unis que Leeds, Brockville et Grenville; et ils ont une population plus considérable que Lanark, Brant ou Northumberland. Mon seul désir est de faire connaître cet état de chose franchement et honnêtement au comité; et ayant démontré la communauté d'intérêts qui existe entre les deux comtés d'Haliburton et de Victoria, je demanderai au premier ministre de voir s'il ne serait pas possible de leur accorder un représentant ou deux; car les populations de ces deux comtés ne devraient pas être séparées.

L'article est réservé.

Article 23 : Muskoka.

M. CLARKE : C'est encore là un de ces districts de bordure, où la population est clairsemée.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'article est réservé.

Article 30. La ville de London.

M. HYMAN : Le cas de London devrait, à mon avis, être réservé pour une nouvelle étude en même temps que le comté de Middlesex, lorsque nous saurons combien ce comté devra avoir de représentants.

M. HUGHES (Victoria).

M. CLANCY : Et j'espère que l'honorable député de London verra.....

M. HYMAN : Le député de London est en mesure de se protéger.

M. CLANCY : Il se peut que l'honorable député ne soit plus député de London au prochain parlement.

M. HYMAN : Mon cas n'est pas le seul.

M. CLANCY : J'ai eu tort peut-être de faire cette observation. Je devrais être plus prudent que l'honorable gentleman, qui s'est vanté que certains députés ne seraient plus ici après les prochaines élections.

M. HYMAN : Je n'ai rien dit de tel.

L'article est réservé.

Article 31 : La ville d'Ottawa.

M. CLANCY : C'est, comme le très honorable premier ministre s'en rendra compte, un des cas tombant dans la catégorie de ceux que nous réservons.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'en rends pas compte, mais nous pouvons tout de même le réserver.

L'article est réservé.

Article 32 : Divisions est et ouest d'Algoma.

M. CLANCY : L'honorable député de Toronto-ouest vient de demander qu'on réserve un article relatif à un groupe de comtés dont la population est très clairsemée.

Le PREMIER MINISTRE : Vous voulez que celui-ci soit réservé également ?

M. CLANCY : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien ; réservé.

L'article est réservé.

Article 33 : Divisions nord et sud de Bruce.

M. CLANCY : C'est certainement là un cas contesté. Il me semble qu'il devrait être réservé.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être arriverons-nous bientôt à quelque article qui ne soulèvera pas d'objection.

M. CLANCY : Le très honorable député ne devrait pas se montrer par trop impatient. Nous avons passé quinze ou vingt articles du bill, et nous nous efforçons d'expédier la besogne.

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous efforçons, mais sans trop y réussir.

M. CLANCY : Tout dépend du point de vue auquel le très honorable député se place.

M. CARGILL : J'espère que le premier ministre, après avoir considéré pendant 24 heures la requête que j'ai faite hier soir, en

est venu à la conclusion de faire modifier cet article. Comme je l'ai dit hier soir, lorsque le très honorable ministre consentit à renvoyer ce bill de remaniement à un comité, il dit qu'une des fins qu'on se proposait en présentant cette mesure, c'était de rétablir les bornes primitives qui avaient été changées en 1882, et de cette manière faire disparaître les injustices commises par le remaniement antérieur du parti tory. Cela étant, et vu l'exemple donné par l'honorable ministre des Douanes, qui a fait des éloges au comité pour avoir rétabli les bornes primitives du comté de Brant, j'ai pensé que le très honorable premier ministre pourrait facilement se rendre à ma demande. Avant le remaniement de 1882, nous n'avions que deux députés pour le comté de Bruce ; mais il fut divisé en trois districts : est, ouest et nord. Aujourd'hui vous nous privez d'un représentant, ce que je considère une injustice, surtout lorsque je compare la population de notre comté avec ceux des collèges électoraux à qui trois députés sont accordés. Il suffit de faire cette comparaison, pour en arriver à la conclusion que le comté de Bruce n'est pas suffisamment représenté. Je sais que le premier ministre est un homme à l'esprit droit, désireux de faire ce qui est juste ; et s'il ne peut consentir à donner trois députés à Bruce, j'espère, du moins, qu'il rétablira les anciennes bornes entre Bruce-nord et Bruce-sud.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons réserver le comté de Bruce pour le moment; et je serai très heureux plus tard d'entendre les raisons de mon honorable ami pour faire diviser ce comté de la manière qu'il demande. Je renvoie à mon honorable ami le compliment qu'il m'a fait. Il pense que je suis droit, et je suis persuadé qu'il l'est également. Nous avons tous l'esprit droit ; mais la difficulté c'est que nous ne pouvons nous entendre sur ce qui est juste. Toutefois, nous allons chercher à tomber d'accord au sujet de Bruce, sinon sur autre chose.

L'article est réservé.

Article 35 : le comté d'Essex.

M. CLANCY : A-t-on demandé de laisser cette division dans son état actuel. Je n'ai pas la prétention de parler au nom du comté d'Essex, mais on m'informe que le comité a été prié de laisser ce comté avec les bornes qu'il a aujourd'hui.

M. HYMAN : Il y a eu de nombreuses représentations de faites au comité relativement à presque toutes les divisions, y compris celle-ci. La majorité du comité, après avoir pris toutes choses en considération, a décidé que les bornes indiquées dans le bill établissent une division équitable du comté.

Article 36 : le comté de Grey.

M. THOMSON (Grey) : Je désire faire quelques observations au sujet de la division nord du comté de Grey. C'est là un ancien comté, dont les bornes n'ont été changées par aucun gouvernement depuis l'époque de la confédération ; et ça toujours été un champ de bataille où les partis se sont trouvés à peu près également divisés. Si le bill a pour but de répartir également les habitants dans le comté de Grey, il n'atteint pas son objet. Qu'on me permette de signaler à la Chambre le nom et la couleur politique des divers représentants de ce comté sous la Confédération, ainsi que le chiffre de la population de chacun de ces districts, tel qu'il fut établi à l'origine. En 1867, M. Snyder, libéral, fut élu pour représenter Grey-nord. Il l'emporta de nouveau en 1872 et en 1874. En 1878, M. Lane, conservateur, fut élu. En 1882, c'est un libéral qui l'emporta. En 1887, M. Masson, conservateur, obtint la majorité des voix. En 1891, il fut élu de nouveau. En 1896, M. Clarke, libéral fut élu. En 1896, M. Paterson, libéral, l' emporta. En 1900, feu le docteur Horsey fut le candidat heureux, et en 1903, ce fut au tour de votre humble serviteur. On se serait attendu que le ministre des Douanes aurait cherché à conserver à cet ancien comté les bornes qu'il a eues sous la Confédération. On se serait attendu que le ministre aurait eu beaucoup de considération pour ce comté qui lui avait donné refuge lorsqu'il fut défait dans Brant, et que par reconnaissance il n'aurait pas permis que ses limites fussent changées. Quel a pu être le but du comité ? Grey-nord a actuellement 27,215 habitants ; Grey-est, 23,696 ; Grey-sud, 22,-181. En vertu du présent bill, Grey-nord aura 25,038 ; Grey-est, 23,662 ; Grey-sud, 21,063, D'après la division actuelle établie par le bill, il y a une différence de 4,000 entre les populations de Grey-sud et de Grey-nord.

M. HYMAN : L'honorable député s'est trompé dans ses calculs ; car d'après les rapports officiels, Grey-nord a une population de 24,874.

M. THOMSON : D'après mon calcul, la population serait de 25,038. Aux termes du présent bill, Grey-nord aurait une population de 25,038 et Grey-sud, une population de 21,063, soit une différence de 4,000. Il est très clair, dès lors, que l'intention du comité n'était pas de répartir la population également entre les différents districts. Le comité avait un autre objet en vue. Le township de Holland, qui donna une majorité conservatrice de 159, a été enlevé à Grey-nord et ajouté à Grey-est ; et comme Grey-est donne à mon honorable ami (M. Sproule) une majorité d'au moins 500 voix actuellement, cette majorité se trouvera portée à 619. Puis, le comité enlève Artemesia et Markdale à Grey-sud et les annexe à Grey-est, ce qui va porter la majorité conservatrice dans Grey-est à 1,000. Par ce moyen, on espère me priver et priver mon honorable ami de Grey-sud de nos sièges en

cette Chambre. Telle a été la fin que le comité s'est proposée ; c'est là la tâche qu'il s'est imposée. Il est bon que le peuple le sache. Si on avait voulu répartir la population plus également, en vue d'assurer une représentation plus équitable du peuple en cette Chambre, je n'aurais rien à dire. Mais cette division n'a pas été effectuée dans ce but ; on a voulu simplement cantonner les conservateurs dans Grey-est et priver Grey-nord et Grey-sud de leur représentant conservateur au parlement. Maintenant, je n'ai pas de faveurs à demander au présent gouvernement. Tout ce que j'ai à dire à ces messieurs qui ont délimité ces comtés c'est que je voudrais les voir faire appel au peuple. J'irai devant le peuple et je demanderai justice et j'ai confiance que je représenterai Grey-nord au prochain parlement.

M. RICHARDSON : Je ne crois pas avoir grand'chose à ajouter à ce qu'a dit mon honorable ami de Grey-nord relativement au remaniement du comté de Grey. Grey est un comté qui se prête facilement à une division en conformité des principes émis par le chef du gouvernement lorsqu'il présenta ce bill. Il aurait été facile de le diviser de manière à comprendre trois districts ayant une population d'à peu près 23,000 chacun. La circonscription que j'ai l'honneur de représenter, Grey-sud, a, pendant bon nombre d'années, vingt ans peut-être, élu un libéral ; mais pour des raisons à lui connues, mais connues aussi probablement du ministère, le peuple résolut de changer son représentant, lors de la dernière élection et j'eus l'honneur d'être choisi. S'il avait existé, ou s'il existait maintenant, un désir sincère de mettre en pratique les principes énoncés par le premier ministre et de traiter équitablement tous les districts électoraux, certains changements pourraient être faits de nature à améliorer ces divisions. Par exemple, comme l'a montré mon honorable ami de Grey-nord, la division que je représente renferme aujourd'hui 4,000 habitants de moins que la sienne. Et pourtant, aux termes du projet maintenant devant le comité, ma circonscription serait réduite d'à peu près 1,000. Si le village de Markdale, qui, géographiquement se rattache à Grey-sud, et dont la partie la plus importante est située dans le township de Glenelg, avait été laissé dans Grey-sud, la population se serait trouvée répartie un peu plus également. Actuellement, Grey-sud a une population de 22,181. En vertu de la division projetée, sa population sera de 21,063.

Si le village de Markdale, qui contient une population de 892 avait été laissé dans Grey-sud, la population de cette circonscription aurait été de 21,955 ; la différence dans le nombre des habitants des deux circonscriptions aurait été moins grande. Mais évidemment, cela ne fait pas l'affaire du comité, de laisser Markdale dans Grey-sud. Ce village donne une majorité conservatrice d'à peu près soixante-et-quinze. Si le comité n'est pas trop hostile à l'idée de modifier son rapport à cet égard, je lui demanderai d'examiner ce point. En terminant, je prierai le comité de faire en sorte de ne pas donner à penser aux électeurs (ce qui arriverait nécessairement si cette loi était votée) que son intention évidente est de remanier ces divisions de manière à assurer la défaite aux prochaines élections de votre humble serviteur ou du candidat conservateur quel qu'il soit.

M. HYMAN : Le principal grief de l'honorable député de Grey-nord, si je ne me trompe, c'est que le township de Holland a été enlevé à Grey-nord et annexé à Grey-est. Il ne serait que juste qu'il informât le comité que l'amendement soumis par l'opposition propose également d'enlever le township de Holland à Grey-nord. Virtuellement donc, le comité était unanime sur ce point, et il ne peut y avoir à cet égard de sérieux motif de plainte. La population de Grey-nord se trouve un peu diminuée. L'honorable député (M. Thompson) a donné ses chiffres ; mais je parle en connaissance de cause, car j'ai les chiffres fournis par le département, et d'après ces chiffres, la population se répartit de la manière suivante : Grey-nord, 24,874 ; Grey-sud, 21,648 ; Grey-est, 23,653. L'amendement donnerait les chiffres suivants : Grey-nord, 23,547 ; Grey-est, 24,291 ; Grey-sud, 21,752. En somme, il y a très peu de différence en ce qui regarde la population. J'ai ici une carte du comté indiquant les différentes délimitations proposées. En premier lieu, on s'est contenté de tirer une ligne droite à travers le comté de l'est à l'ouest, de manière à faire Grey-nord aussi symétrique que possible. La seule différence entre la délimitation proposée par le livre et celle proposée par l'amendement a trait aux trois townships Saint-Vincent, Holland et Sullivan.

M. THOMSON (Grey) : Est-il mieux au point de vue géographique qu'il ne l'était avant que le comité l'eût changé? C'était un carré parfait. Aujourd'hui il va s'étendre le long du rivage du lac, et embrasser le township de Saint-Vincent et le village de Meaford, qui naturellement font partie de Grey-nord.

M. HYMAN : Je ne prétends pas avoir l'œil aussi juste que mon honorable ami de Grey-nord (M. Thomson) ; mais je suis d'avis que la circonscription délimitée par l'amendement n'est pas aussi symétrique que celle proposée par le bill. L'honorable député parle de quatre townships ; je pense qu'il n'y en a que trois. Nous proposons que le township de Saint-Vincent soit annexé à Grey-nord, et eux l'annexent à Grey-est. Nous annexons Sullivan à Grey-sud ; eux voudraient l'annexer à Grey-nord. Nous annexons le township de Holland à Grey-est, eux l'annexeraient à Grey-sud. Ce sont là les seules différences.

M. THOMSON : Je regrette que l'honorable député de London n'ait pas une meilleure conception de la position géographique de Grey-nord. Grey-nord, tel qu'il est aujourd'hui, forme un carré parfait, borné au sud par les townships de Holland et de Sullivan. Ces honorables messieurs ont enlevé de Grey-nord les townships de Holland et de Sullivan, qui ont été unis à Owen Sound depuis la confédération et où les deux partis se sont fait la lutte dans des conditions équitables. Ce ne peut être dans le but de répartir plus également la population qu'ils en ont agi ainsi, car en vertu de leur proposition, les choses, à cet égard, ne sont pas en meilleur état qu'auparavant.

M. HYMAN : Quelle est la population de Grey-nord, actuellement?

M. THOMSON : Elle est d'à peu près 27,000. En vertu du présent bill, elle sera de 25,038. Grey-sud a actuellement une population de plus de 22,000, et ces messieurs l'ont réduite à 21,000. Toute l'affaire, c'est qu'ils ont enlevé à Grey-nord le township de Holland avec sa majorité conservatrice de 159, et l'ont annexé à Grey-est, où mon honorable ami (M. Sproule) a déjà une majorité de 500. Artémise et Markdale sont enlevés de Grey-sud et annexés à Grey-est, ce qui élève la majorité conservatrice de ce comté à 1,000. Quelle fin se propose-t-on en agissant de la sorte, si ce n'est de cantonner les conservateurs? Je ne saurais dire qu'on a agi équitablement ; on a voulu établir une division injuste de Grey-nord et de Grey-sud.

M. SPROULE : J'ai ici la carte du comté, et l'honorable député de London verra en la consultant qu'il ne s'est pas bien rendu compte de la position. Grey-nord était auparavant un carré presque parfait. En vertu de la proposition qui nous est soumise, le township de Holland est séparé de Grey-nord et annexé à Grey-est. Sa majorité conservtrice est d'à peu près 130. Puis, le township complètement. Maintenant, M. le lage de Meaford sont ajoutés à Grey-nord ; les libéraux y sont en majorité. Quant à la symétrie, elle laisse à désirer davantage avec la division projetée.

M. HYMAN : Vous parlez de Grey-nord, seulement.

M. SPROULE : Oui. Quant à Grey-est, nous avons proposé de le délimiter au moyen d'une ligne se dirigeant directement sur le comté de Dufferin. Cette ligne aurait divisé Grey-nord et Grey-sud comme ils l'étaient auparavant, par une ligne droite de l'est à l'ouest.

M. HYMAN : Je ne crois pas que ce soit là la proposition.

M. SPROULE : Il y avait une contre-proposition établissant que si la population ne se trouvait pas répartie assez également de cette manière, alors l'un ou l'autre township pourrait être annexé à Grey-sud. Maintenant, je désire rappeler au ministre des Travaux publics une pétition qui lui a été adressée, je pense. On m'a écrit à moi également au sujet d'une pétition qui lui a été adressée dans le but de prendre partie du township de Collingwood, confinant au township de Thornbury et de l'annexer à Grey-nord. A-t-il examiné cette proposition, et quelle décision a-t-il prise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La pétition, si je ne me trompe, fut adressée au premier ministre ainsi qu'au chef de l'opposition. Elle était signée apparemment par un grand nombre d'habitants de ce district. Je dois dire franchement au comité que la raison pour laquelle nous n'avons pas acquiescé à cette demande, c'est que si nous l'avions fait dans un comté, de semblables demandes auraient pu nous venir d'autres comtés.

M. SPROULE : A mon avis, c'est bien là ce qu'il était expédient de faire. Au point de vue politique, il m'importait peu que le changement fût fait ou non ; j'aurais aimé à me rendre au désir des habitants ; mais d'autre part, ç'aurait été violer un principe que j'ai toujours tenu pour sacré. Je n'aurais pas approuvé qu'on fît dans mon comté ce que je ne voulais pas qu'on fît dans les autres. Afin de mettre le présent débat en évidence, je demanderais que le présent article fût réservé.

Le PREMIER MINISTRE : Réservé.

L'article est réservé.

Article 38 ; le comté de Huron.

M. CLANCY : Je demande que cet article soit réservé ; il existe quelques divergences d'opinion à son sujet.

M. HOLMES : Cette proposition me paraît manifestement juste, et je pense que nous devrions la voter. Si mes amis conservateurs consentent à adopter la délimitation des districts telle qu'elle apparaît sur l'imprimé, je suis bien prêt à l'accepter moi-même. Je vois que dans cet imprimé, on a omis d'inclure le township important de Goderich, dans Huron-ouest. Or ce township, je regrette de le dire, a donné des majorités conservatrices de 275 dans certaines occasions. Dans leurs calculs, ils ont omis ce township complètement. Maintenant, M. le président, je désire signaler à l'attention du comité certains caractères de cette proposition du gouvernement, qui me paraissent très équitables. Je dois dire que personnellement cette proposition ne me sourit pas entièrement ; mais je suis prêt à l'accepter comme étant après tout la meilleure. La proposition faite par le gouvernement, porte la population de Huron-sud à 22,881 ; de Huron-oust à 19,712, et de Huron-est, à 19,227. La proposition des conservateurs ne répartit guère la population plus également ; elle

donne à Huron-sud 23,094, à Huron-ouest 23,037, et à Huron-est 16,689. Il y a une différence de 7,000 entre Huron-est et Huron-ouest.

L'honorable M. HAGGART : Où le député prend-il ces chiffres ?

M. HOLMES : Ils sont calculés sur la population des townships.

L'honorable M. HAGGART : Il se trompe entièrement. La répartition de la population d'après la délimitation proposée par la minorité du comité n'est pas du tout celle donnée par l'honorable député.

M. HOLMES : Mes chiffres sont tirés du recensement et doivent être exacts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami comprend dans son calcul le township de Goderich?

M. HOLMES : Assurément.

L'honorable M. HAGGART : La proposition imprimée donne le nombre des habitants du township.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le township de Goderich a apparemment été omis dans ce calcul?

M. HYMAN : Réservé.

L'article est réservé.

Article 39 : Le comté de Kent.

M. CLANCY : Il semblerait qu'on a voulu soumettre ce comté à un traitement spécial. L'honorable député de Welland (M. German) a, je pense, bien préparé ses plans et décidé de tailler le comté de Kent à plaisir. Le plan numéro 1 est celui proposé par le comité libéral, et fut, naturellement, envoyé au comité ici. Le comité conservateur proposa, au contraire de prendre la rivière Thames comme ligne frontière. C'est ce qu'on appela le plan numéro 2. La ville de Chatham se trouva ainsi placée dans la circonscription nord du comté. Il sera bon de dire ici que la ville de Chatham est construite sur l'une et l'autre rive et peut-être comprise aussi facilement dans l'une que dans l'autre division du comté. Elle s'étend sur quatre townships. Deux de ces townships, savoir Dover et Chatham se trouvent au nord, tandis que Harwich et Raleigh sont divisés sur la rive sud. D'après la proposition de ces honorables messieurs, Kent-est comprendrait donc le township de Chatham, Wallaceburg Camden, Dresden, Thamesville, Zone, Oxford, Howard et Ridgetown. C'est là la proposition faite par ces honorables messieurs dans le plan numéro 1. Le très honorable premier ministre se rendra compte qu'en allant du lac Erié jusqu'au point appelé Rondeau et à Walpole, près de la frontière des Etats-Unis à l'ouest, vous avez une circonscription de 65 milles de longueur. La rivière n'est pas la ligne de division de ces townships. Aucun de ces townships n'est à cheval sur la rivière Thames. D'après la division proposée dans le bill, la circonscription de l'est aurait 24,997 habitants, et la circonscription de l'ouest en aurait 31,875. Si vous preniez la rivière Thames pour ligne de division, et si vous mettiez la ville de Chatham dans la circonscription nord, vous auriez deux collèges, l'un comprenant une population de 29,865, et l'autre une population de 27,007, soit une différence entre les deux populations de 2,858, contre une différence de 6,878 dans le cas précédent. Je ne me propose pas, M. le président, d'en dire plus long. Je m'en tiendrai à l'entente à laquelle nous sommes arrivés ; mais il me semble que l'on a poussé un peu loin l'esprit de parti. Si l'on pouvait invoquer comme prétexte la nécessité de répartir plus également la population, ou d'avoir une meilleure conformation du comté, ou si l'on avait une excuse convenable quelconque à mettre de l'avant, je serais bien aussi prêt qu'un autre à me soumettre à l'inévitable. Mais je tiens à dire au très honorable premier ministre que sans doute il ne s'attend pas à ce qu'aucun membre de cette assemblée plaide pour la conservation de sa vie politique. En ce faisant, il s'amoindrirait, et je n'ai nullement l'intention de le faire. Il se rapetisserait tout autant, j'imagine, dans l'opinion du très honorable premier ministre que dans celle des autres membres de cette assemblée. Je regrette seulement que pour quelque raison inexpliquée, Kent ait été l'objet d'un traitement spécial, et ce n'est pas en agissant ainsi que le premier ministre rachète la parole donnée à la Chambre. Toutefois, il me faut me soumettre. Je ne plaiderai jamais pour la conservation de me vie politique. Elle n'en vaut pas la peine. Je ne voudrais pas m'abaisser au point de le faire.

M. STEPHENS : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) dit que cette circonscription a 65 milles de longueur. Je ne crois pas qu'elle soit aussi longue ; mais si on la divisait comme il le demande, alors la circonscription de Kent-ouest aurait à peu près 65 milles de longueur.

M. CLANCY : Non, elle aurait à peu près la même longueur que celle de Kent-est.

M. STEPHENS : Le comité a proposé de laisser la circonscription ouest de Kent avec les bornes qu'elle avait précédemment ; et de former la circonscription de Kent-est avec le reste du comté. La population se trouve ainsi répartie aussi également que possible sans faire de circonscription de forme oblongue ou trop irrégulière. Je suis bien convaincu qu'il ne saurait y avoir de meilleure division que celle effectuée par le comité, et je suis très disposé à appuyer cette proposition.

M. CLANCY : La carte est là. En dépit de ce que dit l'honorable député (M. Stephens) toute personne qui jette un regard sur cette carte se convaincra qu'il se trompe,

qu'il a, sans le savoir, fait une déclaration inexacte. Le dessein que j'ai transmis au très honorable premier ministre a été fait sur la carte de Kent ; et si l'honorable député veut se donner la peine de le consulter, il verra que la circonscription ouest a au moins 65 milles de longueur, et qu'elle s'étend du coin sud-est de Kent, virtuellement jusqu'à la rivière Sainte-Claire à la frontière des Etats-Unis. L'honorable député sait cela parfaitement. Et puis ce n'est guère une excuse de dire que Kent reste comme il était. Ces honorables messieurs ont-ils observé une règle de cette sorte ? Y a-t-il quelque raison pour qu'ils l'observent ? L'honorable député le sait : Kent fut formé en même temps que le comté de Bothwell, en 1872, lorsqu'une partie de Kent fut rattachée à Bothwell, de même qu'une partie de Lambton. Chacun de ces townships fut subséquemment rendu à son comté. En disant qu'on s'est proposé de répartir la population aussi également que possible, l'honorable député ne saurait assurément se persuader qu'il présente les faits sous leur vrai jour.

Il sait parfaitement bien que la ville pourrait tout aussi bien être rattachée à la circonscription nord qu'à la circonscription sud du comté, en vue de répartir également la population, dans aucun dérangement ; et alors vous pourriez suivre la rivière qui forme une ligne de division naturelle pour ce comté tout comme pour celui de Bothwell. Assurément, personne ne saurait nier que la division établie par le comité taillade le comté. Si on le faisait dans le but de répartir plus également les habitants, on serait excusable. Mais il me semble qu'il n'y a absolument aucune excuse pour agir comme on le fait dans la circonstance. Mon honorable ami (M. Ingram) me fait observer la différence entre les populations des deux circonscriptions dans l'un et l'autre cas. Dans un cas la différence est de 7,000, tandis que dans l'autre elle est près de 2,000. Pour être exact, dans un cas, elle est de 6,878.

M. HYMAN : Mes chiffres ne s'accordent pas avec les vôtres. D'après les chiffres, la différence serait de 6,538.

M. CLANCY : Les chiffres de l'honorable député sont inexacts. La différence est de 6,878. D'après la prétention des libéraux, Kent-ouest aura une population de 31,875, et Kent-est une population de 24,997, laissant une différence de 6,878. Maintenant, d'après l'autre proposition, qui établit une division juste, honnête et acceptable du comté, la population du district nord sera de 29,865, et celle du district sud de 27,007, soit une différence seulement de 2,858. Pour le moment, j'aimerais que l'article fût réservé.

M. HYMAN : Je ferai observer que les chiffres contenus dans le bill sont officiels. D'après le recensement, la population de Kent-est est de 25,328, et celle de Kent-ouest, de 31,866. La différence est de 6,538.

M. CLANCY : Les chiffres de l'honorable député, je le répète, sont inexacts, bien que, sans doute, il les croie véritables.

M. HYMAN : Ils sont fournis par l'officier du recensement.

M. INGRAM : Il a été prouvé que les blir l'exactitude de la statistique fournie par lions hier, sont inexacts.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous sommes en mesure de donner les chiffres de la population de chaque township, et d'établir l'exactitude des statistiques fournies par le bureau du recensement.

M. CAMPBELL : J'ai eu l'honneur de représenter Kent en cette Chambre pendant bon nombre d'années ; et je trouve qu'il faut à l'honorable député de Bothwell beaucoup de hardiesse pour parler comme il le fait de ce remaniement. De toutes les vilenies commises en 1882, une des plus méprisables, c'est la manière dont on a tailladé le comté de Bothwell pour faire l'affaire du parti conservateur. La seule fin qu'on pouvait se proposer c'était de déterminer la défaite de l'honorable David Mills. Kent comprend Kent et Bothwell. A l'époque de la confédération on le divisa en deux parties égales—sans diviser les townships autant que possible. Divisé de cette manière, il élit un conservateur et il élit aussi l'honorable David Mills. Mais afin d'assurer la défaite de M. Mills, l'acte le plus méprisable, le plus cynique qu'aucun parlement au Canada ait jamais commis fut perpétré en 1882, lorsque les townships de Howard, d'Oxford et le village de Ridgetown furent détachés de Bothwell auquel ils appartenaient pour les fins municipales et pour toute autre fin et furent annexés à Elgin-ouest auquel aucun lien ne les rattachait ; et cela simplement parce que ces townships donnaient une majorité libérale, et que l'on espérait de cette manière assurer la défaite de l'honorable David Mills. Et que fit-on afin de compenser cette perte de population ? On sépara le township de Chatham du comté de Kent-ouest et on l'annexa à Bothwell : Chatham donnait une majorité conservatrice. La population ne se trouva pas répartie plus également ; le comté n'eut pas une forme plus régulière qu'auparavant ; on ne tint aucun compte des désirs des habitants, et tout le mécanisme de la vie locale fut bouleversé afin d'assurer la défaite de l'honorable David Mills.

C'est ce qu'ils ont fait de propos délibéré, et le député de Bothwell, qui siégeait à cette époque dans la Chambre n'a jamais élevé la voix pour protester. Ont-ils rétabli l'équilibre dans le chiffre de la population? Non, M. l'Orateur, la différence dans la population était plus considérable après le remaniement qu'avant, et dans le but de faire battre un libéral important ils annexèrent ces deux cantons au comté d'Elgin-ouest, et placèrent de nouveau le canton de Chatham dans le comté de Bothwell. Le

bill actuel replace simplement ces deux cantons dans le comté auquel ils appartenaient à l'origine. Nous divisons le comté de Kent en deux parties, Kent-est et ouest, comme cela doit être. Le député de Bothwell (M. Clancy) voudrait enlever la ville de Chatham au comté de Kent-ouest situé de l'autre côté de la rivière Thames afin de la placer dans le comté nord dans le but de créer un nouveau district électoral à cet endroit. Il prend Howard, Oxford et Ridgetown, qui n'ont jamais fait partie de Kent-ouest, et ont toujours été dans Bothwell, pour les placer dans Kent-ouest afin de former une nouvelle division électorale avec des cantons qui n'ont jamais été réunis pour les fins électorales ou autrement, afin de s'assurer un comté. Il n'éprouve pas le moindre remord au souvenir de la manière infâme autant que scandaleuse dont cette partie du pays a été traitée par ses amis il y a 20 ans passés.

M. INGRAM : Parlez-nous du crime de York ?

M. CAMPBELL : Nous nous occuperons de York quand son tour viendra, je suis aussi bien armé pour le cas de York que pour celui d'Elgin. La division proposée par ce bill est juste, elle reçoit l'approbation de la population des comtés de Kent et de Bothwell, et elle a existé durant plusieurs années.

M. CLANCY : Non.

M. CAMPBELL : Oui, elle est juste et reçoit l'approbation de la population de ce comté. Elle l'approuvera et la Chambre doit la voter.

M. CLANCY : L'honorable député vient de prononcer un discours comme on devait en attendre un de sa part. Il s'est lancé dans des déclarations extravagantes et des exagérations, que tout homme raisonnable ne peut songer à contester. Il a commencé par dire qu'autrefois Bothwell et une partie de Kent étaient également et justement divisés, ce qui est absolument contraire aux faits. Je n'entreprendrai pas de défendre le remaniement de 1882, et je ne chercherai pas à découvrir si le premier ministre était sincère ou non quand il a dit que malgré le désir qui pouvait exister de rendre le change et de punir ceux qui ont abusé du parti libéral, il ne voulait pas suivre cette ligne de conduite. La meilleure preuve quant à ce qui concerne Bothwell, c'est que l'honorable David Mills y a été élu à chaque élection jusqu'en 1896, alors qu'il a été défait. L'honorable député (M. Campbell) nous a aussi parlé d'enlever la ville de Chatham au comté d'Elgin-ouest, pour la placer dans la division nord. Mon honorable ami a vécu assez longtemps dans cette ville pour pouvoir dire la vérité à son sujet. Il y a passé sa vie et cela du côté nord de la rivière, qui constitue près de la moitié de la ville.

M. CAMPBELL : Environ le sixième de la ville.

M. CAMPBELL : Environ.

M. CLANCY : L'honorable député est aussi près de la vérité sous ce rapport que pour le reste. Lorsque ses intérêts ne sont pas en jeu, l'honorable député se tient dans les limites de la vérité, mais, dans le cas contraire, il est toujours à côté. Cela a lieu quand il parle pour réussir plutôt que pour énoncer exactement les faits.

M. CAMPBELL : Vous êtes pourtant difficile à surpasser sous ce rapport.

M. CLANCY : C'est la rivière Thames qui sert de ligne de division entre les deux cantons, un au nord et l'autre au sud. Chatham occupe les deux côtés de la rivière, et personne ne voudra prétendre que le district électoral aura une forme moins régulière si l'on adoptait la rivière comme ligne de division. Sa forme serait alors beaucoup plus naturelle et plus convenable, car il n'existe aucune relation entre ces deux cantons, la rivière servant de ligne de division.

Maintenant si l'on doit tenir compte du chiffre de la population, personne ne voudra prétendre que l'on doit établir une différence de près de 7,000 âmes. Nous comprenons parfaitement que cette nouvelle division a pour but d'enlever au candidat conservateur la chance d'être élu si les libéraux votent en aussi grand nombre qu'ils l'ont fait dans le passé. Je ne dis pas que cela n'a pas été la conduite suivie dans d'autres circonstances, mais cela ne libère pas le premier ministre de la promesse qu'il a faite d'être juste. Si les membres de la droite sont disposés à marcher sur les traces du député de York-ouest—dont le courage est dû au fait qu'il réussit à créer une agglomération de libéraux dans son comté—et a profiter des avantages parce qu'ils ont la majorité, je dis que dans ce cas le projet énoncé par les députés de Kent et York-ouest ne leur en cède en rien et qu'il doit être accepté. Mais si les honorables députés de la droite veulent faire preuve de justice et de modération, cela est différent. Je prie le premier ministre de bien vouloir laisser cet item en suspens.

L'item est laissé en suspens.

M. CLANCY : Je ne vois pas le député de Lambton-est (M. Simmons) à son siège. Nous regrettons tous que la maladie l'empêche de prendre part aux délibérations de la Chambre. Je ne possède pas les renseignements nécessaires pour m'opposer à la division qui est proposée ici. Si je suivais mon propre jugement, je demanderais probablement quelques changements, mais en l'absence du député de Lambton-est, je demanderai à ce que l'item soit laissé en suspens, bien que je ne sache pas qu'il soulève aucune objection.

Item 43—Northumberland, divisions est et ouest.

M. CLARKE : Le président du comité voudrait-il me dire dans quel but on a re-

tranché le canton de Monahan-sud du comté de Northumberland ?

M. HYMAN : J'ai compris que ce canton avait toujours été placé dans le comté de Peterborough lors de tous les remaniements antérieurs. Ce canton est virtuellement séparé du reste du comté de Northumberland par un lac, et il a toujours formé partie de la division électorale de Peterborough, bien que pour toutes fins municipales il se trouve dans Northumberland. Tel a été la décision unanime du comité.

M. CLANCY : Non, cela ne s'est pas fait à l'unanimité, du moins c'est ce que m'a dit le chef de la gauche. Voici plusieurs fois que l'honorable député nous dit que telle ou telle chose s'est faite à l'unanimité, quand je suis informé du contraire.

M. HYMAN : Je ne crois pas que l'honorable député puisse nous indiquer un seul cas dans lequel le comité s'est écarté du principe de l'inviolabilité des frontières municipales sans que cela ait été fait à l'unanimité de ses membres. Il y a dans la Chambre des membres du comité qui m'auraient repris si j'avais fat une fausse déclaration sous ce rapport. L'honorable député n'aurait pas dû parler comme il vient de le faire.

M. CLANCY : Je tiens du chef de la gauche qu'il s'est opposé à cet arrangement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudrait-il indiquer, en se basant sur les amendements soumis, quels sont les changements que l'on a proposés ?

M. CLANCY : J'ai compris que le comité n'avait pas voulu accepter une seule proposition soumise par le chef de la gauche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: L'honorable député voudrait-il avoir l'obligeance de répondre à ma question ? Si quelqu'un s'est opposé à cette division, voudrait-il l'indiquer ?

M. CLANCY : Je vais indiquer la nature de cette opposition sur le plan qui a été soumis cet après-midi par le ministre de la Justice. Le chef de la gauche a posé comme règle absolue que l'on devrait respecter les limites des comtés. Les honorables membres de la droite se sont écartés de cette règle.

L'honorable député a même préparé certains changements à apporter au bill, à part ceux qui sont mentionnés dans le bill, et tous ces changements s'écartaient du principe de l'inviolabilité des frontières municipales. Pour les fins muncipales, le canton de Monaghan-sud appartient au comté de Northumberland. Il ne forme pas partie de celui de Peterborough.

Le PREMIER MINISTRE : Personne ne prétend le contraire. Mais il est séparé du comté auquel il appartient pour les fins municipales par un lac.

M. CLANCY : Pas entièrement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai demandé à l'honorable député de m'indiquer un amendement que l'on peut avoir soumis à l'encontre de cette proposition ; car j'ai dit que le gouvernement, ayant posé comme principe que l'on devrait s'en tenir aux limites des comtés, ce n'est que du consentement de tous les membres du comité que l'on s'en est écarté ; et je comprends que personne ne s'est opposé à cette division.

M. HUGHES (Victoria) : Les membres du comité l'ont-ils acceptés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à l'unanimité.

M. HYMAN : Deux membres du comité sont en ce moment à leurs sièges du côté de la gauche. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) devra reconnaître l'exactitude de mes paroles.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai ici l'amendement proposé par le député de Lanark-sud. Il est marqué "adopté," et il correspond parfaitement à l'annexe du bill.

L'honorable M. HAGGART : On a violé, jusqu'à un certain point, dans le cas de Monaghan-sud, le principe fondamental sur lequel le bill actuel est basé. Les membres du comité en sont arrivés à une entente à ce sujet, car il a été prouvé, comme mon honorable ami (M. Monk) doit s'en rappeler, que ce township avait toujours formé partie du district électoral de Peterborough ; nous y avons donc consenti, en ayant la précaution de faire remarquer que cela constituait, comme dans une couple d'autre cas, une violation du principe sur lequel le bill était basé.

M. HYMAN : Je crois que l'honorable député ira plus loin et qu'il reconnaîtra qu'il fut bien compris que cette exception à la règle générale n'avait aucune signification politique.

L'honorable M. HAGGART : Certainement que non.

M. CLANCY : Je ne puis admettre que cette exception à la règle générale n'a pas été faite dans un but politique. L'honorable député sait parfaitement le contraire.

M. HYMAN : C'est du contraire dont je suis certain.

M. CLANCY : Voici quelle est sa signification au point de vue politique. On s'est quelque peu chicané au sujet des comtés de Peterborough et de Northumberland, qui n'avaient pas droit à deux représentants. Les membres libéraux du comité proposèrent alors de réunir Northumberland à Durham, et ils menacèrent leurs adversaires d'un plus grand mal s'ils ne voulaient pas accepter cette proposition. De sorte que, afin d'agrandir Peterborough suffisamment pour lui donner deux représentants——

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre. Je prétends que l'honorable député de Lanark-sud vient de déclarer que l'on ne s'est pas écarté du principe général, dans le cas actuel, pour satisfaire des intérêts politiques, mais uniquement en raison de sa situation géographique.

M. CLANCY : Cela constitue un appel au règlement passablement extraordinaire.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député met en doute ce que vient de dire l'honorable député de Lanark à ce sujet.

M. CLANCY : Malgré cela, M. le Président, j'ai l'intention de démontrer que j'ai raison.

Le PRESIDENT : La règle veut que lorsqu'un député expose à la Chambre certains faits dont il a une connaissance personnelle, ses collègues, qui ne sont pas dans le même cas, sont tenus d'accepter sa parole.

M. CLANCY : Voilà une décision bien subtile, M. le président. Je n'ai pas essayé de discuter une question sur laquelle les opinions sont partagées. Que le député de Lanark-sud s'aperçoive ou non que ce changement a été fait dans un but politique, je tiens à prouver que c'est bien là ce qui a eu lieu. Ce changement a été fait dans le but d'inclure Peterborough dans la liste des comtés qui ont droit à deux représentants. Voilà quelle est la signification politique de cette entente, et personne ne le sait mieux que ceux qui y ont été parties.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On a discuté la question de savoir si la division actuelle de Northumberland avait été acceptée par le comité tel qu'elle se trouve dans l'annexe. Afin de confirmer la prétention du président sur ce point, je produis la motion originale, tel que proposée devant le comité par le député de Lanark-sud, et si l'on veut bien l'examiner, on constatera qu'elle est conçue dans les mêmes termes que l'item de l'annexe. Non seulement cela, mais on trouve encore à la page 5 les amendements préparés par le chef de la gauche ; et voici ce qu'il dit au sujet de Northumberland : " Norhumberland, en retranchant le township de Monaghan-sud." On voit encore à la même page : " Peterborough, comprenant le canton de Monaghan-sud." Le témoignage du député de Lanark-sud est donc corroboré par celui du chef de la gauche ; mais ils sont sans valeur aux yeux de l'honorable député de Bothwell.

M. CLANCY : L'honorable ministre croit avoir fait là une chose bien habile.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne le crois pas.

M. CLANCY : C'est après avoir posé le principe de la limite des comtés devant le comité que l'honorable ministre s'est aperçu qu'il n'atteindrait pas son but, et il a alors modifié sa manière de voir pour arriver à ce résultat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai rien à répondre aux paroles de l'honorable député, mais je prie n'importe quel membre du comité de prendre la responsabilité d'une pareille déclaration.

M. LANG : Monaghan-sud fait partie du comté de Peterborough depuis près de 50 ans.

Item 46.—Township de Perth.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics voudrait-il me dire si l'on a pris des townships dans Perth-nord pour les annexer à Oxford ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les townships qui constituent les deux divisions électorales d'Oxford font partie de la municipalité du comté d'Oxford. Aucun township n'a été changé de comté. Nous avons rétabli les limites de comté, et ce district électoral se trouve divisé comme il a l'habitude de l'être.

Item 47.—Comté de Peterborough.

M. INGRAM: Comment se fait-il que les deux divisions de Peterborough, avec une population de 36,995 âmes, obtiennent deux représentants, alors que Victoria et Haliburton, dont la population est plus nombreuse n'en obtiennent qu'un seul ?

M. HYMAN : Il n'existe pas de comté connu sous le nom de Victoria et Haliburton. Nous sommes en frais de discuter la division du comté de Peterborough, et comme le bill et les amendements proposent d'accorder deux représentants à ce comté, je ne crois pas que la question posée par mon honorable ami soit régulière.

M. INGRAM : Si Haliburton et Victoria possèdent une population plus considérable que les deux divisions de Peterborough, quelle raison peut-on invoquer pour accorder deux représentants à ce comté et n'en donner qu'un seul à Victoria à Haliburton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi l'honorable député réunit-il Victoria à Haliburton ?

M. INGRAM : Parce que pour les fins municipales et judiciaires ils sont unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est mieux renseigné que cela.

M. INGRAM : Victoria constitue le district municipal, et l'autre le district judiciare, et tous deux agissent de concert.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si Haliburton était annexé à un autre comté, cela anéantirait les prétentions de l'honorable député.

M. CLARKE : Victoria et Haliburton doivent former qu'une seule division électorale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne regarde pas Peterborough. S'il s'agissait de discuter la question des districts électoraux, cela serait différent, mais nous sommes en frais de parler des limites des comtés au point de vue municipal.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député veut-il que cet item soit laissé en suspens ?

M. CLARKE : Je voudrais savoir sur quel principe on se base pour accorder deux représentants au comté de Peterborough, dont la population n'atteint pas 37,000 âmes, tandis qu'on n'en accorde qu'un seul au comté d'Hastings, qui est voisin, et dont la population est aussi nombreuse ?

M. HYMAN ; La réponse à cette question pourrait être très longue. J'ai compris que tous les item de nature à provoquer une discussion devaient être laissés en suspens. A moins que nous décidions de discuter et d'adopter les divisions des comtés à mesure qu'elles se présenteront, je ne suis pas prêt à entrer dans cette discussion.

M. HUGHES (Victoria) : Lorsque l'annexe fut soumise pour la première fois, le comté d'Haliburton faisait partie de celui de Muskoka, et j'ai établi à la satisfaction du comité, qu'au point de vue géographique, physique et politique, les intérêts de Victoria et d'Haliburton étaient communs. C'est alors que le comité résolut de les réunir, et j'espère que le premier ministre verra à rendre justice au comté de Victoria en lui accordant deux représentants.

M. INGRAM : Si au moins nous savions sur quel principe est basé ce remaniement, nous pourrions indiquer quels sont les divisions électorales ou les comtés que l'on doit laisser en suspens afin de les discuter plus tard. Mais je crois qu'il n'existe aucun principe à ce sujet. Il s'agit tout simplement d'arriver à un but déterminé, et c'est ce que cherchent les honorables députés de la droite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les règles qui devaient être suivies par le comité ont été portées plus d'une fois à la connaissance de la Chambre, et il est inutile de prétendre qu'il n'a pas basé ses décisions sur des principes ou des règles établies. Le seul fait qu'un nombre aussi limité d'amendements a été proposé, démontre bien qu'il devait exister des règlements déterminés.

M. TAYLOR : Où pouvons-nous prendre connaissance de ces règlements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais les faire imprimer.

Le PREMIER MINISTRE : Si les honorables députés de la gauche n'ont pas l'intention de respecter la décision à laquelle en sont arrivés leurs représentants dans le comité, il nous faudra lasser l'item en suspens jusqu'à ce qu'il nous soit possible de satisfaire leur fastidieuse curiosité. Le rapport soumis par le comité est unanime quant à ce qui concerne la division et le nombre de représentants que doit avoir le comté de Peterborough. Si je comprends bien la question, les honorables députés de la gauche n'ont pas confiance dans ceux qui les représentaient dans le comité, et ils ne veulent pas accepter leur décision. C'est très bien, qu'on laisse cet item en suspens jusqu'à ce que l'on en arrive à la discussion générale du bill.

M. CLARKE : Je me permettrai de faire remarquer que les membres de la gauche n'ont rien dit jusqu'à présent qui fût de nature à indiquer de leur part un manque de confiance dans le comité. Seulement nous voulons savoir sur quel principe faux on s'est basé pour accorder deux représentants à ce comté qui compte 37,000 âmes, alors que le district voisin, dont la population est plus nombreuse, n'en obtient qu'un seul. Le ministre des Travaux publics prétend que l'on a posé certaines règles. Si nous en avions une copie, nous pourrions les appliquer au cas actuel.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député veut obtenir des renseignements au sujet d'une question qui a été adoptée à l'unanimité par le comité, comme en fait foi le rapport ; nous ne demandons pas autre chose que l'adoption du rapport du comité, mais l'honorable député ne semble pas disposé à accepter ce rapport. Dans ce cas, nous allons laisser la question en suspens.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre qu'il nous faut accepter la décision du comité telle que contenue dans ce rapport, sans discussion ?

Le PREMIER MINISTRE : Quand le comité, composé de représentants des deux partis, fait un rapport unanime, je m'attends à ce que la Chambre l'accepte.

M. INGRAM : Il a été souvent question de cette unanimité du comité. Ainsi, il en a été question au sujet du comté de Brant, et l'on a fini par constater que ce n'était pas exact.

Le MINISTRE DES DOUANES : Au sujet de la question d'accorder deux représentants à ce comté.

M. INGRAM : On a aussi essayé de nous faire croire que le comité avait été unanime sur la question de la division des deux districts électoraux, et c'est à cela que nous nous opposons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comment cela peut-il se faire, lorsqu'il existe un amendement soumis par le chef de la gauche, et tendant à diviser les districts électoraux d'une autre manière ? Comment peut-il avoir été induit en erreur ? Le bill constitue une recommandation de la part de la majorité du comité, et les amen-

dements imprimés démontrent que ses membres ne se sont pas entendus lorsqu'il s'est agi de la division du comté de Brant.

M. INGRAM : Cela ne modifie en rien la déclaration faite par les membres de la droite au sujet d'une entente de la part de tous les membres du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui a fait cette déclaration ? Quel est celui qui de ce côté-ci de la Chambre comme de l'autre côté a dit que le comité avait été unanime dans le cas du comté de Brant ?

M. INGRAM : Je prétends que chaque fois que nous nous plaignons d'une division quelconque, on nous répond invariablement qu'elle a été adoptée à l'unanimité par le comité. Or, nous ne connaissons pas les principes sur lesquels le comité s'est basé pour en arriver à ce résultat. Les documents qui nous ont été soumis et qui sont censés contenir les délibérations du comité sont insuffisants, et je ne vois pas comment le premier ministre peut s'attendre à ce que les membres des deux partis dans cette Chambre soient en état de discuter avec quelque intelligence de la question, quand nous n'avons que deux ou trois documents en notre possession ? J'ai essayé mais en vain, de me rendre compte des principes adoptés par le comité. Voici ce que nous trouvons dans une motion proposée par le chef de l'opposition en sa qualité de membre du comité, et je vais en donner lecture. Elle se trouve à la page 146 des délibérations du comité, à la date du 29 juin 1903.

M. Borden s'adressa au président comme suit :

Les résolutions que l'on propose quant à la province d'Ontario sont pour ainsi dire les mêmes que celles que l'on a déjà recommandées dans les séances extraordinaires du comité. La seule différence que j'y vois, c'est que l'on n'avait pas tout d'abord déterminé quelle serait l'unité de population. Cette unité se trouve déterminée dans les présentes résolutions.

M. le PRESIDENT : Des propositions faites en séances extraordinaires ?

M. BORDEN : En séance extraordinaire, oui. C'est dans ces séances qu'on a déterminé l'unité de représentation.

Le PRESIDENT : Qu'est-ce qui a été soumis irrégulirement?

M. R. L. BORDEN : Oui, ce qui a été soumis irrégulièrement. A cette époque l'unité de représentation était en vigueur.

Je lis ce que je trouve ici :

Ici dans le cas actuel l'unité de représentation n'est pas convoquée et l'on se contente d'énoncer les principes, qui sont comme suit :
Résolutions concernant le remaniement des districts électoraux d'Ontario.

On verra que l'unité de représentation n'est pas arrêtée ; quant aux principes du remaniement, on se borne à en faire une énumération, comme ci-dessous :

1. En conformité du principe établi par le premier ministre devant la Chambre, lorsqu'il a présenté le bill en question, les frontières des municipalités de comté seront respectées.

2. Lorsqu'il sera accordé une représentation distincte aux cités, les frontières municipales de ces cités seront respectées.

3. (a.) Les frontières municipales de comté seront celles désignées au chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 1897 ; et le mot " comté " ici comprendra tout comté ou district territorial provisoirement établi par ladite loi.

On me permettra de demander ici ce qu'il advient de Victoria et Haliburton ? Cela doit certainement s'appliquer à Haliburton.

La représentation distincte qui sera accordée aux cités d'Ontario sera fixée et établie, au préalable, avant qu'il soit délibéré sur la représentation des comtés ruraux ; (c.) l'unité de représentation relativement à ces collèges ruraux sera rétablie en défalquant de la population collective de ces cités, et en divisant le reste par le nombre total des sièges à répartir entre les collèges électoraux ruraux.

Je comprends que ceci s'applique à la cité de Toronto, après avoir déduit le chiffre de la population de la cité de celui de la province.

(d.) La population de toute cité à laquelle il sera accordé une représentation distincte sera exclue du recensement de la population du comté où elle est située; (e.) la répartition de la représentation d'Ontario sera établie comme suit: —Comtés ayant une population d'un chiffre inférieur à l'unité.

Je tiens à faire remarquer que l'on ne tient pas compte de cette unité de population. J'ai fait la même remarque dans le cas de Peterborough, Victoria et Haliburton, car on accorde deux représentants à certains comtés, tandis que l'on refuse cet avantage à d'autres comtés dont la population est plus nombreuse. Pourquoi ? A cause de leur couleur politique, et pas autre chose.

M. HYMAN : L'honorable député voudrait-il indiquer un cas de cette nature. Il parle de Victoria et Haliburton comme constituant un seul comté, ce qui n'existe pas.

M. INGRAM : De fait, leur population est plus nombreuse que celle de Peterborough.

(a.) Tout comté ayant une population atteignant au moins les deux tiers de l'unité aura droit à un représentant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que le député de Toronto-ouest (M. Clarke) va écouter attentivement cette lecture, s'il veut connaître les principes sur lesquels nous nous sommes basés.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics prétend que le comité s'est basé sur la règle suivante :

(b.) Tout comté n'ayant pas droit à un représentant sera annexé au comté limitrophe de celui auquel il se rattache à titre de district judiciaire, ou à celui auquel il se rattache pour les fins judiciaires ou municipales, et la représentation de ces comtés sera établie d'après les principes déjà énoncés ou qui le seront plus tard.

Comtés ayant une population d'un chiffre supérieur à l'unité.—(a.) Tout comté ou réunion de comtés ayant une population dont le chiffre sera supérieur de 50 pour 100 au moins ou de 150 pour 100 au plus, à l'unité, aura droit à deux représentants ; et tout comté ou réunion de comtés ayant une population supérieure de 150 pour 100 au moins et de 250 pour 100 au plus, à cette unité, aura droit à trois représentants ;

M. HYMAN : L'honorable député pourrait-il indiquer un cas dans lequel nous nous sommes écartés de cette règle ?

M. INGRAM : Cela ne constitue pas une réponse à ma question.

M. HYMAN : Je suis persuadé que cette règle a été observée dans chaque cas.

M. INGRAM : L'honorable député voudrait-il nous parler de Carleton ?

M. HYMAN : En quoi cela concerne-t-il le comté de Carleton ? Que l'honorable député continue sa lecture.

M. INGRAM (lisant) :

(b.) Si après avoir appliqué ces règles, on constate qu'il reste des sièges à répartir, ces sièges seront répartis entre les comtés ou les comtés réunis se rapprochant le plus intimement des conditions qui, d'après la règle ci-haut énoncée, leur donneraient droit à une représentation supplémentaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est vrai que si le comité n'avait pas adopté un certain changement, Carleton se serait trouvé à obtenir deux représentants sous l'empire de ce principe.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics fait preuve de plus d'honnêteté que ses collègues.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien à cacher dans les procédures du comité.

M. INGRAM (lisant) :

Division des cités ou comtés en divisions.—Dans le partage des cités ou comtés en divisions, les frontières géographiques de ces divisions seront aussi symétriques et compactes que possible, tout en tenant compte de l'égalité de population.

Ce principe est-il mis en vigueur ? Je ne le crois pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette expression d'opinion de la part de l'honorable député ne prouve rien.

M. INGRAM : Ce n'est que mon opinion, mais j'y ai droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas, lorsqu'il s'agit d'une simple question de fait, et que l'honorable député a les chiffres sous les yeux. Qu'il nous indique un cas dans lequel le comité s'est éloigné des principes qu'il avait adoptés.

M. INGRAM : J'indique le principe reconnu et je demande s'il a été respecté, afin de nous rendre compte de quelle manière le comité a agi.

Et avant que ce bill soit adopté, je démontrerai que ce principe a été violé, et que l'on a fait preuve de partialité à l'égard de certains comtés, en laissant de côté tout esprit de justice, pour ne tenir compte que des opinions politiques de leurs habitants.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député n'a pas tout lu.

M. INGRAM : Je ne m'occupe guère du contenu des règlements. Du moment qu'ils sont basés sur un principe, je veux qu'ils soient respectés.

L'honorable M. Haggart propose qu'il soit fait rapport de la partie du projet de loi concernant la province d'Ontario, à l'égard des circonscriptions suivantes :

Puis à la page 8 :

COMTE DE PETERBOROUGH.

Sera divisé conformément à la proposition faite par M. Sutherland.

Cette règle a-t-elle été mise en vigueur ?

M. CLARKE : Certainement que non.

M. INGRAM: Voilà les règlements qui ont été adoptés, en autant que j'ai pu m'en rendre compte. Je puis donner lecture du document tout entier si les honorables députés le désirent, et si c'est là le seul moyen de le faire figurer dans les " Débats ", nous devrons y avoir recours. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a mentionné le fait que les membres de la Chambre avaient été invités à se rendre devant le comité——

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Le premier ministre dit : Ecoutez ! écoutez ! Mais il n'en est pas moins établi que le comité a cessé de devenir une affaire d'entente pour devenir une question de majorité. Cette majorité était prête à écraser les membres de l'opposition; et si nous refusions d'accepter, elle pouvait nous dire : Nous avons la majorité et nous allons vous obliger de l'accepter. Puis cette même majorité dit au premier ministre : Nous avons eu une conférence et nous en sommes arrivés à une décision impartiale ; la politique n'a rien à voir dans l'affaire. Je ne puis me rappeler un seul cas dans lequel ils aient consentis à accepter une proposition soumise par un membre de la gauche. Si le premier ministre est disposé à approuver la division de Waterloo-sud et nord, je cesserai d'avoir foi dans son esprit de justice, et bien d'autres personnes seront du même avis dans le pays.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Ingram) prétend que l'on a fait preuve de partialité dans un but politique. Nous discutons en ce moment l'item qui concerne le comté de Peterborough. Prétend-il que l'on a fait preuve de partialité dans ce cas-ci ?

M. INGRAM : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas, l'honorable député n'a qu'à accuser son chef, qui a accepté cette division, tant au point de vue du nombre des représentants qu'au point de vue de la division du comté.

M. INGRAM : L'honorable premier ministre ne m'a pas compris. Si l'on a reconnu une unité de représentation sur laquelle on doit se baser pour accorder deux représentants à un comté, que l'on applique ce principe à tous les comtés d'Ontario en commençant par ceux dont la population excède le plus le chiffre déterminé. Il n'est pas juste de la part du comité de laisser de côté un comté qui possède une nombreuse population, pour acorder deux représentants à un autre comté moins populeux, uniquement parce qu'il est libéral.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député ne veut pas se reconnaître lié par les arrangements conclus par son chef, nous allons être obligés de recommencer la bataille.

M. INGRAM : L'honorable premier ministre prétend-il que notre chef a consenti à accorder deux représentants à un comté dont la population n'est pas aussi considérable que d'autres comtés auxquels on refuse cet avantage ?

Le PREMIER MINISTRE : Je dis que le chef de l'honorable député (M. Borden), a accepté que Peterborough soit constitué tel qu'il est indiqué dans ce bill.

M. CLANCY : Si j'ai fait quelque déclaration qui n'est pas conforme aux faits, je considère qu'il est de mon devoir de la retirer et d'offrir des excuses. Je tiens à faire remarquer au ministre de la Justice que lisant un document qui est considéré comme étant un rapport de la proposition soumise par les membres conservateurs du comité —rapport que je citerai dans un instant——

Le PREMIER MINISTRE : Puisque l'honorable député est en frais de chercher cette citation, je me permettrai d'attirer son attention sur ce qui est écrit à la page 5 du rapport imprimé, où l'on trouve le passage suivant :

M. Haggart propose que le bill, en autant que l'annexe qui se rapporte à Ontario y est concernée, soit rapporté afin d'adopter les divisions suivantes pour cette province.

Puis à la page 8 :

Comté de Peterborough.

A être divisé conformément à la proposition soumise par M. Sutherland.

M. CLANCY : C'est sur ce passage que l'on a attiré mon attention. Si j'ai dit quelque chose de contraire aux faits, je suis prêt à le retirer et à offrir des excuses au comité. Je considère que tout député doit avoir le courage de reconnaître son erreur. Mais comme il ne faut pas s'en rapporter à un rapport imprimé qui n'est pas exact, paraît-il, je demande que l'on produise le rapport original. Si je constate, après en voir pris connaissance, que je suis dans l'erreur, je profiterai de la première occasion qui me sera offerte pour retirer ce que j'ai dit.

M. HYMAN : Si j'ai bien compris, ces résolutions sont entre les mains des députés depuis quelque temps. Si elles contiennent des inexactitudes, il n'est que juste que le premier ministre en soit averti.

M. CLANCY : Je regrette que l'honorable député n'ait pas fait preuve de cet esprit de générosité que j'étais en droit d'attendre de sa part.

M. HYMAN : Je fais mon possible pour y arriver.

M. CLANCY : Je considère que l'on devrait déposer sur le bureau de la Chambre l'original de la proposition soumise par les membres conservateurs du comité.

L'honorable M. HAGGART : On a attiré mon attention sur cet amendement, et d'après le souvenir que j'ai gardé des résolutions proposées, je suis porté à croire que l'on a commis une erreur dans l'impression.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je comprends l'importance de la remarque faite par mon honorable ami de Bothwell. Je vais donner lecture du document original soumis au comité, afin que l'on puisse voir jusqu'à quel point l'annexe correspond à la motion.

M. CLARKE : Avant d'aller plus loin, me permettrait-on de demander si les conseils furent inclus dans la résolution soumise par le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qui fut adopté? Le rapport imprimé contient ce qui suit à la page 8 :

M. Haggart propose que le bill, en autant que l'annexe qui se rapporte à Ontario y est concernée, soit rapporté afin d'adopter les divisions suivantes pour cette province.

Je voudrais que le ministre de la Justice me dirait si cette motion de mon honorable ami a été adoptée et si nous agissons en ce moment d'après ce principe? Il ne convient pas de citer le cas particulier de Peterborough, pour prétendre que le député de Lanark-sud a proposé d'attribuer deux représentants à ce comté. Est-ce que la proposition complète soumise par mon honorable ami rencontrait l'approbation du comité?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que nous ferions mieux de nous occuper de la question en jeu. Il s'agit dans le moment de Peterborough.

M. CLARKE : Pas uniquement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour le moment, oui. Maintenant, si j'ai mal interprété les paroles de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je n'ai rien à ajou-

ter. Il nous a déclaré, je crois, que s'il avait su que le comité en était arrivé à une entente au sujet de Peterborough, il aurait retiré ce qu'il a dit.

M. CLANCY : Ce n'est pas là ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ce cas, j'ai mal interprété les paroles de l'honorable député, et je n'ai rien de plus à ajouter.

M. CLANCY: Ce que j'ai dit se rapprochait quelque peu de cela. J'ai déclaré que si j'avais fait un exposé erroné de l'entente que je croyais être intervenue entre les membres du comité, j'étais prêt à le retirer et à faire des excuses à la Chambre, mais j'ai ajouté que l'on m'avait dit que ces résolutions n'avaient pas été proposées par les membres conservateurs du comité, bien qu'elles figurent dans le document imprimé qui est censé être une copie des délibérations de ce comité. Je demande maintenant que l'on produise l'original de cette résolution afin d'avoir l'occasion de faire des excuses, après avoir constaté que je me suis trompé. Je crois que le moins que l'on puisse faire, c'est de déposer sur le bureau de la Chambre les originaux des motions proposées par les membres conservateurs du comité, afin de régler la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, que les amendements imprimés et distribués devraient être certifiés comme étant des copies conformes aux originaux proposés par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Le secrétaire du comité a dû conserver les originaux et on doit pouvoir se les procurer d'ici à quelques minutes. Je dois dire aussi que le comité qui a rédigé cette annexe a dû s'acquitter de sa tâche du mieux qu'il a pu. Les séances de ce comité ont duré environ trois mois. C'est bien facile de jeter un coup d'œil sur le travail accompli et de prétendre qu'il n'y avait pas de grandes difficultés à surmonter. Il y a eu de longs débats à propos d'un grand nombre de circonscriptions et de nombreuses propositions ont été faites par l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Lanark-sud. Dans certaines circonscriptions, les remarques de l'honorable député de Lanark-sud étaient faites au cours de la conversation et d'autres fois, dans la forme régulière et de temps à autre des changements étaient apportés.

Mais ce que je veux surtout expliquer, c'est que le chef de l'opposition, à la fin des délibérations, a demandé à soumettre certaines propositions au sujet desquelles lui et ses amis n'étaient pas d'accord avec la majorité du comité. Si je me rappelle bien, —et je crois qu'il l'admettra avec moi—je lui ai dit dans le temps que s'il voulait soumettre ses propositions sous la forme d'un rapport de la minorité, cela serait plus régulier et aurait le même résultat, si ce rapport était imprimé. En conséquence, mon honorable ami remit son mémoire au président et ce mémoire se rapportait à tout le Canada.

Durant les trois mois qu'ont duré les séances de ce comité, plusieurs résolutions ont été proposées, de temps à autre, se rapportant aux différentes provinces séparément. D'après ce que je comprends, le chef de l'opposition a soumis ce qui était virtuellement un rapport de la minorité ou, en d'autres termes, un rapport contenant les vues du chef de l'opposition et de ses amis au sujet des districts électoraux sur lesquels il y avait divergence d'opinion. Là où nous étions d'accord, après avoir entendu des témoignages et les opinions des représentants des districts en cause, nous avons décidé sans esprit de parti, croyant faire pour le mieux, dans l'intérêt de la population et des deux partis. Ce rapport indique clairement sur quels points le chef de l'opposition et l'honorable député de Lanark-sud diffèrent de la majorité des membres du comité, quant aux divisions qui ont été faites.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice et l'honorable premier ministre prétendent que nous sommes liés par certaines propositions qu'il a plu à l'honorable député de Lanark-sud de faire. On nous dit qu'il s'agit maintenant de Peterborough et que nous ne pouvons pas nous écarter de la proposition faite par l'honorable député de Lanark-sud. Mais il ne faut pas oublier que la motion concerne aussi beaucoup d'autres comtés. Elle se rapporte à toutes les circonscriptions électorales de la province d'Ontario. D'ailleurs, la proposition de mon honorable ami n'a pas été acceptée. Il faut prendre cette proposition dans son ensemble. Il proposait que Peterborough eût deux représentants ; que la circonscription voisine de Victoria et Haliburton en eût deux ; que le comté voisin, à l'est, Hastings, en eût trois, et cela n'a pas été fait. Cependant, les honorables ministres voudraient que nous fussions liés par cette partie de la résolution de mon honorable ami, et non par les autres. Ce n'est pas une manière loyale de discuter, que de dire : " Vous êtes tenus de vous conformer à la motion faite par l'honorable député de Lanark-sud devant le comité et qui se trouve à la page 5 de ce rapport." Cette motion se trouve en effet à la page 5, mais elle se continue à la page 6. Le comité n'a pas voulu accepter la proposition et nous ne sommes pas tenus de nous y conformer, et dans ce cas, on n'a pas le droit de prétendre que nous devons nous tenir tranquilles, et ne pas exiger de renseignements concernant le principe sur lequel le comité s'est basé pour donner deux représentants à un comté dont la population est de 37,995 et un seul, à un autre comté dont la population est de 38,511. L'honorable député de Lanark-sud a proposé deux

représentants pour Victoria et Haliburton. Cela a été repeté. Il a proposé trois représentants pour Hastings. Cela n'a pas été accepté non plus. Si le gouvernement refuse d'accepter ces deux propositions, pourquoi veut-il nous obliger à accepter celle qui a été faite concernant le comté de Peterboro.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Etant jusqu'à un certain point responsable de la rédaction de l'annexe, je dois dire que les détails qui y sont donnés ont été pris dans les délibérations du comité. Quand ce comité s'est mis à l'œuvre, j'ai compris qu'il entreprenait de décider de quelle manière la représentation de la province d'Ontario serait répartie. Quant au comté qui nous occupe dans le moment, celui de Peterboro, je vois qu'une motion a été faite par M. Sutherland et adoptée à l'unanimité, demandant la division du comté de Peterboro' en Peterboro'-ouest et Peterboro'-est, et ajoutant que Peterboro'ouest serait formé des townships de Cavendish, Ennismore, Galway, Harvey, Monaghan-nord, Monaghan-sud, Smith, de la ville de Peterboro' et du village d'Ashburnham. C'est ce que dit la motion que j'ai considérée comme faisant partie des délibérations du comité. Et quant à Peterboro'-est, je vois que dans l'intention du comité il devait être composé des townships d'Anstruther, Asphodel, Belmont, Burleigh, Chandos, Druro, Dunner, Methuen et Otonabie et des villes de Havelock, Lakefield et Northwood. J'ai été confirmé dans l'impression que telle était l'intention du comité, parce que au cours du débat, l'honorable député de Lanark-sud a proposé une motion concernant la province d'Ontario, et qu'en arrivant au comté de Peterboro', la motion disait que ce comté devrait être divisé conformément à la proposition faite par M. Sutherland et dont je viens d'expliquer le sens. Il me semble que j'avais le droit de supposer que j'exprimais l'intention unanime du comité en plaçant 'Peterboro' dans cette annexe, de la manière que je l'y ai mis.

M. CLARKE : La proposition de l'honorabgle député de Lanark-sud concernait le remaniement de toute la province d'Ontario, et pas seulement du comté de Peterboro'.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Clarke) confond deux choses tout à fait distinctes.

M. CLARKE : Oh, non.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avions d'abord la motion du ministre des Travaux publics adoptée à l'unanimité.

M. HAGGART : A quelle page se trouve-t-elle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle se trouve dans les minutes des délibérations, et non dans le résumé qui a été fait de la discussion. J'ai deux dossiers séparés : l'un est un rapport sténographié des discussions et l'autre comprend les documents originaux qui ont été produits devant le comité. Quand la question de Peterboro est venue devant le comité pour la première fois, le ministre des Travaux publics fit la proposition que je viens d'expliquer et après l'adoption de cette proposition, l'honorable député de Lanark-sud fit une motion générale, s'appliquant à toute la province d'Ontario, y compris Peterboro', et cette deuxième motion est celle que l'on trouve à la page 5 des amendements imprimés. Cette question a été discutée deux fois. La première, à l'occasion de la motion du ministre des Travaux publics, et ensuite, à l'occasion de la motion de l'honorable député de Lanark-sud.

M. CLARKE : Je ferai remarquer que cette proposition de l'honorable député de Lanark-sud se trouve aux pages 5 et 6 du document imprimé et intitulé " amendements." Au troisième paragraphe de la page 6 se trouve un résumé dans lequel mon honorable ami propose qu'il y ait 24 comtés ayant droit à un représentant chacun, 18 ayant droit à 2 représentants chacun, et 5 ayant droit à 3 représentants chacun, et que toutes les villes réunies aient droit à 11 représentants : ce qui fait, en tout, les 86 représentants auxquels cette province a droit. Cette proposition n'a pas été acceptée. Malgré toute la déférence possible pour l'opinion de l'honorable ministre de la Justice, je considère que cela ne fait pas la moindre différence que le ministre des Travaux publics ait proposé que Peterboro' ait deux représentants, que cette motion ait été adoptée et qu'une autre proposition ait été faite le lendemain.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La seconde proposition ne faisait que confirmer la première.

M. CLARKE : Même en admettant cela, et en supposant que l'honorable député de Lanark-sud ait consenti à cette proposition, parce qu'il supposait que le comité adopterait sa propre proposition concernant les divisions de la province d'Ontario en dehors des villes, les honorables députés de la droite n'ont pas le droit de prétendre que nous sommes liés par une proposition qu'eux-mêmes n'ont pas voulu accepter. La raison en est évidente, puisque le comté voisin de Victoria et Haliburton, qui a une population plus forte, n'aura qu'un représentant parce qu'il est représenté actuellement par deux adversaires du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Cet argument ne supporte pas la discussion. Voici ce qui a eu lieu devant le comité : le ministre des Travaux publics a fait une proposition concernant toute le représentation d'Ontario ; la minorité fit une contre-proposition concernant toute la représentation d'Ontion d'Ontario.

M. CLARKE : C'est cela.

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Le comité est tombé d'accord sur plusieurs points et ne s'est pas entendu sur d'autres.

M. CLARKE : Il ne s'est pas entendu sur celui-ci.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne veut pas dire qu'il y a eu désaccord sur les 86 divisions électorales. Il y a un certain nombre de divisions au sujet desquelles le comité est d'accord, et d'autres sur lesquelles il ne s'entend pas. Et Peterborough est au nombre des comtés au sujet desquels tout le comité était d'accord.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que nous nous éloignons de la question. Il s'agit en ce moment de l'authenticité de ces amendements imprimés et de savoir si ce sont bien ceux que j'ai proposés devant le comité. J'ai proposé " que le bill en tant qu'il se rapporte à Ontario soit rapporté à la Chambre de manière à s'appliquer aux divisions suivantes dans cette province ". Cette résolution et les prétentions émises par les membres conservateurs du comité ont été remises au président et rejetées par le comité après un vote. Cela se trouve à la page 335 du rapport du comité. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy), appela l'attention sur cette résolution et dit : " Vous ne l'avez pas mise dans l'annexe." A cela j'ai répondu : " il n'est pas possible que l'annexe imprimée ait été changée de manière à différer d'avec la proposition qui a été faite devant le comité." Comme mon honorable ami était certain de ce qu'il disait, il se rendit auprès de M. Blount, le secrétaire du chef de l'opposition.

Je ne me rappelle pas tous les détails de l'annexe ; mais comme mon honorable ami demande qu'ils soient comparés aux documents originaux et qu'ils déclarent qu'il fera volontiers des excuses si les copies imprimées sont conformes aux originaux, il me semble que la première chose à faire est de se rendre à son désir. Ce travail de comparaison ne prendrait que quelques minutes et je demande à l'honorable ministre de la Justice de vouloir bien s'en occuper.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne ne peut se rappeler exactement tous les détails d'un aussi long document. J'ai demandé au secrétaire du comité de produire l'original de la motion, et je vois qu'elle porte les initiales du président du comité et je constate que la partie qui se rapporte à Ontario est une reproduction exacte, mot pour mot, de l'amendement tel qu'imprimé. Ce document a été imprimé, je crois, sous la direction de M. Hartney ou de l'autre fonctionnaire chargé de ces détails et, à moins d'une erreur d'écriture, il est absolument conforme à l'original. Je vois qu'une partie de cet amendement est de la main du secrétaire du chef de l'opposition, et si l'honorable député de Lanark-sud veut comparer l'original avec le document imprimé, il constatera qu'ils sont semblables.

L'honorable M. HAGGART : L'imprimé est conforme à l'original.

Quelques VOIX : Rétractez.

M. CLANCY : M. le président, celui qui dit " rétractez " n'aurait probablement pas le courage de le faire lui-même. On m'a remis un document bien différent de celui-ci. En lisant le procès-verbal de la séance, je vois un document qui me paraît être la motion originale et je constate qu'elle est conforme au document imprimé. J'ai été induit en erreur, et c'est avec plaisir que je retire ce que j'ai dit et que je présente mes excuses à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : L'article est-il adopté ?

M. CLANCY : Oh non.

Le PREMIER MINISTRE : Pas encore ?

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi le laisser en suspens ?

M. CLANCY : Je vais expliquer pourquoi cet article ne doit pas être adopté à présent. Au commencement du débat, il a été question des comtés qui doivent avoir un seul représentant et de ceux qui doivent en avoir deux. C'est dans——

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député désire que l'article soit laissé en suspens, nous y consentons.

M. CLARKE : Les townships de Clara, Head et Maria sont retranchés du comté de Renfrew. Pourquoi cela ?

M. HYMAN : Ces trois townships qui, pour les fins municipales, appartiennent à Renfrew, sont en réalité une lisière de terrain le long de la rivière Ottawa. Dans les remaniements de 1882 et de 1892, ils ont été ajoutés à Nipissing et nous les avons laissés où ils étaient.

L'honorable M. HAGGART : Puisque nous en sommes sur cette question, je ferai remarquer au ministre de la Justice, qui a eu charge des détails du bill, que j'ai reçu une lettre d'un citoyen de Renfrew, disant qu'un village a été oublié.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai l'intention de proposer un nouvel article pour obvier aux erreurs de cette nature.

M. CLARKE : Alors, ces trois townships seront ajoutés à Nipissing ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une autre raison pour cela. Les habitants de ces townships ont pétitionné la législature et demandent a être réunis, pour les fins municipales, au comté de Nipissing auxquels ils appartiennent géographiquement. C'est la principale raison.

M. CLANCY : Le comité avait manifesté le désir de les inclure dans le bill, parce qu'ils

sont échelonnés sur une longue distance et que leur population n'est que d'environ 400.

L'item est laissé en suspens.

Item 51—divisions nord et sud de Wellington.

M. McGOWAN : Je ne vois pas qu'il soit possible de faire une meilleure division du comté que celle qui a été faite par le comité.

Item 52—divisions nord, centre et sud de York.

M. CLARKE : En suspens. Nous désirons discuter cet item.

M. HYMAN : La seule différence entre l'amendement et le bill se rapporte à la ville de Weston.

En suspens.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

M. MONK : Vu que nous avons fait beaucoup de progrès avec la province d'Ontario, et que plusieurs représentants de cette province ne sont pas ici ce soir, je proposerais que nous nous occupions de quelque autre province, pour reprendre Ontario une autre fois.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis tout disposé à me rendre aux désirs des honorables députés de la gauche.

Nouvelle-Ecosse.—Item A—le comté de Pictou élit un seul député au lieu de deux qu'il élisait auparavant.

M. CLARKE : Quelle est la population de Pictou ?

M. BELL : Elle a diminué. Elle est maintenant de 33,459. Il y avait deux ou trois autres changements qui auraient pu être effectués dans la Nouvelle-Ecosse.

De cette manière, on aurait suivi le précédent établi lors du dernier remaniement et on n'aurait pas été obligé de réduire la représentation de Pictou. On aurait pu réunir les comtés d'Antigonish et de Guysborough. La population d'Antigonish est de 13,600 et celle de Guysborough, de 18,300 soit un total de 32,000. Quoi qu'il en soit je ne puis pas trop m'opposer à ce qui a été fait, car si Pictou restait avec deux représentants, le comté voisin de Cumberland, dont la population dépasse maintenant celle de Pictou, aurait encore plus de titres à exiger deux députés. Je me borne à faire remarquer qu'on aurait pu réunir Antigonish et Guysborough.

Item B.—Cap-Breton et Victoria.

M. CLARKE : En quoi consiste le changement ?

M. JOHNSTON : Il a été décidé d'adjoindre une partie du Cap-Breton à Victoria qui est la plus petite circonscription de la Nouvelle-Ecosse, et d'en faire une division électorale, l'autre partie du Cap-Breton en formera une autre.

M. BELL : Il me semble que la ligne qui sépare Cap-Breton-nord et Victoria de Cap-Breton-sud, n'est pas tout à fait une ligne droite. N'y a-t-il pas un township ou une paroisse qui devrait se trouver dans une division et qui se trouve dans l'autre ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député n'a pas été exactement renseigné. Il est vrai que la ligne de démarcation n'est pas tout à fait droite. Cela n'était pas possible, car il fallait respecter les limites des paroisses, mais le comté est divisé en deux, en suivant autant que possible les frontières municipales.

M. MONK : Je vois qu'il y a un amendement proposé au sujet de cet item, par l'honorable chef de l'opposition. Il demande que les divisions électorales de la Nouvelle-Ecosse restent telles qu'elles sont actuellement, avec cette exception que Pictou n'ait qu'un seul représentant au lieu de deux et que les comtés de Richmond et Victoria soient réunis sous le nom de Richmond et Victoria, avec un seul représentant. Je crois me rappeler que lorsque cette question est venue sur le tapis, devant le comité le chef de l'opposition a suggéré qu'il était préférable de réunir Richmond et Victoria, que d'abolir le comté de Victoria pour l'incorporer au comté du Cap-Breton, comme le demande le bill.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Ce n'est pas ce qui a été proposé.

M. MONK : C'est ce qui a été proposé par la minorité, et par déférence pour le chef de l'oppositoin on pourrait peut-être laissé cet item en suspens.

M. MATHESON : La proposition du chef de l'opposition est inacceptable. Le comté de Victoria est à l'extrémité nord du Cap-Breton et Richmond, à l'extrémité sud, et le lac du Bras-d'Or, qui a 400 milles de tour, est entre les deux.

M. MONK : C'est la proposition qui a été faite devant le comité. C'est le seul obstacle, car autrement cette réunion serait très opportune. Dans tous les cas, la proposition a été faite et, pour ma part, à moins que l'honorable député de Pictou——

M. MATHESON : L'obstacle est insurmontable. Si l'honorable député pouvait faire disparaître le lac du Bras d'Or, au moyen d'un amendement, cette réunion serait peut-être possible.

M. MONK : Il n'a jamais été question de cela.

M. MATHESON : Une motion a été présentée.

M. MONK : Pas dans ce sens.

M. MATHESON : Quelle est la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier?

M. MONK : La proposition est comprise dans la motion, mais je ne suis pas prêt à la discuter.

M. MATHESON : Je voudrais la connaître avant de la combattre.

M. MONK : L'honrable député devrait comprendre la positon. Je viens de dire qu'il y a une contre-proposition, mais je ne suis pas en état de la discuter en ce moment et je demande que cette partie du bill soit laissés en suspens.

M. MATHESON : Nous pouvons adopter l'item, et quand l'honorable chef de l'opposition sera présent, nous reprendrons la discusion s'il le désire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Prenons le Nouveau-Brunswick.

M. MONK : Je crois qu'il vaut mieux laisser aussi le Nouveau-Brunswick de côté, car je ne vois pas l'honorable député de King (M. Fowler) à son siège.

Ile du Prince-Edouard. Item A—le comté de King forme un district électoral qui s'appelle le district électoral de King et élit un député.

M. HACKETT : J'ai un amendement à proposer. Etant convaincu que la province de l'Ile du Prince-Edouard a droit à six représentants et considérant qu'elle est privée de ses droits par le gouvernement du Canada, j'ai l'honneur de proposer :

(a.) Le comté de King forme un district électoral qui s'appelle le district électoral de King et élit deux députés.

(c.) Le comté de Queens forme un district électoral qui s'appelle le district électoral de Prince et élit deux députés.

(c.) Le comté de Queens forme un district électoral qui s'appelle le district électoral de Queen et élit deux députés.

Je propose cet amendement pour affirmer devant le parlement, les droits de l'Ile du Prince-Edouard, sous ce rapport. J'espère que le gouvernement acceptera cet amendement et que la Chambre l'adoptera.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député voudrait que l'Ile du Prince-Edouard eut six représentants au lieu de quatre, et il demande au gouvernement d'adopter sa motion. Je dois lui dire que le gouvernement n'est pas libre d'agir à sa guise dans cette affaire. La question a été soumise à la cour Suprême et ce tribunal ayant décidé que l'Ile du Prince-Edouard n'a droit qu'à 4 députés, le Nouveau-Brunswick à 13 et la Nouvelle-Ecosse à 18, nous ne pouvons pas méconnaître cette décision.

M. HACKETT : Je regrette d'entendre cette déclaration du premier ministre. Quand l'Ile du Prince-Edouard s'est jointe à la Confédération il était parfaitement entendu par la population de cette province, que sa représentation ne serait jamais abaissée au-dessous de six députés. Je maintiens que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord sur ce point ne s'appliquent que lorsqu'il doit y avoir augmentation, que cette province a toujours eu droit à six représentants sous la Confédération, et qu'en voulant diminuer ce nombre, on méconnaît les droits de cette province. Cette population croyait qu'en renonçant à sa situation de colonie autonome de l'Empire et en faisant partie de la Confédération canadienne, elle serait traitée avec justice et libéralité. C'est ce que disait lord Grenville dans son message de 1870 que j'ai cité hier soir. Ce serait une erreur de croire que la population de l'Ile du Prince-Edouard, qui est entrée dans la Confédération avec six représentants, se doutait que sa représentation pourrait être diminuée. J'espère encore que l'honorable premier ministre reviendra sur sa décision et accordera à cette province sa juste part de représentants.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Hackett) devrait comprendre que c'est une question qui n'est du ressort ni du gouvernement ni du parlement. Si ce dernier avait le pouvoir d'augmenter le nombre des représentants de l'Ile du Prince-Edouard comme il demande, je suis convaincu qu'il le ferait avec plaisir. Mais le parlement est tenu de se conformer à la loi, et la cour Suprême a décidé que d'après le dernier recensement, cette province n'a droit qu'à quatre députés. Je suis informé que les autorités provinciales se proposent d'en appeler de cette décision au comité judiciaire du Conseil privé. Il est donc évident que nous ne commettons pas d'injustice envers cette province, mais que nous ne faisons qu'exécuter le jugement de la cour Suprême.

M. HACKETT : J'ai ici l'opinion de l'honorable ministre de la Justice, qui est la plus haute autorité du pays en ces matières. Il prétend que ce parlement, avec le concours du parlement impérial, peut adopter une résolution de cette nature, sans modifier la constitution.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Hackett) que cette question, comme vient de le dire l'honorable premier ministre, a été décidée par la cour Suprême, que le parlement canadien n'a pas le droit de donner à l'Ile du Prince-Edouard plus de représentants que ne lui en accorde le bill, et que par conséquent, cet amendement est irrégulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'ailleurs, nous avons déjà adopté l'article qui décrète que l'Ile du Prince-Edouard n'aura que quatre députés. Cet amendement n'aurait été régulier en aucun temps, mais s'il

avait dû être présenté, c'était avant l'adoption de cet article du bill.

M. BARKER : Je crois savoir que cette question n'est pas définitivement réglée. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard ayant pris des mesures pour porter la cause devant le Conseil privé d'Angleterre, le procès est encore pendant. Dans ces circonstances, je considère que la Chambre doit entendre ce que l'honorable député a à dire sur le question.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député doit comprendre que la question a été réglée définitivement par la cour Suprême du Canada, malgré l'intention du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard d'en appeler au Conseil privé. Cet appel ne peut pas toucher les actes de ce parlement, tant que la décision de la cour Suprême n'aura pas été infirmée, et pourtant notre conduite actuelle est parfaitement constitutionnelle. De plus, comme vient de le dire l'honorable ministre des Finances, nous avons adopté hier, à l'unanimité, l'article 1 du bill décrétant que la représentantion de l'Ile du Prince-Edouard sera composée de quatre députés. La motion de mon honorable ami aurait dû être proposée en amendement à cet article ; il est trop tard maintenant.

M. HACKETT : J'accepte votre décision, M. le président, mais j'espère avoir l'occasion de présenter de nouveau cet amendement, lors de la troisième lecture du bill. L'item est adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande au comité de revenir sur l'annexe concernant le Nouvelle-Ecosse pour réparer une omission. Un des arrondissement de votation du district électoral du Cap-Breton a été laissé de côté, par une erreur typographique ; au paragraphe de la lettre (c), je propose qu'on ajoute les mots " Grand Mira," avant le mot " Hillside."

La motion est votée et l'item tel qu'amendé est adopté.

Annexe du Manitoba—Brandon.

M. ROCHE (Marquette) : Je voudrais savoir du président du comité si le district électoral de Brandon est composé tel qu'indiqué sur la carte préparée par les conservateurs ?

M. HYMAN : Je crois que oui ; y a-t-il une différence ?

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député pourrait-il déposer sur le bureau de la Chambre les cartes qui ont été produites devant le comité ? Cela faciliterait beaucoup le travail.

M. MONK : S'il est possible de se procurer ces cartes, elles nous seraient très utiles.

Item 3—Lisgar.

M. ROCHE (Marquette) : Je voudrais savoir si dans la constitution de ce district électoral, on s'est écarté du plan indiqué sur la carte libérale. Ce dernier proposait de diviser la municipalité de Louise, dont une partie était donnée à Lisgar et l'autre à Souris ; on demandait aussi la division d'Argyle, dont une partie allait à Portage et une partie à Lisgar. A-t-on fait quelque changement ?

M. HYMAN : Je crois que l'honorable député fait erreur quant à Argyle. Dans le plan originaire, une partie était incorporée à Souris et l'autre à Portage, et non à Lisgar. Le district électoral est ainsi constitué.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député a laissé entendre qu'il y aurait un amendement. A quel district électoral s'applique-t-il ?

M. HYMAN : A Souris et Portage.

M. DAVIS : Je signale à l'attention de l'honorable député (M. Roche) les amendements proposés par les députés de la gauche, à propos de Lisgar.

M. HYMAN : Il n'y a pas d'amendement concernant Lisgar.

M. DAVIS : Où se trouve la municipalité de Roblin ?

M. ROCHE : La municipalité de Louise a été substituée aux deux municipalités de Roblin et Louise.

M. DAVIS : Les deux sont comprises sous le nom de Louise ?

M. ROCHE : Oui, et elles appartiennent à Lisgar.

Item 4—Macdonald.

M. ROCHE (Marquette) : Je crois qu'il vaudrait mieux laisser cet item en suspens, car j'y remarque plusieurs changements. Plusieurs municipalités sont divisées ; il n'y en a peut-être pas autant que dans le plan originaire, mais je voudrais les discuter, à propos de Marquette et de Dauphin.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'item est laissé en suspens.

Item 5—Marquette.

M. ROCHE (Marquette) : Je demande que cet item soit laissé en suspens.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : En suspens.

L'item est laissé en suspens.

Item 6—Portage.

M. ROCHE (Marquette) : Je demande que cet item soit aussi laissé en suspens, vu que plusieurs municipalités sont divisées.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

Item 7—Provencher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Y a-t-il des objections à cet item ?

M. LaRIVIERE : Non.

Item 8.—Selkirk.

M. ROCHE (Marquette) : Pour la même raison, je demande que cet item soit laissé en suspens.

En suspens.

Item 9.—Souris.

M. ROCHE (Marquette) : Quel était la nature de l'amendement ?

M. HYMAN : Je crois que le seul changement se rapporte à Argyle. L'honorable premier ministre consent à ce que la municipalité d'Argyle soit transférée de Souris à Portage. L'item peut être adopté avec cet entente.

M. ROCHE (Marquette) : Vous passez par dessus toutes ces difficultés qu'on prétendait insurmontables devant le comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous faisons, comme toujours tout notre possible, pour nous rendre aux désirs de nos adversaires.

Annexe de la Colombie Anglaise.

M. MONK : Il y a eu une contre-proposition au sujet de la Colombie Anglaise, mais je crois qu'elle ne différait pas matériellement de celle-ci.

Québec—Item C.

La paroisse de Lacolle et les îles situées vis-à-vis, dans la rivière Richelieu, sont transférées du district électoral de Missisquoi, au district électoral de Saint-Jean et Iberville.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Il n'y a pas d'îles en cet endroit.

M. MONK : Pourquoi ne pas supprimer ces mots ?

Le PREMIER MINISTRE : Avant de les supprimer, j'aimerais que le ministre de la Justice fût consulté à ce sujet; car c'est lui qui les y a mis.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Je comprends que ceci est emprunté à l'acte de 1892.

En suspens.

Québec.—Item L.

Les paroisses de Grand'Mère, de Sainte-Flore et de Saint-Jean-des-Piles sont transférées du district électoral de Champlain au district électoral de Trois-Rivières et Saint-Maurice.

Le PREMIER MINISTRE: Cet article doit rester en suspens.

M. MONK : Pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE : La paroisse de Sainte-Flore appartient au comté de Saint-Maurice pour les fins municipales et provinciales, mais Grand'Mère et Saint-Jean-des-Piles, appartiennent à Champlain. Des représentations m'ont été faites à ce propos, et je demande à ce que l'item soit laissé en suspens. A la prochaine séance, je produirai les documents.

M. MONK : La question a été discutée à fond devant le comité et il a été reconnu presque unanimement que ce changement était désirable. Ces trois paroisses appartiennent actuellement au district électoral de Champlain, mais je crois qu'elles sont sur l'autre rive du Saint-Maurice ; et pour différentes raisons qui ont été expliquées au long dans le temps, le comité a décidé de les adjoindre au district électoral de Saint-Maurice et Trois-Rivières.

Ontario.—Item 1. Le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford.

M. CLARKE : Quand cette question a été discutée devant le comité, au commencement de la séance, j'ai fait remarquer à l'honorable premier ministre la disproportion qui existe dans la population des différentes circonscriptions. J'ai mentionné, entre autres, Victoria-Haliburton qui, bien que beaucoup plus considérable en étendue et en population, n'a qu'un seul député, tandis que Brant, avec une population moindre, en a deux. J'ai compris que l'honorable premier ministre avait promis de donner des explications quand cet item reviendrait sur le tapis.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas plus d'explications à donner sur le sujet que ce matin. J'ai compris que le rapport unanime du comité recommande deux représentants pour Brant, bien qu'il y ait eu quelques divergences d'opinion quant à la division du comté. Dois-je comprendre que l'honorable député désire maintenant s'opposer à la décision du comité ?

M. CLARKE : Je me suis efforcé de m'exprimer sur cette question aussi clairement que possible. J'ai lu la déclaration faite hier par l'honorable premier ministre, concernant la manière dont Toronto a été traitée. Il prétend que dans un pays aussi étendu, et ayant une population aussi clairsemée, il est impossible de donner à la population des villes la même représentation qu'à la population des campagnes. Or, les comtés de Victoria et Haliburton sont essentiellement des comtés ruraux dont la population est clairsemée, et cette population est plus considérable que celle de la ville de Brantford et du comté de Brant. Tout ce que je demande, c'est comment l'honorable premier ministre peut concilier sa déclaration d'hier avec l'action du comité.

Pourquoi n'accorde-t-on qu'un seul représentant à Haliburton et Victoria, dont la population disséminée dans un immense territoire est plus forte que les populations réunies de la cité de Brantford et du comté de Brant, tandis que cette cité et ce comté, couvrant une plus petite étendue, où la population est plus dense, éliront deux députés. L'honorable premier ministre me de-

mande si je m'oppose à ce qu'on accorde deux représentants à la cité de Brantford et au comté de Brant. Evidemment, je ne trouve pas à redire parce qu'on accorde un représentant à une cité ou à une ville, mais je voudrais savoir sur quel principe l'honorable premier ministre se guide ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait que je ne faisais pas partie du comité chargé de la répartition des sièges, et, si je n'ai pas pu le convaincre de la sagesse de la décision prise par le comité, le représentant de Jacques-Cartier ou le député de Lanark-sud, qui en faisaient partie, réussiront peut-être mieux.

M. INGRAM : Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte des désirs du conseil municipal et de la chambre de commerce de Brantford ? Tous deux ont demandé que la cité de Brantford seule forme un district électoral.

Le PREMIER MINISTRE : Il y aura lieu d'examiner cette question, lorsque nous serons rendus à l'article 27. Cet article définit les limites du district électoral de la cité de Brantford qui, évidemment, ne sont pas telles que l'auraient voulu le conseil municipal et la chambre de commerce. Quand cet article sera à l'étude, nous pourrons examiner la plainte de mon honorable ami.

M. INGRAM : Nous en sommes maintenant à l'article premier qui dit que le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford, ainsi que défini ci-après, élira un député. Doit-on comprendre qu'on se propose d'accorder la requête du conseil de ville et de la chambre de commerce ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami va trop vite. Nous nous bornons à prescrire dans le moment que le comté de Brant élira un député et qu'il ne renfermera pas le district de Brantford, ainsi que défini ci-après. Il sera temps d'examiner la plainte de l'honorable député, lorsque nous nous occuperons du district électoral de Brantford. Il y aura lieu de décider si le sentiment de la majorité du comité doit prévaloir, ou si l'on se rangera à l'avis du conseil de ville et de la chambre de commerce.

M. INGRAM : Le président du comité a fait la langue à l'honorable premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Ses conseils ne sont pas à dédaigner.

M. INGRAM : C'est la tactique adoptée par le président du comité. On écoute respectueusement nos propositions, mais lorsque le député ministériel qui représente un comté souffle à l'oreille du président de ne pas tenir compte des conseils de l'opposition, on met poliment de côté tout ce que nous proposons. Le représentant de Brant (M. Heyd) n'est pas d'accord avec la chambre de commerce et le conseil de ville. Il est bon de reproduire dans les Débats ce qui s'est passé devant le comité. En voici le compte rendu :

M. HEYD : Je veux dire un mot du comté de Brant, Brantford et Brant, comprenons-nous, seront représentés par deux députés, c'est ce qui nécessite un remaniement de la carte électorale. De temps immémorial, la Grande-Rivière a partagé ce comté en deux sections, Brant-nord et Brant-sud. En 1880, on retrancha les tonwships de Burford et d'Oakland du comté de Brant-sud et on les annexa au comté d'Oxford.

Le PRESIDENT : En 1882.

M. HEYD : En tout cas, après le recensement de 1880. Burford et Oakland désirent faire partie du nouveau comté de Brant-sud, parce que leurs habitants font affaires avec Brantford principalement. Le palais de justice est situé dans cette ville.

L'honorable M. HAGGART : De quoi se compose Brant-sur ? Il est ici divisé en deux districts Brant et Brantford. C'est ainsi qu'on les désigne.

Le PRESIDENT : Ce sont les noms des districts électoraux.

M. HEYD : Oui. En parcourant les annales de ces comtés, depuis 1880 et plusieurs années auparavant, je constate qu'ils étaient divisés de cette manière. Ils le sont encore pour les fins provinciales. Or, la population voudrait revenir à l'ancien état de choses. Rien ne s'y oppose, si ce n'est que Brantford a pris de si grands développements dans l'intervalle qu'en lui annexant Burford et Oakland sa population dépasserait l'unité qui sert de base à la représentation et la population de Brant-nord n'atteindrait pas cette unité. Burford dont la population est de 4,512 habitants sera uni à Brant-nord, ou au district électoral de Brant, appellation que nous préférerions, et portera à 18,273 âmes, la population de ce collège électoral. Ce qui reste de Brant-sud—la cité de Brantford et les townships de Brantford et d'Oakland—donnerait au district électoral de Brantford une population de 19,867 habitants. Les uns voudraient que la cité de Brantford, seule, formât un collège électoral. Si nous les écoutions, celui-ci aurait une population de 16,619 et le reste du comté renfermerait 22,000 habitants.

L'honorable M. HAGGART : 21,821.

M. Heyd : En effet, 21,821. Brantford renferme 15,000 électeurs environ, tous propriétaires, et selon moi, on devrait accorder un député à un district rural même lorsque sa population est moindre, parce que la population des villes est plus en contact avec son représentant et connaît ce qui se passe, tandis qu'on l'ignore dans les campagnes. Celles-ci sont moins bien représentées dans cette Chambre que les villes. Aucune division de Brant-sud ne serait aussi favorablement accueillie que celle que je suggère.

Le PRESIDENT : Que conseillez-vous ?

M. HEYD : Qu'on prenne la cité de Brantford, la partie du township de Brantford qui se trouve au sud et à l'ouest de la Grande-Rivière et le township d'Oakland. Cela formera un district électoral.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous croyez qu'il vaut mieux laisser Burford et Paris dans la même circonscription électorale.

M. HEYD : Burford est plus rapproché de Paris.

M. BORDEN : Quand vous parlez de Brantford-west, s'agit-il du township de Brantford au sud de la Grande-Rivière ?

M. HEYD : Oui. C'est ainsi que le comté est divisé pour les fins provinciales, seulement Burford fait partie de Brant-sud. Pour égaliser la population, nous ne pouvons pas donner Burford à Brant-sud. La plupart des habitants de ce township font affaires à Paris ; ceux de Brantford et d'Oakland vont à la cité de Brantford.

M. BORDEN : Vous voulez former un district électoral de Brantford, d'Oakland et d'une portion du township de Brantford. Dans la division de ce township, suivez-vous le parcours de la rivière ?

M. HEYD : C'est ce qui a toujours eu lieu.

M. BORDEN : Et c'est ce que vous proposez de faire ?

M. HEYD : Oui.

Voici le cas d'un township qu'on a divisé. Après avoir entendu la discussion qui eût lieu devant le comité, je croyais qu'on ne devait pas diviser les municipalités. Dans Waterloo, par exemple, l'une des municipalités faisait partie de comtés différents depuis des années, mais les députés de la droite ont mis fin à cet état de choses. Lorsqu'ils y trouvent leur profit, ils sont prêts à diviser un township ; mais, quand cela ne fait pas leur affaire, ils invoquent la règle qui interdit cette pratique. Ils n'ont pas d'autre guide que l'intérêt du parti. Avant que nous adoptions ce paragraphe, on devrait, il me semble, nous fournir des raisons plausibles. Nous savons que la chambre de commerce et le conseil de ville, corps dont les membres appartiennent aux deux partis politiques, ont envoyé une requête au parlement. Pourquoi ne se rend-on pas à leur demande ? Pourquoi un membre de cette Chambre refuse-t-il de combler les désirs de la population que ses représentants nous ont fait connaître ? Les membres du conseil sont élus chaque année, tandis que le conseil de la chambre de commerce est choisi par le commerce. Rien ne nous démontre que le conseil municipal et la chambre de commerce aient tort. Brantford est une cité prospère, un foyer industriel, et le désir de sa population est légitime. On devrait nous fournir de meilleures explications relativement à ce comté.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore si mon honorable ami (M. Ingram) assistait à la séance ce matin.

M. INGRAM : J'étais présent.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, l'honorable député a entendu le représentant de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) déclarer qu'il proposerait un amendement concernant ce comté.

M. INGRAM : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Cet amendement se rapporte à l'article 27, qui définit le district électoral de Brantford. Lorsqu'il sera discuté, la question agitée par mon honorable ami (M. Ingram) viendra naturellement sur le tapis, car le représentant de Norfolk-sud proposera que la cité de Brantford forme, par elle-même, le district électoral du même nom.

M. MONK : Je dois dire que la gauche craint que cette discussion soit étouffée, si nous adoptons le présent paragraphe.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne veux pas d'un injuste avantage. Que ce paraprahe demeure en suspens et nous examinerons les paragraphes 1 et 27 en même temps.

M. CLARKE : Quelle sera la population du nouveau district de Brant, abstraction faite du territoire annexé à Brantford ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle sera de 18,273 habitants.

M. BARKER : J'appelle l'attention sur la manière dont cet article est rédigé :

Le comté de Brant, non compris le district électoral de Brantford, ainsi que défini ci-après.

Puis, en nous reportant à l'article 27, nous lisons :

La cité de Brantford, y compris le township d'Oakland et la partie du township de Brantford située au sud et à l'ouest de la Grande-Rivière, constitue le district électoral de Brantford, lequel élit un député.

On décidera plus tard si le district électoral de Brantford ne renfermera que la seule cité de Brantford ou s'il comprendra aussi certains townships.

On ne devrait pas, il me semble, trancher cette question en l'absence du représentant de Brant-sud (M. Heyd).

Le PREMIER MINISTRE : Très bien.

M. BARKER : Je sais que le sentiment de la population de Brantford est très prononcé sur ce sujet. C'est une ville manufacturière qui fait de rapides progrès. Les citoyens s'attendent que dans un avenir rapproché, cette ville aura le droit d'avoir, si elle ne l'a pas déjà, un représentant à part. Leurs intérêts sont si distincts, sinon différents de ceux d'un district rural qu'ils désirent, si je comprends bien, avoir leur propre député. Je suppose maintenant que l'article 27 prête le flanc à la discussion et qu'il se peut que le comité, lorsqu'il mettra cet article à l'étude, soit d'avis de former un district électoral de la seule cité de Brantford. Dans ce cas-là, la rédaction de l'article que nous délibérons, n'est pas précisement ce qu'elle devrait être. Lorsqu'on se reporte à l'article 22 qui traite du comté de Wentworth, on voit que " le comté de Wentworth, non compris la cité d'Hamilton ", constitue un district électoral. De sorte que, si Brantford doit avoir un représentant à part, le présent article devrait se lire de la même manière : " le comté de Brant, non compris la cité de Brantford " formera un district électoral. En adoptant l'article tel que rédigé, nous pourrions nous priver du

droit de prétendre plus tard que la cité de Brantford devrait avoir un représentant à part. Par conséquent, je propose de suspendre nos délibérations pendant l'absence du député de Brantford.

Le PREMIER MINISTRE : De plus, j'ai promis au représentant de Norfolk-sud de ne pas régler cette question avant qu'il ait eu l'occasion de proposer son amendement. Par conséquent, l'article demeurera en suspens. Néanmoins, je suis d'avis que nous pourrions l'adopter tel quel. Mais, dans les circonstances, je veux bien laisser de côté les articles 1 et 27.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je conseille au ministre de la Justice de prendre note de l'observation qui a été faite : Brantford est-il une cité ou une municipalité ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En pratique, c'est exactement la même chose. A vrai dire, pour l'uniformité du langage, si la cité de Brantford doit former un district électoral, il nous faudra peut-être nous occuper de nouveau du comté de Wentworth. Mais qu'on laisse l'article tel qu'il est ou qu'on le modifie, la présente rédaction ne sera pas altérée.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

M. MONK : Je désire faire remarquer à mon très honorable ami que nous avons expédié beaucoup de besogne. Nous avons établi les limites de vingt-cinq collèges électoraux de la province d'Ontario, nous avons presque complètement fixé la représentation du Manitoba, de la Nouvelle-Ecosse, sauf en ce qui a trait à un article, des Territoires du Nord-Ouest, de l'Ile du Prince-Edouard, de la Colombie Anglaise et de la province de Québec, à l'exception de deux articles qui demeurent en suspens afin de nous permettre d'obtenir des renseignements plus complets. Il me semble que les travaux ont avancé avec beaucoup de rapidité, depuis l'ouverture de la séance à onze heures. Attendu que les districts qu'il nous reste à étudier sont surtout ceux qui prêteront le flanc à la discussion, je demanderai à l'honorable premier ministre de mettre fin à nos travaux de la journée. Certains de nos amis ont besoin de se préparer à discuter les points controversés, ou du moins, de consulter quelques documents, comme dans le cas de Norfolk-sud.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne me plains pas que la besogne n'ait pas marché assez vite ; loin de là. Mais il n'est que neuf heures et demie et, comme il y a malheureusement bien des points en litige dans cette partie du bill, je crois que la discussion ne peut que hâter leur solution et qu'il vaut mieux continuer la séance.

M. McCREARY : Si la séance doit se continuer, je suis d'avis que nous nous occupions du Manitoba. Nous sommes tombés d'accord sur six districts électoraux et il n'en reste que quatre à définir. Tous les représentants du Manitoba sont présents et il est probable que nous pourrons en finir ce soir avec cette province.

Le PREMIER MINISTRE : Je veux bien que nous nous occupions de la représentation du Manitoba.

M. ROCHE (Marquette) : Pour ma part, je préférerais attendre que tous les autres points fussent réglés. Le président du comité doit, il me semble, proposer un amendement concernant l'un des collèges électoraux et j'aurais certains commentaires à faire sur cette proposition.

L'article reste en suspens.

Article 2—le comté de Carleton, Ontario, non compris la cité d'Ottawa et les townships de Gloucester et d'Osgoode.

M. CLANCY : La question de savoir quels districts électoraux devront élire un seul député et quels districts auront deux représentants, eu égard aux circonstances et à la population, se présente ici pour la première fois. La population du comté de Carlton est de 36,976 habitants ; elle dépasse l'unité qui sert de base à la représentation. Dans deux autres comtés, le chiffre de la population est inférieur à cette unité et dans un district électoral, celui de Victoria et Haliburton, il est supérieur. Je n'imagine pas qu'un député s'appliquera à établir une distinction là où il n'en existe pas. Si la population doit nous servir de guide, dans la réunion provisoire des comtés ou dans la représentation d'un comté tel que formé pour les fins municipales, il y a lieu ici d'appliquer ce principe.

La population de Victoria et Haliberton s'élève à 38,515 habitants et celle du comté de Brant à 38,140. Le premier ministre a déclaré qu'en ce qui a trait au comté de Brant, il y avait un point de réglé, à savoir que ce comté élirait deux députés. La raison en était que sa population dépassait le droit limité servant de base à la représentation. Mais comme on a refusé d'appliquer ce principe à d'autres comtés, on a naturellement remis sur le tapis la question de la représentation de Brant et de Northumberland et Peterborough. Il faudrait 2,093 habitants de plus au comté de Northumberland non compris South-Monaghan, pour que sa population fût double de l'unité. Avec 1,662 habitants de plus, Hastings aurait le droit d'élire trois députés et avec 2,903 habitants de plus, Northumberland pourrait avoir deux représentants. A Bruce, il ne manque que 1,933 âmes de plus. Ici se présente la question de l'application du principe de la représentation basée sur l'unité de population. On ne l'applique pas à Bruce qui mériterait plutôt d'avoir trois représentants que Northumberland deux. On refuse à Hastings le privilège d'élire trois députés quoique ce comté ait plus de titres à trois représentants

que Northumberland à deux. Peterborough devrait plutôt avoir deux représentants que Hastings ou Bruce trois. Je demanderai au premier ministre, étant donné ce principe, quelle serait une juste solution d'une telle difficulté. Si le principe doit être respecté, il me semble qu'il n'y a qu'une ligne de conduite à suivre ; autrement, toute garantie disparaît. Il me semble à propos d'examiner maintenant ce problème à fond et de le résoudre, si c'est possible, et de décider si certains comtés éliront un ou deux députés et si d'autres auront deux ou trois représentants. L'honorable premier ministre admettra, je crois, qu'au point de vue de la population les districts électoraux ont été mal partagés. Il devrait, pour l'avantage du comité, nous faire connaître quelle est son opinion sur ce sujet.

M. HYMAN : Nous étudions le paragraphe 2 de l'article premier de l'annexe concernant Ontario :

Le comté de Carleton, non compris la cité d'Ottawa et les townships de Gloucester et d'Osgoode.

Il est entendu que ce district électoral élira un député. Le comité a soigneusement examiné cette question de la division de Russell et de Carleton. Il a consacré beaucoup de temps à ce travail, s'est livré à une discussion approfondie et la décision a été prise à l'unanimité des voix. Au comité, les deux partis sont tombés d'accord, et je crois que le représentant de Lanark-sud corroborera mes paroles si je dis que cette partie de l'annexe est l'expression fidèle de la décision du comité. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de soulever la question du nombre de représentants que ces districts devraient avoir, puisque le bill contient le résultat de nos délibérations.

M. CLANCY : J'ignore si le chef du gouvernement se contentera de cette réponse. Je ne crois pas qu'un comité, fut-il animé des meilleures intentions, puisse éviter de commettre quelques erreurs. L'honorable premier ministre sait dans quelles circonstances l'entente a eu lieu et je n'entends pas discuter ce que le comité a fait. Je voudrais qu'on me dise quel principe doit nous servir de guide dans ces circonstances qui se présentent au sujet de plus d'un comté. Suivrons-nous la règle que nous avons posée ; autrement, nous pouvons nous en rapporter à ce que dit l'honorable député. De ce que la minorité a cédé au désir de la majorité, il ne s'ensuit pas que tous les membres du comité étaient d'accord. D'ailleurs, cela n'a rien à faire avec la question que je pose : Sur quoi devons-nous nous guider en pareille occurrence ?

Le PREMIER MINISTRE : Force m'est de reconnaître que j'ai plus de confiance aux chefs de l'honorable député qu'il n'en a lui-même. La solution de cette question a été confiée à un comité de la Chambre. Rien n'est plus difficile que la préparation d'un projet de loi concernant le remaniement de la carte électorale. Si vous posez certains principes pour la gouverne d'un comité chargé d'un pareil travail, il est extrêmement malaisé d'appliquer ces principes à différents districts électoraux. L'honorable député demande : Pourquoi a-t-on refusé à tel district ce qu'on a accordé à tel autre ? Pourquoi Carleton n'élira-t-il qu'un député tandis que Northumberland et Bruce en éliront deux ? Northumberland et Carleton sont deux comtés conservateurs, de sorte qu'il n'y a aucun avantage à retirer d'un côté ou de l'autre. Les membres de la Chambre auxquels la tâche de résoudre ce problème a été confiée, en sont arrivés à une certaine décision et ils ont présenté leur rapport dont je suis entièrement satisfait.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre n'a pas traité franchement de cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. CLANCY : Je lui révèlerai un petit secret que ses amis ne lui ont pas divulgué. J'ignore s'il est disposé à m'écouter, mais je puis lui faire connaître la raison de ce qui a été fait. Le problème n'offrait aucune difficulté. Il n'était pas mal aisé de s'en tenir à la règle. Mais voici: " Northumberland est un comté tory et, s'il ne devait élire qu'un député, il élirait probablement un conservateur ; mais, on a cru qu'en lui accordant deux représentants, ce comté choisirait un libéral et un conservateur. Voilà tout le système.

Le PREMIER MINISTRE : La même remarque s'applique-t-elle à Carleton ?

M. CLANCY : Carleton est un comté conservateur et, si on lui accordait deux représentants, il élirait deux conservateurs qui augmenteraient la majorité conservatrice. Dans les deux cas la décision du comité a été influencée par des considérations politiques. La division de ce comté ne présentait pas d'autres difficultés que celles qui résultaient des exigences du parti. Je demanderai à ceux qui faisaient partie du comité si la politique n'a pas été le principal mobile des décisions prises et si le leader de l'opposition et d'autres députés n'ont pas protesté contre cette conduite. Mais, il furent forcés de se soumettre, au déshonneur de la majorité. Les députés libéraux du comité dirent à leurs collègues : Dans quelle position serez-vous si vous persistez à demander deux représentants pour Carleton et un pour Northumberland ? Northumberland élira un conservateur et Carleton deux au lieu d'un. Vos exigences nous nuiront beaucoup. Demandons au ministre de la Justice si les renseignements qu'il nous a fournis au début sur les limites des comtés au point de vue municipal sont exacts. L'honorable ministre était mieux éclairé et il répondit : Nous vous appliquerons la règle concernant les comtés unis et

nous réunirons Leeds, Grenville et Brockville auxquels nous accorderons trois représentants——

Une VOIX : Allons donc !

M. CLANCY : Allons donc, a dit quelqu'un. J'ignore d'où venait cette voix doucereuse. Mon assertion mérite pourtant l'attention de cet honorable député.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est inexacte.

M. CLANCY : L'honorable ministre nie-t-il ce que j'ai dit des considérations politiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député nous a mis au défi de nier que le comité se soit plié aux exigences du parti. Je dis qu'il n'en est rien. Ce n'est pas ainsi que les choses se sont passées; l'honorable député se laisse guider par son imagination ou bien on l'a trompé sur le mobile de la décision du comité.

M. CLANCY : Le ministre veut-il nous dire quel a été ce mobile ?

M. HYMAN: Je me ferai un plaisir d'éclairer mon honorable ami sur ce point. D'abord la division des comtés de Carleton et de Russell est exactement la même qu'en 1882 et en 1892 et longtemps auparavant. Si je ne me trompe, cette division existe depuis cinquante et quelques années. Le comité a appris que la population d'Osgoode et de Gloucester, politique à part, désirait vivement qu'aucune modification ne fut apportée à la représentation de ces deux comtés. Je me souviens qu'une personne s'est adressée à moi personnellement et m'a déclaré que les intérêts de la classe agricole de ces deux townships et de Russell étaient si intimement liés que les cultivateurs ne tenaient qu'une seule foire pour les deux comtés. Nous avons cru à propos de ne rien changer à ce qui existait depuis 1853. Voilà la raison, raison valable et bien fondée, que le comité avait de ne pas modifier un état de choses de si longue durée. Je veux bien accepter les justes critiques de l'honorable député, mais je m'insurge contre les allusions blessantes et les personalités auxquelles il se livre.

M. CLANCY : L'honorable député est d'une agréable humeur, mais il a changé son jeu. Veut-il dire qu'on a tenu compte de ces considérations ; car, si on l'a fait à propos d'un comté, on doit l'avoir fait dans un autre. L'honorable député nous donne comme principal motif le fait que cette division existait depuis si longtemps. N'a-t-on pas modifié dans d'autres comtés des divisions qui étaient admises depuis aussi longtemps ? Bothwell n'existait-il pas depuis 1872 ? L'honorable député croit-il que le comité ajoutera foi à sa sincérité quand il motive d'une manière le changement des limites d'un comté et quand il invoque une raison différente pour ne pas toucher à un autre comté Quel motif avait-il de supprimer Bothwell ? Il me semble que mes critiques étaient justes et je maintiens que les raisons que j'ai énumérées étaient les véritables.

Le PREMIER MINISTRE : Quelles étaient ces raisons ?

M. CLANCY : Le représentant de London (M. Hyman) déclare que le comité a tenu compte d'une communauté d'intérêts de longue date ; mais, en réalité, il s'est plié aux exigences politiques. Selon moi, le comté de Carleton avait le droit d'avoir deux représentants, eu égard à sa population. Néanmoins, il est foncièrement conservateur et, si on lui accordait deux députés, il élirait probablement deux conservateurs comme le comté d'Oxford choisirait deux libéraux. Aussi, on n'a pas cru que ce résultat serait acceptable, dans l'intérêt du parti.

Je m'occuperai maintenant de Leeds et Grenville. Le comté de Grenville a le droit d'élire un député, sa population étant suffisante. La population du comté de Leeds, y compris, bien entendu, la ville de Brockville, doit avoir deux représentants, si l'on tient compte de sa population.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est-il certain de ce qu'il avance ?

M. CLANCY : Je le suis ; je fournirai les chiffres que j'ai ici. La population du comté de Leeds est de 37,975 habitants et 36,572 suffisent. Ce comté a donc le droit d'élire deux représentants, mais si on réunissait Leeds et Grenville, ce groupement ne permettrait pas d'accorder trois représentants, parce que la population n'atteindrait pas le chiffre de 60,000. On voit que la chose est évidente. Lorsque nous avons consenti à accepter un seul député pour le comté de Carleton, ça été de mauvaise grâce et par suite d'un concours de circonstances qui, l'honorable premier ministre le reconnaîtra, ne nous rendaient pas justice ; en effet, il nous fallait renoncer à un député de plus pour Carleton ou pour Leeds et Grenville. D'après l'unité qui sert de base à la représentation, un comté devait avoir trois représentants et l'autre deux; mais on nous a dit qu'il nous fallait renoncer à un député dans Carleton, pour en obtenir trois dans l'autre comté, c'est-à-dire qu'il nous fallait perdre un député, bien que ces deux comtés eussent le droit, d'après leur population, d'élire cinq représentants en tout. Voilà une narration fidèle de ce qui s'est passé, et il n'est pas difficile de découvrir le mobile auquel le comité a obéi. Je ne crois pas que l'honorable premier ministre appellera cela de la justice.

Le PREMIER MINISTRE : Je comprends maintenant quelles raisons l'honorable député assigne à la conduite du comité. Autant vaudrait dire que. d'après lui, la majorité aurait dit à la minorité : Vous feriez mieux

de consentir à ce que Carleton n'ait qu'un représentant, parce que si vous insistez pour qu'on accorde deux députés à Carleton, vous en perdrez un dans Leeds et Grenville.

L'honorable député dit qu'on a obéi aux exigences du parti. Le meilleure réponse à lui faire c'est de dire que la minorité a accepté la proposition de la majorité et que le comité a été unanime sur ce point. Le représentant de Lanark-sud a proposé d'accorder un député à Carleton et un autre à Grenville. Et voici la conclusion que tire l'honorable député—il a lancé cette accusation par deux fois aujourd'hui—la minorité a été dupée ou intimidée par la majorité. Le ministre de la Justice, disait-il, ce matin, a offert à dîner aux membres de la minorité et il faut en conclure que ceux-ci ont eu la faiblesse de renoncer à leurs droits. Lors de la présentation de ce bill, nous avons cru devoir le renvoyer devant un comité de la Chambre, et nous avons choisi la crème des deux partis. L'opposition eût à choisir ses représentants, et elle désigna le chef de la gauche (M. R. L. Borden) son lieutenant dans la province de Québec (M. Monk) et le chef de la province d'Ontario (M. Haggart), tous trois occupant les premières banquettes de l'opposition et les trois membres les plus marquants de leur parti. Malgré cela, l'honorable député n'est pas content de ce qu'ils ont fait et il veut nous faire croire qu'ils ont sacrifié les intérêts de l'opposition et qu'ils ont été mis dedans. Quand il dit que tout cela a été fait pour obtenir des avantages politiques, je me demande en faveur de quel parti.

Une VOIX : Des grits.

Le PREMIER MINISTRE : Allons donc ! les représentants de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et de Jacques-Cartier (M. Monk) et le chef de la gauche ont tous trois consenti à n'accorder qu'un député à Carleton et cela dans un but politique ! Je vous demande de nouveau en faveur de quel parti. Pourquoi ces trois personnes auraient-elles donné leur consentement, si elles n'étaient pas convaincues que la chose était légitime. Cette proposition a été acceptée par les membres de la gauche qui faisaient partie du comité. Les représentants de la minorité ont adopté le rapport. Pourquoi donc leurs partisans ne l'acceptent-ils pas ? Certains députés ont déclaré aujourd'hui qu'ils ne voulaient pas se montrer discourtois et qu'ils acceptaient ce que leurs chefs avaient fait. Ils parlent ainsi, mais leur conduite dément leurs paroles. Le rapport unanime du comité n'accorde qu'un représentant à Carleton, et nos adversaires disent maintenant que c'est une injustice, qu'on s'est plié aux exigences du parti libéral, parce que si Carleton avait le droit d'élire deux députés, il élirait deux conservateurs. Mais on ne lui a accordé qu'un seul représentant parce qu'on a obéi à des considérations politiques. Pourtant, cette décision a été prise avec l'assentiment des représentants de la minorité. Si cette conduite n'implique pas un manque de confiance dans leurs chefs, je me demande ce qu'elle signifie. Voici dans quelle situation nous nous trouvons : Puisque la gauche ne veut pas reconnaître la conduite de ses chefs, le gouvernement parlementaire est impossible.

M. ROCHE (Marquette) : Je demanderai à l'honorable premier ministre pourquoi il a l'intention de proposer certaines modifications dans la représentation du Manitoba, s'il est satisfait du travail accompli par la majorité du comité ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député parle, au sujet du Manitoba, d'un amendement qui sera présenté pour corriger une erreur qui s'est glissé dans le rapport. Si les membres de la minorité désiraient proposer un amendement je serais prêt à les écouter et lorsque les membres de la majorité déclarent qu'ils ont commis une erreur et qu'ils désirent la rectifier, je suis prêt également à prêter l'oreille. Mais, dans le cas qui nous occupe, quels sont ceux qui protestent ? Ce ne sont pas les membres du comité, mais leurs collègues qui ne sont pas satisfaits de ce que leurs représentants ont accompli. Dans ces circonstances, je crois que la conduite de mon honorable ami ne lui fait pas honneur. Occupons-nous des points sur lesquels la majorité et la minorité ne sont pas tombées d'accord, mais pour l'amour de Dieu et dans l'intérêt du gouvernement parlementaire, acceptons au moins ce qui a été convenu à l'unanimité par le comité.

L'honorable M. HAGGART : Il y a peut-être lieu d'expliquer mon attitude en ce qui a trait au comté de Carleton. En vertu de la règle posée par l'honorable premier ministre, il n'y a pas le moindre doute que le comté de Carleton devrait élire deux députés. Deux townships de ce comté Osgoode et Gloucester sont annexés au comté de Russell depuis 1865. Ils font partie de ce comté en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Les partisans du gouvernement qui faisaient partie du comité ont prétendu qu'on ne devait pas toucher à ces townships. Nous avons insisté sur le droit absolu que Carleton avait à deux représentants et, pour en arriver à un compromis, le ministre de la Justice s'est désisté de l'opinion qu'il avait exprimée relativement aux comtés unis, à savoir : qu'il ne fallait pas les diviser, si ce n'est conformément à leurs limites respectives et nous a accordé pour le comté de Leeds un représentant que nous n'avions peut-être pas le droit d'avoir, et il a obtenu en échange deux députés pour Peterborough. Nous avons consenti en ce qui concernait Peterborough ; et je crois qu'à cet égard, le ministre a fait erreur, car il est probable que nous remporterons la victoire dans les deux districts de Peterborough.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ainsi, vous nous avez floués cette fois-là, n'est-ce pas?

L'honorable M. HAGGART : C'était un compromis sur le principe que nous nous proposions d'appliquer à la délimitation des différents districts électoraux. Nous n'obtenons qu'un député dans Carleton, ce dont nos amis de ce comté sont satisfaits, et avec Osgode et Gloucester dans le comté de Russell, nous espérons remporter la victoire dans ce comté, un jour ou l'autre, et peut-être bientôt. Je répète que c'est un compromis ; nous sacrifions un député dans Carleton, pour en avoir un de plus dans Leeds, et mon honorable ami espère en gagner un dans Peterborough, mais je crois qu'il se trompe.

M. MONK : Autant que je me rappelle, les choses se sont passées exactement comme vient de l'expliquer l'honorable député de Lanark-sud. Mais je ne puis pas admettre entièrement la proposition de l'honorable premier ministre qui tendrait à démontrer que nous ne nous entendons pas avec l'honorable député de Bothwell. Bien qu'en règle générale, la Chambre soit en quelque sorte tenue de ratifier ce qui paraît avoir été décidé à l'unanimité dans un comité, l'honorable chef du gouvernement n'ira certainement pas jusqu'à prétendre que l'honorable député de Bothwell est strictement obligé d'accepter ce qui a été fait par le comité.

Quel est le but de la présente discussion ? Je suis bien certain que le député de Bothwell ne reproche rien à l'honorable député de Lanark-sud ni à moi, mais il est bien libre d'entretenir des opinions personnelles sur ce qui a été fait par ce comité ; et le débat actuel qui dure depuis deux jours serait complètement inutile si la prétention de la droite était bien fondée. Il ne nous resterait d'autre alternative que d'adopter le rapport qui a été présenté.

Mais, nous sommes ici pour discuter librement et si mon honorable ami, qui connaît mieux que moi la province d'Ontario, a étudié plus à fond la question, il a bien le droit de dire ce qu'il en pense sans que ses paroles soient interprétées comme un blâme à mon adresse. Ce n'est pas du tout ainsi que j'interprète son attitude. Je n'éprouve aucune hésitation à admettre qu'il y a dans cette affaire d'Ontario, beaucoup de détails qui m'échappent encore. Quant au dîner que le ministre de la Justice est censé nous avoir donné, il est encore à venir. Après la tâche désagréable que nous avons eu à remplir devant le comité, l'invitation du ministre de la Justice serait certainement bien accueillie.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre m'a fait une sévère remontrance, en termes très courtois, il est vrai, mais il est depuis trop longtemps dans la vie publique pour se laisser prendre lui-même aux raisonnements qu'il emploie. Il me suffira de rappeler ce qui a donné lieu à la présente discussion et il verra que sa mercuriale tombe à faux. J'ai cité le cas de Victoria et Haliburton, plutôt comme une preuve incidente que pour me plaindre de ce que le comité a fait. Je reconnais que l'honorable premier ministre a suivi attentivement le débat, mais il est évident qu'il n'a pas saisi le point que je soulevais en demandant en vertu de quel principe Victoria et Haliburton étaient réunis en un seul district électoral, tandis que des comtés moins populeux, tels que Brant, Northumberland et Peterborough, auront deux députés chacun. C'est la seule question que j'ai posée et je crois que l'honorable premier ministre n'a pas le droit de dire que je viole les règles de la procédure parlementaire en la posant. Il ne m'est jamais venu à l'idée qu'une discussion sur ce point pouvait être déplacée ou contraire aux règlements de cette Chambre. Maintenant que j'ai expliqué ma position aussi clairement que possible, j'espère que l'honorable premier ministre ne refusera pas de faire une déclaration à la Chambre sur cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Tout ce que j'ai à dire c'est qu'en ce moment, nous nous occupons du comté de Carleton et de l'article du bill qui le concerne ; et si cet article a été ainsi rédigé, c'est en vertu d'un compromis conclu entre les deux partis devant le comité et dans lequel nous avons, après tout, la mauvaise part. Mais j'insiste pour que l'article soit adopté et puisqu'il est le résultat d'un compromis, j'espère que l'honorable député l'acceptera aussi.

M. MONK : Si l'honorable premier ministre pense que cet arrangement lui est défavorable, nous sommes bien prêts à lui venir en aide et à en faire un autre.

Le PREMIER MINISTRE : J'insiste pour que le compromis soit respecté. Il faut tenir parole.

M. INGRAM : J'ai essayé de découvrir dans les témoignages quelque chose concernant le comté de Carleton ; mais tout ce que j'ai pu trouver, c'est ceci (page 55) :

L'hon. M. HAGGART : M. Sutherland et moi nous sommes tombés d'accord sur les délimitations des comtés d'Ontario ; je lui ai cédé sur toute la ligne, excepté en ce qui concerne Carleton, Middlesex et Victoria.

Je désirerais savoir ce qu'on a décidé au sujet de Carleton.

L'honorable M. HAGGART : Ce passage est inexact. Nous avions consenti à abandonner nos prétentions relatives aux bornes des différentes municipalités. Mais je n'étais pas disposé à céder quant à ces trois comtés, et les débats du comité devraient en faire mention.

M. INGRAM : Ainsi, voilà un procès-verbal qui rapporte inexactement les délibéra-

tions. Je pense donc qu'on devrait donner aux députés de l'opposition le temps de lire ces débats. Après une journée aussi bien remplie, et d'une façon si utile pour le gouvernement, on ne devrait pas nous contraindre à discuter ce bill aujourd'hui, sans autre préparation.

L'honorable premier ministre aurait dû avoir la précaution de faire tirer plusieurs exemplaires du compte rendu des débats, de façon à permettre à l'opposition d'en prendre connaissance. Il n'y a pas même un index du rapport ; en sorte que l'honorable ministre de la Justice est fort embarrassé pour nous renseigner chaque fois qu'on lui demande une information.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est dans une ignorance assez grande concernant les papiers que je possède. J'ai ici une copie du document, pareille à celle qu'il tient à la main ; j'ai de plus un précis de toutes les pièces versées à l'enquête du comité. Il n'existe pas d'index, et j'ignore, pour ma part, l'existence d'autres copies de ces documents.

M. INGRAM : Je me suis laissé dire que le ministre de la Justice ne possède même pas une copie du compte rendu des témoignages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne me souviens pas qu'on ait donné des témoignages ; mais j'ai une copie du compte rendu des débats dont notre honorable collègue a extrait un passage. De plus, je possède la collection des pièces qui ont été déposées. Ceci, j'imagine, n'est pas entre les mains de notre honorable collègue.

M. MONK : Vous donnez raison à notre honorable ami. C'est une chose déplorable qu'on n'ait pas ordonné l'impression en brochure avec un index convenable de 400 pages de matière. J'éprouve, moi-même, de la difficulté à me rappeler les témoignages et les noms des comtés; à plus forte raison la chose est-elle impossible à un député qui ne faisait pas partie du comité de remaniement.

Je ferai remarquer que l'honorable ministre de la Justice, et peut-être aussi l'honorable ministre des Travaux publics, ont à leur disposition des pièces que nous n'avons pas, ce qui nous rend la discussion de ces matières bien embarrassante.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Chaque membre du comité a reçu une copie de tous les documents déposés. Quelques membres ont conservé ces pièces ; d'autres ne l'ont pas fait. J'ai gardé les miennes, et c'est tout ce que je possède.

M. MONK : Notre honorable collègue a une collection de ces résolutions ; aura-t-il l'obligeance de nous en donner communication ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le ferai avec plaisir. J'ai par devers moi le texte de deux projets de résolutions déposés par le chef de la gauche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est seulement par extraordinaire qu'on ordonne l'impression des débats des comités ; mais voici ce qui a été fait. On a pris note des propositions offertes et des motifs invoqués pour et contre. La meilleure preuve qu'aucun membre du comité ne désirait avoir une copie du procès-verbal, c'est que celui-ci est resté sur le bureau de la Chambre durant un mois et que notre honorable collègue n'a même pas daigné y jeter un coup d'œil.

M. INGRAM : J'en ignorais complètement l'existence.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sur la recommandation du comité, la Chambre ordonna l'impression de certaines parties des délibérations. Tout ce qu'on a imprimé l'a été du consentement unanime des membres du comité. Les propositions déposées par la minorité ont été imprimées, à la demande du chef de la gauche, et tous les députés en ont reçu un exemplaire.

M. MONK : Jamais je n'ai vu une de ces propositions d'amendement sous forme d'imprimé.

M. HYMAN : On en a tiré plus d'un millier d'exemplaires qui ont été envoyés au service de la distribution.

M. BELL : Il n'y en a pas un seul au service de la distribution.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà qui prouve que tout le monde s'en est muni largement.

M. BELL : Je crois qu'on n'en a imprimé qu'un nombre très restreint et que les députés n'en ont eu chacun qu'un exemplaire.

M. KEMP : J'en ai demandé au bureau de la distribution et on m'a répondu que tous les exemplaires disponibles avaient été distribués quelques jours auparavant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pourrais pas dire combien d'exemplaires on a tirés ; mais je sais qu'on en a tiré en deux ou trois reprises plusieurs centaines à la fois. Notre honorable collègue a dû en recevoir un avec son courrier.

M. KEMP : Je n'en ai pas eu.

M. COCHRANE : Ni moi non plus. Bien que ce ne soit pas la coutume d'imprimer les débats des comités, il s'agit en l'espèce d'un comité extraordinaire et, je vous le demande, comment la Chambre peut-elle discuter ces questions avec intelligence, sans les pièces nécessaires. Mon courrier quotidien ne m'a apporté aucun de ces documents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut parler de pièces toutes différentes. Les seules qui aient été distribuées sont des exemplaires du bill et le texte des propositions d'amendement offertes par la minorité du comité de remaniement. C'est à peu près tous les do-

cuments officiels que nous possèdons. Néanmoins, je crois qu'à la demande du chef de l'opposition le président du comité a ordonné de faire plusieurs copies du procès-verbal des délibérations.

M. WILSON : Combien ?

M. HYMAN : Je ne m'en souviens pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'étaient des copies faites au clavigraphe, et elles ne peuvent guère servir qu'à contrôler l'exactitude des propos tenus au comité. Quant à moi, je suis tout disposé à accepter sans vérification la parole d'un collègue touchant son attitude au cours du débat.

On ne saurait contester qu'il est du droit d'un membre de la Chambre de proposer un amendement au rapport du comité et d'offrir toute proposition qu'il jugera utile ; mais on ne saurait approuver un député d'affirmer que la matière de ce procès-verbal n'a pas reçu toute la considération désirable, surtout par rapport à une question sur laquelle le comité a rendu une décision unanime. Pour ma part, à titre de membre du comité, je consentirais volontiers à quelque modification, si l'on pouvait m'en démontrer la justice et l'à-propos. Mais les suppositions gratuites enfantées par l'imagination et les affirmations erronées basées sur des renseignements inexacts ne me convaincront pas, ni moi ni personne.

M. CLANCY : Je ne sais pas si l'honorable ministre a bien le droit de prétendre que je fais des suppositions gratuites tirées de mon imagination.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait de l'imagination en attribuant aux motifs qu'il a mentionnés les décisions prises par le comité de remaniement. Je ne crois pas qu'aucun de ces motifs ait influencé les décisions du comité. Nous avons fait pour le mieux dans chaque cas que nous avons examiné, et l'honorable député de Lanark-sud nous a rendu témoignage à cet égard quand il a dit qu'on nous avait fait entendre, relativement à ces deux comtés, un avis favorable au maintien de leurs bornes actuelles. On m'avait exprimé à moi-même personnellement l'avis offert au comité, demandant de conserver à ces comtés leurs anciennes bornes. Le comité s'est rangé à cet avis.

Notre honorable collègue a mentionné le comté de Bothwell qui se trouve, dit-il, dans un cas identique. Si mes souvenirs sont exacts, je crois que les deux cas ne sont pas du tout ressemblants. Ses amis mêmes—j'ignore si notre honorable collègue était député au parlement fédéral en 1882—ont altéré les limites de son collège électoral ; on en a remanié la carte à plusieurs reprises. Mais il y avait des raisons particulières, en ce qui concerne Carleton et Russell, pour ne rien déranger.

M. CLANCY : Je n'ai pas prétendu qu'on ne devait faire aucun remaniement. J'ai relevé l'allégation de l'honorable député de London (M. Hyman) qui vait l'air de vouloir dire qu'on ne devait pas toucher aux limites d'un comté qui était resté pendant longtemps dans la même condition.

L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que je fais de l'imagination. Je n'avais pas l'intention de répéter ici ce soir une protestation que j'ai déjà formulée ; mais l'honorable ministre me force à le faire. Je dis donc, en présence de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) d'une part ; de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) et de l'honorable député de London (M. Hyman) d'autre part, que la décision en question a été proposée et prise à l'instance des membres ministériels du comité de remaniement, mais les membres représentant l'opposition auraient préféré s'en tenir à la règle.

Un député qui formule une affirmation semblable la tire-t-il de son imagination ?

L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) paraît prendre beaucoup de plaisir à ce que je dis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député ne se fie pas à ma parole, il est libre de consulter à ce sujet les procès-verbaux du comité. J'ai déclaré, en cette circonstance, et de la façon la plus formelle, que nous étions prêts à respecter la règle ou à nous en écarter dans la mesure nécessaire.

M. CLANCY : Eh ! bien, je demande si on a mis les membres oppositionnistes du comité libres d'adhérer à la règle ou de se rallier à la proposition ministérielle. Si l'honorable ministre affirme que nos amis ont eu le choix, je reconnaîtrai que j'ai été injuste envers lui.

Le PREMIER MINISTRE : Faites des excuses.

M. CLANCY : Le premier ministre sait très bien que si je me suis trompé, j'offrirai volontiers des excuses, et bien plus promptement que ne le feraient ses partisans à ma place.

Si l'honorable ministre des Travaux publics peut dire que nos amis avaient libre choix, je reconnaîtrai que j'ai eu tort. Mais je puis affirmer d'avance qu'il ne le dira pas, et par conséquent, on ne saurait avoir raison de prétendre que je fais de l'imagination.

Le PREMIER MINISTRE : Notre honorable collègue n'a-t-il pas entendu l'honorable député de Lanark-sud déclarer qu'il avait, en vertu d'un compromis, abandonné la prétention de faire donner deux représentants au comté de Carleton, pour accepter la proposition ministérielle de ne lui en donner qu'un, pour la raison qu'on en accordait deux à Leeds-et-Grenville. Et cepen-

dant notre honorable collègue n'est pas encore satisfait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A propos du point discuté par notre honorable collègue le député de Bothwell (M. Clancy), je vois que le compte rendu des délibérations du comité de remaniement fait mention, à la page 202, de mes déclarations à ce sujet. Nous discutions la question des bornes municipales des comtés et deux propositions étaient offertes. Le compte rendu met dans la bouche du président ces paroles :

Relativement à cet article, je suis tout disposé à régler le différend en m'inspirant du principe admis qu'il faut autant que possible conserver aux comtés leurs frontières établies.

On ne pouvait s'exprimer plus clairement.

M. CLANCY : L'honorable ministre me dira-t-il si la question des bornes municipales des comtés, telle que comprise par le comité, était conforme à l'opinion du ministre de la Justice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'affaire du ministre de la Justice. Quant à moi, je considère que l'honorable député (M. Clancy) n'est pas fondé à dire que le ministre de la Justice n'a point changé d'opinion relativement à cette question. Pour ma part, après l'expérience que j'ai acquise dans les affaires municipales et provinciales, je savais parfaitement, avant le vote de la loi sur ce sujet, ce quil faut entendre par un territoire municipal dans la province d'Ontario. Lorsque le chef de l'opposition a offert son amendement, je l'ai accepté, sachant que nous aurions probablement à modifier le tableau dont nous avions présenté un avant-projet dans le but de faciliter le travail. Et l'honorable député nous rendra sans doute cette justice de reconnaître que, même après avoir consenti à adhérer à la règle, nous étions encore disposés à transiger avec l'opposition à l'égard de certains comtés ou à nous en tenir au tableau que nous avions dressé des comtés à un représentant unique.

Il n'y a pas de trace de mauvais vouloir là-dedans. Au contraire, si nous avions voulu abuser de la faculté que comportait la proposition du chef de la gauche, nous aurions pu bouleverser les circonscriptions de manière à donner toutes les chances au parti libéral. Nous n'avons pas cherché à le faire, et nous n'avons pas eu le désir de le faire. Mais nous avons tout de suite décidé d'agir à l'égard de ces comtés comme il avait été entendu, en nous tenant autant que possible dans les bornes posées par le principle admis de part et d'autre concernant le maintien des frontières établies.

M. MONK : Il m'apparaît que nos amis les représentants d'Ontario sont dans une situation fort désavantageuse pour discuter ces matières. Je ne fais à personne en particulier le reproche de n'avoir pas insisté suffisamment pour faire imprimer les débats du comité. A la vérité, au moment de nous séparer, je crois que nous avions convenu que des copies au clavigraphe seraient tirées pour l'usage des membres du comité. Je n'ai jamais eu la mienne, probablement parce que je ne l'ai pas demandée. Mais il est regrettable qu'en discutant ces matières qui viennent à tout instant dans le débat on affirme sans cesse que telle ou telle chose a été décidée par le comité, sans que nos amis, qui sont si étroitement intéressés, ne puissent pas se reporter sur-le-champ à cette partie du compte rendu qui contient ces décisions ou soi-disant décisions sur lesquelles on prétend que l'accord s'est fait.

Le MINISTRE DES TRAVANX PUBLICS : L'honorable député me permettra de lui faire remarquer que si nous ne pouvons rapporter les raisons qui ont été données, nous connaissons du moins les décisions prises dans chaque cas.

M. MONK : Nous avons le texte des contre-propositions. A ce sujet, je dois dire que je n'ai vu qu'hier ces contre-propositions imprimées ; c'est l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui m'en a communiqué un exemplaire. Au bureau de la distribution, hier, un commis m'en a aussi remis un exemplaire en disant que c'était le seul disponible. Je n'en ai jamais reçu par la poste, et plusieurs de mes amis m'affirment qu'ils sont dans le même cas que moi. Mais outre cela, il y a eu un débat dont on a dû prendre note——

M. HYMAN : Le ministre de la Justice m'apprend qu'il s'est informé auprès du commis de la distribution à ce sujet, et on lui a répondu que ces documents avaient été distribués comme d'ordinaire.

M. MONK : Je ne le nie pas. Je dis seulement que je n'en ai pas reçu. Au cours de la discussion, quand il s'agit d'un comté en particulier, les députés de la gauche qui y sont intéressés sont obligés de venir consulter la copie au clavigraphe que je possède, ou celle de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). Ils sont obligés de feuilleter 350 pages de matière écrite à la machine. L'honorable ministre des Travaux publics lui-même serait très embarrassé de donner des explications détaillées concernant Lanark, Middlesex ou Victoria, si on lui en demandait. J'ai essayé de faire un index pour les comtés au sujet desquels l'accord a été impossible. De plus, lorsque surgit la question de population, il faut avoir recours aux tableaux du recensement.

Le ministre de la Justice m'a communiqué une liasse préparée de manière à pouvoir être consultée très facilement. Une table des matières permet de trouver immédiatement la page dont on a besoin. Je comprends que ce document est indispensable au ministre de la Justice ; mais il est aussi très utile pour ses amis. Il existe aussi des cartes de tous les comtés du Canada qui ont

été produites devant le comité; mais les députés de la gauche ne sont pas munis de ses cartes. Ici encore il n'y a pas d'index, et il y est très difficile de trouver la carte d'un comté nommé. Dans ces conditions, le travail ne peut que se faire très lentement. Tout cela oblige les orateurs à avoir entre les mains de nombreux et volumineux documents, très difficiles à compulser au cours d'une argumentation. Vu que le travail est passablement avancé, je crois qu'il serait préférable, pour en hâter la conclusion, d'accorder un répit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne doit pas oublier que le président du comité a dû puiser ses renseignements dans le recensement, ainsi que dans plusieurs autres documents, et qu'il a dû faire préparer des cartes indiquant les délimitations nouvelles des districts électoraux dans les cas de modification des frontières, le chiffre de la population, et le reste ; et chaque membre du comité en a reçu un exemplaire. L'honorable député a peut-être perdu le sien.

M. INGRAM : Nousdevrions avoir un procès-verbal des propositions d'amendement faites au comité. La majorité a-t-elle présenté des propositions qui ont été repoussées par le comité ? Qu'est devenu le texte de ces propositions ? En a-t-on pris note ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons été autorisés par la Chambre à engager les services d'un secrétaire et d'un sténographe qui ont pris note de tout cela. Il n'est pas probable que la majorité du comité ait fait des propositions pour les rejeter ensuite. Toutefois,certaines propositions offertes par la majorité ont été subséquemment modifiées. Après avoir discuté une question pour arriver à une décision, nous nous entendions sur le meilleur parti à prendre. J'ignore s'il a été pris note de cela dans le compte rendu du sténographe. Dans tous les cas, de nombreux changements ont été faits dans la constitution des frontières électorales au cours des longues délibérations du comité.

M. INGRAM : Donc, le comité a repoussé certaines propositions de la majorité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas toutes. Je crois me rappeler que le chef de la gauche désirait étudier quelques-unes de ces propositions avec ses amis et qu'il a demandé que ces documents fussent confiés au secrétaire du comité avant d'être envoyé à l'imprimerie, afin de pouvoir proposer, s'il y avait lieu, certains amendements jugés utiles par ses amis.

M. INGRAM : Ce bill est très important ; plusieurs articles donneront lieu à des discussions qui dureront probablement plusieurs jours. L'honorable premier ministre devrait charger quelqu'un de préparer un index de ces documents, afin de faciliter le travail des députés. Au cours de ses séances, le comité a invité tous les représentants à venir exposer les motifs pour lesquels leurs districts électoraux devraient être changés ou laissés tels qu'ils sont. Les documents qui nous sont fournis ne contiennent rien de cela. Si nous avions un index de tous ces débats, nous éviterions une grande perte de temps. Il me semble que celui de nos collègues qui a été chargé de rédiger ce bill aurait pu s'y prendre autrement, s'il avait tenu à nous en faciliter l'examen. Ainsi, il y a la province d'Ontario, au sujet de laquelle le bill contient cinquante-quatre articles et de nombreux paragraphes. Il aurait été aussi facile de mentionner tous les comtés par ordre alphabéthique, de manière à permettre à un député de trouver le comté dont il a besoin. Supposons, par exemple, que je demande à l'honorable député d'Essex (M. Cowan) qui tient un exemplaire du bill à la main, où se trouve indiqué le comté d'Essex sur ce document.

M. COWAN : A l'article 27.

M. INGRAM : Vous êtes complètement dans l'erreur.

M. COWAN : C'est de ça que vous parliez.

M. INGRAM : Cela prouve justement qu'il n'en sait rien. Et le président, maintenant ; je suppose qu'il a reçu des ordres de profiter de notre situation, car chaque fois qu'un député de la gauche s'assit pour faire une recherche, il déclare aussitôt l'item adopté. Je le demande au chef du gouvernement, pense-t-il qu'avec ce système-là nous allons faire beaucoup de besogne ?

M. SPROULE : J'aurais cru qu'après que le comité eût pris sur lui d'engager les services d'un sténographe et d'un secrétaire, nous eussions pu compter sur un compte rendu de toutes les propositions offertes et adoptées par le comité. C'est ce qu'on fit en 1892, lors des longs débats contradictoires du comité de remaniement ; chaque membre du comité et un grand nombre de représentants reçurent un exemplaire des délibérations de la veille qu'on pouvait ainsi consulter en temps utile. Puisque l'on faisait les frais d'engager un sténographe, c'était bien le moins qu'on munît chaque député d'une copie du procès-verbal, attendu que les délibérations doivent être ratifiées par la Chambre.

On a opposé à nos amis qui ont pris tout à l'heure la parole sur cette affaire, un argument à mon sens très boiteux, puisqu'on prétendait qu'à la suite de la décision unanime prise par le comité, il ny avait pas lieu d'y revenir. Les lois sont-elles votées par les comités ou par le parlement ? Est-ce qu'ordinairement tous les bills qui ont été étudiés par un comité ne sont pas renvoyés à la Chambre qui se constitue en comité général aux fins de les examiner article par article ? Et n'est-ce pas le droit de tout représentant, à propos d'un article mis en discussion, d'offrir tout amendement qu'il juge

à propos, et la Chambre n'a-t-elle pas le pouvoir de l'adopter ou de le rejeter, sans se préoccuper des décisions unanimes ou non prises par le comité au sujet de cet article ? C'est un droit que tout député possède et qu'il peut exercer sans conteste.

Plusieurs partisans du gouvernement se sont tour à tour écriés ici-même: Est-ce le cas que vous jetez du discrédit sur les membres du comité en critiquant ce qui a été fait ? En aucune façon. Si le parlement faisait les lois par l'organe des comités, il en serait peut-être ainsi, mais nous devons délibérer cette mesure absolument de la même manière que les autres ; et non seulement l'honorable député exerce un droit, mais il remplit un devoir en critiquant chaque clause du bill, sans s'occuper des suffrages qu'elle réunit. Si en sus de cela nous voulions suivre avec attention tous les faits et gestes du comité, ce que nous nous efforçons de faire de ce côté-ci de la Chambre, il nous faudrait jour par jour un compte rendu de ses travaux, afin de nous mettre au courant des détails de chaque cas avant de le discuter, et nous nous formerions une idée plus nette et plus précise des limites des circonscriptions électorales que nous avons à déterminer. L'absence d'un rapport de ce genre me paraît une lacune regrettable. Il nous faudrait aussi un index, pour nous retrouver dans ce fouillis sans perdre de temps, ce qui est impossible avec le méthode actuelle et nous retarde dans nos travaux ; en réalité, très peu de membres de cette Chambre sont au courant de se qui s'est passé au comité, et malgré cela le bill nous est présenté tout fait, et on nous demande de l'adopter tout d'une pièce, sous prétexte qu'il a reçu l'assentiment d'un comité composé de quatre membres de la droite et de trois membres de la gauche. Cela ne me paraît pas raisonnable. On a demandé fort à propos d'ajourner ce soir, vu le travail que nous avions fait et parce que ce côté-ci de la Chambre aimerait à se consulter et à s'entendre sur les points ou les clauses du bill que nous jugerions opportun d'admettre ou de combattre, ce qui nous a été impossible jusqu'ici, à cause de l'extrême pénurie de renseignements dont on nous a fait part. Ainsi je n'ai reçu que cette après-midi un exemplaire des résolutions de la minorité. C'est la première nouvelle que j'en ai reçue. Si on a mis ces documents dans nos boîtes nous n'en avons pas connaissance, et en réalité nous n'avons pas de renseignements.

Il se peut que le bill ait été distribué, mais il ne nous a été remis qu'hier et le temps nous a manqué pour l'étudier. Il me semble que la besogne se simplifierait grandement si nous avions l'occasion d'examiner le bill entre nous. Nous avons déjà commencé à midi et avant la reprise de la séance du soir, et nous avons mieux avancé le travail dans la suite. Nous ne demandons rien de plus que de mieux connaître les dispositions du bill avant d'être appelés à le discuter en Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que ces représentations arrivent très tard. Le comité a suivi l'exemple de tous les comités en général ; il a fait rédiger un procès-verbal de ses délibérations. Il a commencé par demander à la Chambre l'autorisation d'employer des sténographes pour prendre des notes en vue de ce procès-verbal. Après avoir terminé ses travaux, le comité, à la demande du chef de la gauche, a ordonné la préparation de quelques copies du rapport écrites à la machine, pour l'usage du comité, et il en a été fait sept copies. Ensuite, pour l'information de la Chambre, on a fait une transcription des résolutions proposées par le chef de la gauche dans lesquelles celle-ci fait connaître sa politique. Tout cela a été imprimé et distribué en même temps que le bill. On en a fait un tirage de 700 exemplaires, dont 200 ont été distribués aux membres de la Chambre des communes et 80 aux sénateurs. Il se peut que quelques-uns, à cause de leurs nombreux soucis causés par d'autres bills, aient oublié de prendre leur correspondance au bureau de poste et regarder dans leurs cases si les documents attendus étaient là. Loin de moi l'idée de vouloir précipiter les choses. Si les honorables membres de la gauche veulent avoir quelque temps pour se consulter entre eux, c'est très bien, nous pouvons ajourner la séance ; seulement il me paraît très juste et raisonnable d'en finir avec les résolutions concernant la division de Carleton après les explications données, et nous ajournerons la séance aussitôt après.

M. CLANCY : Avant d'en arriver là, je voudrais attirer l'attention de l'honorable premier ministre sur un seul point. Je suis bien convaincu que l'honorable chef du cabinet ne croit pas lui-même à la possibilité de présenter tout d'abord une annexe et qu'il compte sur le consentement de l'opposition pour la faire agréer par la Chambre. Certainement qu'il n'appellerait pas cela un acte de justice. Je tiens à lui faire remarquer que la première série de divisions électorales telles que délimitées par la droite n'a pas subi le moindre changement. Les districts ayant un seul député, de même que ceux qui en ont deux ou trois, sont entrés de toutes pièces dans la teneur du bill. Voilà un fait grave, et je prie l'honorable ministre de la Justice de me dire si mon affirmation n'est pas exacte en tous points. Le seul changement opéré c'est qu'on a réuni Haliburton et Muskoka au lieu de Victoria et Haliburton. Je le répète : le plan dressé par nos adversaires, en première instance, le 11 mai, n'a pas été changé d'un iota. Le voici :

Un député—Glengary, Prescott, Stormont, Russell, Dundas, Carleton (excepté Ottawa) Grenville, Frontenac, Kingston, Lennox et Addington, Prince-Edouard, Durham, Victoria, Peel, Halton, Dufferin, Wentworth (excepté Hamilton) Norfolk, Haldimand, Lincoln, Welland, London, Nipissing, Haliburton et Muskota, Parry-Sound, Baie-du-Tonnerre.

Deux députés—Ottawa, Lanark, Leeds, Renfrew, Hastings, Northumberland, Peterborough, Ontario, Wellington, Bruce, Perth, Waterloo, Hamilton, Brant, Oxford, Elgin, Lambton, Kent, Essex, Algoma.

Trois députés—Simcoe, York, Grey, Huron, Middlesex (excepté London).

Tel était le plan produit le 11 mai, et je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur cette absence complète de toute modification de la part du comité chargé de le délibérer, nonobstant les séances qui ont eu lieu le comité l'a laissé complètement intact. Je tiens à faire constater que, à tort ou à raison, aucun changement n'a été fait. Je fais cette déclaration avant l'ajournement, et sans viser Carleton en particulier. Il est bon que l'honorable ministre sache qu'un pareil état de choses donne des doutes sur l'honnêteté du procédé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est que juste que le comité tienne compte de la manière dont l'annexe a été préparée. La procédure à suivre par le comité a donné lieu à une longue discussion. L'honorable député cherche à mettre le comité sous l'impression que l'annexe a été préparée sans aucune réflexion ou avant qu'aucune séance du comité ait eu lieu. Cela n'a pas été le cas ; elle a été préparée après que les membres du comité s'étaient consultés entre eux, et elle n'était pas destinée à dicter au comité la ligne de conduite à suivre ; elle devait seulement servir de guide et de base d'opération, d'après une entente préalable et qui devait limiter son action. La proposition fut rédigée sur les instances du président pour l'information de tous les membres du comité.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend-il qu'elle a été rédigée après que certaines délibérations eurent eu lieu et après qu'une proposition eût été faite de la part de ce côté-ci de la Chambre au sujet de l'unité, etc.?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A cela je réponds qu'elle a été préparée après que nous eûmes discuté à plusieurs reprises la question de l'unité et de son mode d'application, et qu'elle n'avait d'autre but que de simplifier le travail. Le memorandum a été préparé sur les instances du président et soumis au comité pour nous renseigner.

M. CLANCY : J'appelle l'attention de la Chambre sur l'identité de cette proposition, indépendemment de la date à laquelle elle a été mise au jour, ce qui ne fait rien à l'affaire avec celle qui a pour titre : "Projet de remaniement pour Ontario, soumis par les députés libéraux à la réunion non officielle du 11 mai 1903". Projet dont on ne s'est pas départi dans un seul cas. Tout ce qui est proposé dans ce document est contenu mot pour mot dans le bill sans aucune variante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peu importe, nous suivons la règle établie et c'est tout.

M. CLANCY : Mais cela s'est fait trois mois avant que la chose ait été rendue publique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit savoir que le comité a été en session pendant trois mois.

M. CLANCY : Ce que je dis, c'est que pas une seule proposition soumise de ce côté-ci de la Chambre n'a été acceptée. Voilà la proposition des membres de la droite et l'on s'y est conformé à la lettre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne faut pas montrer sous un faux jour l'action du comité ; le point important, c'est que nous avons à considérer les propositions de la majorité, ainsi que celles de la minorité, qui ont été peu nombreuses, et il s'agit maintenant de décider lesquelles doivent prévaloir. On n'a rien à gagner à faire des récriminations, ni à insinuer que quelqu'un ait été influencé ou ait agi d'une manière répréhensible.

Nous nous sommes tous efforcés d'agir au meilleur de notre connaissance, et maintenant les propositions ont revêtu leur forme définitive et sont soumises au comité de cette Chambre. Celle-ci n'a plus qu'à se prononcer en connaissance de cause. Je ferai remarquer à l'honorable député d'Elgin (M. Ingram), d'après lequel ces délibérations auraient dû être amenés devant la Chambre, que le comité s'est renseigné du mieux qu'il a pu, qu'il a invité les membres des deux côtés de la Chambre à faire acte de présence et à faire connaitre leur manière de voir. D'ailleurs ils sont tous présents ici et chacun pourra pour son compte compléter les renseignements donnés devant le comité et faire les observations qu'il jugera à propos pour induire les membres de cette Chambre à faire des changements.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il bien regarder autour de lui pour voir si quelques-uns de ceux qui ne sont pas à leurs sièges pourraient le renseigner là-dessus.

La motion est laissée en suspens.

M. MONK : Avant que le comité se lève, je me permets d'exprimer le vœu que l'on prépare un index des délibérations du comité, ce qui faciliterait beaucoup la besogne. Il me paraît regrettable que les délibérations n'aient pas été imprimées, mais comme cela n'a pas été fait, on allégerait le travail en préparant un index. Si je ne me trompe, c'est l'intention du ministre de la Justice et si nous avions une couple de copies accompagnées d'un index, elles seraient d'une grande utilité au comité pour continuer sa tâche.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

AJOURNEMENT.—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE propose que la séance soit levée.

M. MONK : Avant que cette motion soit adoptée, l'honorable premier ministre voudra bien me dire quel sera l'ordre du jour après que nous aurons disposé du bill, dans le cas où nous avancerions considérablement le travail demain ? Je désire encore appeler l'attention du premier ministre sur un autre point. Le bill du chemin de fer transcontinental reviendra probablement sur le tapis la semaine prochaine. Comme je l'ai fait remarquer ce matin, il serait à souhaiter que nous eussions devant nous les résolutions se rapportant aux chemins de fer avant de reprendre la discussion de cette mesure. Mon très honorable ami comprend certainement la raison de cela. Le chemin de fer transcontinental entraînera une dépense énorme au compte des chemins de fer, et il me paraît juste que la Chambre puisse se faire une idée des autres dépenses en faveur des chemins de fer que l'on se propose de faire cette année. C'est pourquoi j'exprime le désir que cette résolution, ainsi que les dernières estimations, soient soumises à la Chambre le plus tôt possible.

Le PREMIER MINISTRE : J'y consens. Je ne puis m'astreindre à un jour particulier, mais le gouvernement a l'intention de faire préparer ses documents dans le plus bref délai possible, surtout si nous avançons raisonnablement dans notre travail.

La motion est acceptée, et la séance est levée à 10.50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 11 septembre 1903.

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

HAUSSE DES DROITS D'ELEVATEUR.

M. J. M. DOUGLAS (Assiniboïa-est) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention de la Chambre une hausse très considérable des droits sur le magasinage du blé dans les élévateurs, annoncée par les fonctionnaires des chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien du Nord. Voici ce que je lis dans une dépêche spéciale au Globe en date du 9 septembre :

Winnipeg, 9 septembre.—Les marchands de grain se sont émus aujourd'hui à la nouvelle que la Halle au blé de Winnipeg avait été avertie par C. C. Castle, commissaire d'entrepôts, qu'il avait reçu avis de la part des chemins de fer Canadien du Pacifique et du Great Northern de leur intention d'augmenter les droits actuels de magasinage des grains dans leurs élévateurs terminaux sur les bords des lacs. Voici quels sont les nouveaux droits : mise en élévateur, y compris quinze jours de magasinage, et l'assurance contre l'incendie, ¾ de cent par boisseau ; magasinage pendant trente autres jours et assurance contre l'incendie, ¾ de cent par minot. Nettoyage et remisage, gratuits.

Cette proposition des chemins de fer est considérée par les marchands de grains comme des plus oppressives ; et leur opinion se trouve bien résumée dans la déclaration suivante d'un exportateur en vue ;

Durant la saison d'exportation, le blé reste dans les élévateurs terminaux pendant sept jours en moyenne, et les droits que l'on se propose de demander pour ce temps s'élèvent à ¼ de cent par boisseau, l'équivalent de 1 cent par boisseau par mois ou de douze cents par boisseau par année. Si l'on fixe le prix du blé par boisseau au terminal à 80 cents en moyenne, ce droit équivaudrait à 15 pour cent. Les taux actuels de l'assurance sont de ¾ pour 100 par année sur les élévateurs en bois, de ¾ pour 100 sur les réservoirs en acier, et de ½ pour 100 sur les petits élévateurs. L'excédent que l'on se propose de demander est de 6 à 30 fois plus élevé que le droit actuel.

Une assemblée des membres de la Halle a été convoquée pour demain dans le but de considérer cette proposition des compagnies de chemin de fer. La Halle récemment avait demandé aux compagnies de chemin de fer d'assurer elles-mêmes les grains déposés dans les élévateurs terminaux, afin de prévenir les pertes considérables et les faux frais d'assurance résultant de ce que les propriétaires des envois de grains ne savent pas d'avance dans quels élévateurs leurs grains seront chargés, ce qui les oblige à s'assurer de parts d'assurances dans les divers élévateurs du lac Supérieur.

Plusieurs marchands prétendent que cette élévation des droits est le résultat direct de l'abaissement des frais qu'on a voulu obtenir sur le transport des grains du Manitoba à Port-Arthur.

Je ne fatiguerai pas la Chambre davantage en continuant cette lecture. J'ai lu cet article pour montrer combien il est nécessaire que nous prenions des mesures dans un avenir rapproché en vue de corriger cet abus. Le commerce tout entier se trouve absolument à la merci de ces deux compagnies de chemins de fer. A ce propos, je ferai observer à la Chambre que de fortes sommes ont été appliquées à l'amélioration des ports et des rivières dans les anciennes provinces, mais qu'à peu près rien n'a été dépensé pour cette fin par le gouvernement actuel dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Ainsi, le gouvernement a dépensé $829,147 sur les ports et les rivières de Québec ; $1,206,315, sur les ports et les rivières d'Ontario ; mais dans le Manitoba seulement $66,209 et dans les Territoires du Nord-Ouest seulement $13,486, ont été dépensés pour cette fin. Ce sont là les sommes totales dépensées par le présent gouvernement sur les ports et les rivières, de 1896 à 1901. Je vois là une bonne raison pour engager le gouvernement à établir prochainement dans le Nord-Ouest de nouveaux élévateurs en vue de corriger les abus qui se produisent actuellement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député se propose-t-il de faire une motion?

M. DOUGLAS : Je n'ai plus rien à dire sur le sujet.

YUKON—COMMISSION DE L'ENQUETE TREADGOLD.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement un état de choses existant au Yukon qui me paraît requérir son intervention immédiate. J'ai reçu ce matin quelques journaux du Yukon exprimant le désir que je fisse connaître au gouvernement la condition des affaires dans ce pays. Je considère de mon devoir de le faire, et s'il le faut je terminerai en présentant une motion à cet effet. Ce qui m'engage à agir, c'est la demande qui m'a été faite, et c'est aussi l'absence regrettable de l'honorable député qui représente ce district éloigné.

D'après le compte rendu publié dans ces journaux, dont je n'ai aucune raison de suspecter la véracité, il serait urgent que le ministère complétât de quelque façon les instructions données aux commissaires, M. le juge Britton et ses collègues ; qu'il étendît le champ de l'enquête, ou que, du moins, il fit comprendre aux commissaires qu'ils doivent étendre plutôt que restreindre leurs investigations. Des comptes rendus des séances de la commission publiés dans ces journaux, j'en arrive à la conclusion qu'on se plaît beaucoup dans le Yukon des décisions du commissaire ; qu'il existe beaucoup de mécontentement parmi les mineurs, et nous en avons eu amplement la preuve dans cette Chambre lors du débat sur la concession Treadgold. Je vois que ce mécontentement a abouti à la convocation d'une assemblée générale, un état de choses que je considère très regrettable par rapport à cette requête. Maintenant, nous n'avons aucune raison de suspecter la véracité des comptes rendus des délibérations de cette commission, quel que soit le jugement que l'on porte sur les commentaires des journaux au sujet de ces délibérations. Je vais lire à la Chambre certains passages qui font voir comment ces délibérations sont conduites ; et je me ferai un plaisir de placer ces journaux entre les mains du très honorable premier ministre, afin de ne pas gaspiller inutilement le temps de la Chambre à en faire la lecture. Il pourra lire les témoignages recueillis par la commission et se rendre compte de la manière dont l'enquête est conduite ; il sera dès lors en état de juger s'il est nécessaire que le gouvernement intervienne. Voici un passage du Daily News, de Dawson, en date du 21 août 1903 :

Catto et le juge aux prises.

Le docteur Catto et le juge Britton ont eu une prise de bec très vive à propos de politique à l'occasion d'une question posée par le docteur à M. Coffey. Le docteur demanda à M. Coffey, si, dans le cas où il serait ministre de l'Intérieur, ou M. Sifton, il se considérerait justifiable de céder des privilèges publics sans rien obtenir en retour. M. Coffey ne fit pas de réponse directe sur le champ.

Le juge demanda au docteur Catto s'il cherchait à découvrir quelque chose relativement au prochain membre du parlement.

Le docteur Catto s'enflamma et en termes bien sentis fit comprendre qu'il était écœuré de voir le juge chercher à faire de la politique.

Le juge Britton se hâta de répliquer qu'il était dégoûté d'entendre débiter des sottises par son interlocuteur.

Le docteur Catto déclara qu'il était fatigué de voir la politique mêlée à ces questions.

Le juge reprit que le docteur tournait l'affaire en farce. Le docteur répliqua que ce n'était pas vrai. L'altercation prit fin alors et l'examen de M. Coffey se continua.

Il paraîtrait que M. Treadgold, dans son témoignage, se servit des paroles suivantes :

Les marchands de Dawson auront encore à s'adresser à moi. Je suis le gouvernement du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Est-ce prouvé ?

M. MONK: Cela ressort du témoignage de M. Treadgold lui-même. Pour nous renseigner sur ce qui se passe dans ce pays éloigné, il nous faut nous en rapporter aux journaux ; et lorsqu'ils donnent les extraits des témoignages, ils sont, à mon avis, une bonne source de renseignements. Qu'on me permette de citer à la Chambre un article du Record, de Dawson, de cette même date, 21 août 1903 :

Témoignage instructif de M. Astley.

L'absurdité de la concession Treadgold comme moyen d'approvisionner d'eau les exploitations minières n'a jamais été démontrée plus clairement que par le témoignage de l'ingénieur J. W. Astley, hier après-midi.

Toute la conclusion logique à tirer du témoignage de M. Astley était de démontrer que moyennant un million et demi de dollars, il pourrait établir au Klondike un aqueduc qui ferait le même travail que celui pour l'installation duquel Treadgold demande une concession de terrain valant probablement cinquante ou cent millions de dollars.

En dépit des efforts de M. le juge Britton, qui aurait voulu l'empêcher de parler, M. Astley déclara qu'à son avis, il serait beaucoup plus économique et pratique pour le gouvernement, soit de payer aux concessionnaires de l'eau une subvention en argent, soit de garantir les obligations ; mais pour aucune raison, il ne jugerait expédient d'accorder une concession de terres, et surtout une concession de terrains miniers.

M. Astley déclara que depuis 1898 jusqu'à ce que Treadgold se fut assuré de son monopole, il avait été occupé à calculer la dépense d'un projet en vue de fournir l'eau et la force motrice de l'un des nombreux cours d'eau, pour des fins d'exploitation minière.

En prenant ses levés, il en était arrivé à la conclusion qu'un système de pression par différence de niveau, à partir du haut Klondike, était impraticable. Il avait pu, cependant, constater que le Klondike était le seul cours d'eau pouvant fournir l'approvisionnement né-

cessaire, tant pour la force motrice que pour les travaux des mines, car il était sûr qu'aucun syndicat de capitalistes ne chercherait à s'approvisionner d'eau d'une autre manière.

M. Astley avait constaté que la pente était de 15 pieds au mille, et que le seul moyen pratique d'obtenir l'eau comme force motrice serait de construire une digue de barrage et de faire remonter l'eau dans des conduits sur une distance de six milles, de façon à obtenir une chute de 60 pieds.

Une fois cette eau utilisée comme force motrice, il parlait de la faire remonter jusqu'au Bonanza dans des conduites qui donneraient 2,500 pouces de mineur sur la colline située en arrière de la ville de Bonanza. Cette élévation se trouverait être à 200 pieds au-dessus de la surface de Gold Hill et à 300 pieds au-dessus de la roche de fond.

En résumé, M. Astley soumit à la commission un état estimatif démontrant qu'il pouvait amener l'eau au réservoir Bonanza pour $1,646,000, ce qui, à 5⅝ cts. par pouce de mineur, donnerait 25 pour cent de bénéfice.

Il se faisait fort d'installer un tout aussi bon système que Treadgold, il demanderait moins cher pour l'eau, il réaliserait de jolis bénéfices, et il ne solliciterait aucune faveur si ce n'est le droit d'intéresser une compagnie dans l'entreprise. Au contraire, Treadgold exige une concession de terre représentant cent fois la valeur du capital relativement insignifiant dont il est ici question,

Si l'on doit jamais prendre de l'eau dans le Klondike, c'est bien ici la seule manière de s'en procurer.

Il s'ensuit donc, de tout cela, que le Klondike offre la seule source de force hydraulique dont on puisse désirer tirer parti, et cependant voici que le gouvernement Sifton vient d'essayer de s'en dessaisir en faveur de Treadgold.

Si mon honorable ami veut bien examiner cette partie du témoignage de M. Astley qui est donnée dans ce rapport, il s'apercevra que le juge Britton a rejeté une bonne partie du témoignage de M. Astley, qui serait cependant parfaitement acceptable si la commission était délivrée pour les fins mêmes auxquelles on nous a dit qu'elle était destinée. Je n'ai pas lu les articles de cette commission, mais je crois me rappeler que mon honorable ami a déclaré en cette Chambre que le principal objet qu'on avait en vue était de chercher à savoir s'il était sage d'accorder la concession en question à M. Treadgold, et s'il serait possible, d'une manière générale, de fournir l'eau aux mineurs à de meilleures conditions. Dans ces circonstances, je ne vois pas pour quelles raisons M. le juge Britton pouvait rejeter des témoignages portant sur ces points-là, à moins que le sens qu'il faut attacher aux termes de la commission soit si restreint qu'il puisse être autorisé à agir comme il l'a fait. C'est à cette présomption qu'il faut nous arrêter, car autrement il serait impossible de comprendre pourquoi on aurait pu retrancher toute partie quelconque des précieuses dépositions faites par M. Astley. S'il en est ainsi, il me semble que le devoir du gouvernement est de délivrer de nouvelles instructions aux commissaires, afin de leur permettre de donner à l'enquête le plus d'étendue possible. Dans l'interrogatoire même de M. Treadgold, interrogatoire dont on donne ici des extraits, ou ce qui est supposé être des extraits, nous lisons ce qui suit. Un certain moment, on a posé cette question à M. Treadgold :

"Vos plans ont-ils été soumis au gouvernement ?" demanda Woodworth.

"Cela n'a rien du tout à faire avec l'enquête", répondit Treadgold, et la cour lui donna gain de cause.

Il me semble, pourtant, que cette question était parfaitement ici à sa place.

"Vous était-il nécessaire d'avoir la concession d'eau Achlen ?" demanda Woodworth. Treadgold refusa encore de répondre.

"Votre compagnie a-t-elle pris ses dispositions pour exploiter des mines de quartz ?" damanda Woodworth.

"Pas de réponse" dit Treadgold. On n'insista pas davantage.

Je cite encore, un peu plus loin :

Treadgold fait des menaces.

Treadgold a menacé d'intenter un procès, mais il n'a pas dit, a déposé Joslin, qu'il s'opposerait au bill Joslin dans le parlement.

"Notre querelle avait plutôt l'apparence d'une discussion d'affaires. M. Treadgold est un malin", a fait remarquer Joslin.

Après avoir mûrement réfléchi, il s'aperçut qu'il courait des risques s'il persistait à donner suite au projet.

Le juge Britton voulut savoir pourquoi.

"Treadgold a-t-il dit qu'il avait suffisamment d'influence sur les membres du parlement pour vous empêcher d'obtenir la concession ?" demanda Woodworth. M. Davey s'opposa à cette question.

"Treadgold m'a dit qu'il avait beaucoup d'influence sur les membres du parlement" dit Joslin.

"Et sur les membres du gouvernement ?"

"Oui, sur les membres du gouvernement," répondit Joslin.

Le juge Britton décida que le témoin n'avait pas besoin de répondre, si Treadgold disait qu'il avait de l'influence sur un membres quelconque du parlement.

"Treadgold" a dit Joslin, "fit remarquer que les membres du Conseil privé étaient ses amis, et qu'ils ne pourraient pas revenir sur ce qu'ils avaient décidé, à cause de l'opposition qui leur serait suscitée.

Il déclara qu'ils le soutiendraient envers et contre tous.

Des questions pressantes présentées par Woodworth, furent déclarées être sans importance..... Le juge Britton refusa d'admettre une certaine déclaration de sir Wilfrid Laurier consignée dans les Débats. Le docteur Catto désirait que cette déclaration fût joints à la preuve.

"Il nous faudra alors amener sir Wilfrid ici," dit le juge.

Iriez-vous jusqu'à assigner sir Wilfrid Laurier comme témoin ?" demanda le docteur avec la plus grande gravité.

"Je crois que ce qu'il y a de défectueux dans cette concession, c'est que M. Treadgold n'est nullement obligé de commencer les travaux assez tôt," dit Joslin en réponse à une question

Le juge Britton s'opposa à la façon dont s'y prenait le docteur pour poser ses questions.

Il y a, sur trois ou quatre pages de ce numéro de journal du 24 août, plusieurs questions qui paraissent avoir été jugées par la cour comme n'ayant aucun rapport avec cette affaire.

Le PREMIER MINISTRE : Je le croirais certes bien.

M. MONK : Si le gouvernement, après avoir lu ces questions et avoir pris connaissance des témoignages qui ont été donnés, est d'opinion que le juge a une tendance à restreindre l'enquête, comme le prétendent les intéressés, je considère qu'il est de son devoir de compléter les instructions données aux commissaires, afin que nous ayons une enquête complète et satisfaisante sur la question de savoir s'il est possible de procurer de l'eau aux mineurs à des conditions plus favorables. La commission devrait être modifiée, si c'est nécessaire. Le " Daily News " de Dawson, parlant de l'assemblée publique qui été tenue pour discuter cette grave question, dit :

Assemblée publique.

Il a été décidé de tenir une assemblée publique mercredi soir pour discuter la grave question que fait naître la conduite de la commission Treadgold qui siège actuellement.

On attendait de grands résultats de cette enquête, mais la population, en général, a perdu tout espoir d'en voir sortir quelque bien pour le territoire. L'attitude d'un des commissaires paraît être franchement hostile au public. Il est facile pour un simple spectateur de constater que les commissaires ne font aucune objection à admettre les témoignages fournis par les concessionnaires, mais ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que l'autre partie réussit à se faire entendre, vu que le juge Britton soulève continuellement des objections, prévenant même, sous ce rapport, les objections de l'avocat des concessionnaires.

Cette commission a été envoyée ici par le parlement pour faire une enquête sur certains faits et recueillir les témoignages et ce n'est pas à la commission à dire quels seront les témoignages qui doivent être admis.

Cela peut être exact ou inexact, mais si la commission n'a pas assez de latitude—et le ministre de la Justice peut s'en rendre compte en lisant les témoignages publiés par ce journal—il est du devoir du gouvernement de lui donner de nouvelles instructions.

Les commissaires devraient admettre et conserver tous les témoignages de quelque source qu'ils proviennent et ils pourraient ensuite consigner leurs objections dans leur rapport, mais c'est au parlement à dire quelle importance il faut accorder à ces témoignages.

En premier lieu, il avait été annoncé que les propriétaires de mines et les propriétaires d'immeubles seraient seuls entendus et ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté que d'autres témoins ont réussi à se faire entendre. Envoyez-nous des mineurs, disaient les commissaires et quand un mineur se présentait on lui faisait le reproche insultant d'avoir oublié la leçon de ses instigateurs.

On peut se permettre cela impunément avec des gens peu habitués à parler en public ou n'ayant pas le don de répartie, mais il ne serait pas toujours prudent de s'y résigner.

M. MONK.

Le peuple est convaincu qu'il faut autre chose et cette autre chose sera décidée à l'assemblée publique.

Des invitations seront envoyées à tous ceux qui n'approuvent pas l'attitude de l'opposition sur cette question et s'ils se croient en état de démontrer que le peuple n'approuve pas cette attitude, qu'ils viennent à l'assemblée et fassent valoir leurs arguments.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet, car la Chambre a d'autres questions à étudier, mais je maintiens que cet état de choses nécessite l'intervention du gouvernement, d'une manière ou d'une autre. On semble mettre toute sorte de restrictions à l'enquête et le public trouve ces restrictions si injustes qu'une assemblée publique a été convoquée pour aviser aux moyens à prendre pour rendre cette enquête utile à quelque chose. Il faut nécessairement qu'il y ait quelque chose de défectueux soit chez les commissaires, soit dans la commission et si l'on veut que le parlement soit complètement renseigné sur tous les détails de cette concession, il faut donner de nouvelles instructions aux commissaires, afin que l'enquête ne soit gênée en aucune manière.

La citation de tous ces journaux prendrait trop de temps, mais si l'honorable ministre veut en prendre connaissance, il admettra que dans ces circonstances le gouvernement ne peut pas rester inactif et qu'il lui faut absolument prendre les moyens de faire droit aux légitimes réclamations de la population du Yukon.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne vois pas quelle peut être l'intention de l'honorable député (M. Monk) en signalant à l'attention de la Chambre les écrits insultants de certains journaux, à moins qu'il ne veuille poursuivre une ancienne tactique qui consiste à vouloir quand même que le gouvernement se soit rendu coupable de malversation dans l'administration du Yukon. Ces attaques ne sont pas nouvelles ; elles ont été tentées à maintes reprises. Elles sont toutes tombées à plat et je ne crains pas de dire que celle-ci n'aura pas plus de succès que les précédentes. L'honorable député (M. Monk) ne m'a rien appris ce soir que je ne connaissais déjà. S'il a quelqu'un au Yukon pour le renseigner, j'en ai aussi.

M. MONK : Je ne crois pas que l'honorable premier ministre ait le droit de dire que j'ai quelqu'un au Yukon pour me renseigner. J'ai reçu ces documents avec prière de les porter à la connaissance de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député n'aime pas que je dise qu'il a quelqu'un au Yukon pour le renseigner, je suis prêt à retirer cette expression et à la remplacer par une autre. Il y a au Yukon des gens qui envoient aux députés des écrits diffamatoires, pour qu'ils soient portés à la connaissance de la Chambre. J'ai aussi lu ces journaux, car je reçois un courrier du Yukon. J'ai aussi des amis qui me

tiennent au courant de ce qui se passe dans ce territoire. Quant à l'assemblée publique qui devait avoir lieu le mercredi suivant la publication de cet article, je ne serais pas surpris d'apprendre qu'elle a été convoquée par quelques individus qui,—à l'exemple des trois tailleurs de la Rue Tooley qui s'intitulaient le peuple anglais,—se croient la population du Yukon.

Les instructions données aux commissaires sont amplement suffisantes et je considère qu'il serait prématuré de discuter la manière dont ils se sont acquittés de leur mission, et mon honorable ami ne me paraît pas avoir une juste idée de ses devoirs de député en se faisant l'écho de ces écrits insultants et grossiers. Quand le rapport nous sera soumis nous pourrons juger si les commissaires ont consciencieusement rempli leur devoir. A en juger par ce que je connais de l'enquete je ne puis reprocher au juge Britton d'avoir refusé d'admettre des témoignages qui n'avaient aucum rapport avec la question. Les instructions données aux commissaires ont été déposées sur le bureau de la Chambre et que je ne vois pas que le gouvernement puisse intervenir tant qu'il n'aura pas reçu le rapport de la commission.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre parle d'écrits injurieux que nous portons à la connaissance de la Chambre, mais je lui ferai observer que c'est la seule source d'information à laquelle nous puissions puiser pour savoir ce qui se passe dans cette partie reculée du pays ; et si ceux qui cherchent à connaître la vérité au sujet de cette concession en sont empêchés par le mauvais vouloir des commissaires ou des avocats, ils ont raison de s'en plaindre et de prendre les moyens de faire parvenir leurs protestations à la connaissance du gouvernement, qui seul a le pouvoir d'élargir le cercle et la portée de cette enquête.

Si les renseignements nous arrivent de cette source, pourquoi nous abstiendrions-nous d'en faire usage dans cette Chambre dans le but de faire rendre justice à cette population ? Où est le mal ? Je ne vois pas qu'il y en ait.

L'honorable premier ministre dit que les instructions sont amplement suffisantes ; cependant, à en juger par les témoignages publiés dans ce journal, il est évident que l'on suscite toute sorte d'objections au public. Il est possible que certaines questions posées n'aient pas de rapport avec la question, et la commission a raison de les rejeter. Mais autant que je peux m'en rendre compte, je ne vois aucune raison d'empêcher certaines questions qui étaient posées dans le but d'obtenir certains éclaircissements nécessaires, et qui, dans l'opinion de ceux qui les poseraient, auraient été utiles au parlement, dans l'étude du rapport de la commission.

Je dis donc que l'enquête me paraît trop restreinte et dans tous les cas, il est parfaitement légitime de présenter ici les réclamations des gens du Yukon qui croient que les commissaires devraient leur accorder plus de latitude pour prouver leurs griefs. L'honorable premier ministre dit qu'il ne voit rien à reprocher au juge Britton, le président de la commission, et ses remarques sur ce point seraient intéressantes à analyser. J'ai ici un article très sévère, que je m'abstiendrai de citer, vu sa longueur. Il s'agit d'une adresse qui a été présentée au nouveau juge du Manitoba. L'orateur fait allusion à cette commission du Treadgold, et se permet des remarques sévères mais très opportunes, si on les rapproche des écrits qui viennent de nous être lus. Si l'honorable ministre lisait cette lettre, je suis convaincu qu'il chercherait par tous les moyens, pour l'honneur de la magistrature, à empêcher les juges de faire partie de commissions de cette nature.

M. McCLEARY : L'honorable député sait-il que celui qui a écrit cette lettre ne représente que lui seul et personne d'autre ?

M. SPROULE : Je l'ignorais.

M. McCREARY : Lisez l'article de fond dont le "Globe" fait suivre la lettre qu'il emprunte au "Free Press" et vous verrez qui ce monsieur représente.

M. SPROULE : Il s'agit d'une adresse à un juge, et je considère qu'après ce qui vient de se passer, ces remarques sont très opportunes et s'appliquent tout particulirement à cette commission dont le journal de Dawson se plaint. Cet avocat a été désigné par le barreau du Manitoba pour présenter l'adresse et j'en conclus qu'il représente au moins le barreau du Manitoba.

M. McCREARY : L'article ne dit pas qu'il a été désigné par le barreau du Manitoba. Le barreau n'en connaissait rien ; je parle à titre de membre du barreau du Manitoba, et j'ajoute qu'en temps et lieu le barreau répudiera ces remarques.

M. ROCHE (Marquette) : Le juge ne les a pas répudiées.

M. SPROULE : Il est dit dans le journal que cet avocat a été choisi par le barreau du Manitoba pour présenter cette adresse et nous avons le droit de le supposer jusqu'à preuve du contraire.

M. COWAN : Que dites-vous de confier le remaniement des comtés aux juges ?

M. SPROULE : Je vois que cet avocat, M. John S. Ewart, qui parlait au nom du barreau du Manitoba, fait allusion à cette même commission et ajoute que si cela continue, on arrivera à un état de choses déplorable.

M. McCREARY : Je maintiens que John S. Ewart ne représentait pas le barreau du Manitoba en parlant ainsi, et l'honorable député n'a pas de raison pour prétendre le contraire.

M. SPROULE : J'affirme à bon droit qu'il s'est fait l'interprète du barreau du Manitoba. L'avenir prouvera si j'ai tort ou si j'ai raison.

M. MONK : Le juge s'est rangé de son avis.

M. McCREARY : Pas sur tous les points. Il a gardé le silence sur certains points.

M. SPROULE : Si on me le permet, je lirai cette adresse, qui, à mon avis, s'applique avec beaucoup de force au cas actuel. M. Ewart dit :

A la bienvenue qui vous a déjà été souhaitée en Chambre, que Votre Seigneurie me permette, la première fois que vous paraissez en cour, d'ajouter les félicitations que j'ai l'honneur de vous offrir, au nom du barreau, à l'occasion de votre élévation au banc judiciaire de la province.

Votre Seigneurie en conviendra, toute tentative de remplir le vide créé par l'élévation du juge en chef Killam à la cour Suprême du Canada est une tâche fort difficile, et je ne saurais donner de plus fidèle ni de plus haute appréciation de vos services à titre de juge au Manitoba, ni mieux exprimer les vœux que je forme pour le succès de Votre Seigneurie qu'en disant que je désire que vous soyez en toutes choses, sauf une seule, ce qu'il était. Le juge Killam possède à un haut degré les qualités et l'outillage d'un excellent juge, et c'est avec le plus vif regret que je vois disparaître sans retour les fréquentes occasions où j'avais le plaisir de plaider devant son tribunal, et cependant, Votre Seigneurie, je ne voudrais pas que vous acceptiez d'emploi ni d'émoluments en dehors de ceux se rattachant à votre charge.

Je suis fermement convaincu que la pratique récemment adoptée par le gouvernement consistant à créer de la besogne aux juges, sape par sa base l'utilité de la magistrature. Elle ébranle la foi du peuple dans l'impartialité et l'intégrité des juges.

Votre Seigneurie, les tribuneaux judiciaires sont le rempart qui protège la société contre l'anarchie. Leur force repose dans la sécurité qu'ils donnent à la propriété et aux droits et dans la satisfaction que l'administration de la justice donne au peuple. C'est donc le devoir de tout bon citoyen et peut-être, surtout le devoir des membres du barreau de veiller au maintien des sauvegardes établies, tendant à protéger la magistrature contre les influences qui lui sont nuisibles.

Votre Seigneurie, qui peut contempler avec équanimité et patience la situation actuelle de la charge judiciaire dans la province d'Ontario? A mon avis, il n'est pas bon que la magistrature soit à l'abri de toute critique ; mais pareille critique est un malheur et cette attitude intellectuelle qui cherche l'explication des décisions judiciaires dans les biais personnels des juges est un des états d'âme les plus déplorables qui puissent se manifester au sein de la société moderne.

Votre Seigneurie, le résultat de l'enquête Gamey, étant donné que M. Stratton dut être acquitté, était facile à prévoir : c'est que deux magistrats les plus éminents et les plus intègres d'Ontario passent, aux yeux d'une multitude de personnes, pour s'être laissé influencer par des circonstances étrangères à la preuve. Ceux qui connaissent ces juges, comme je les connais, ne nourrissent point pareille pensée, ou bien, si le langage du jugement est parfois de nature à évoquer cette idée, il nous est facile de l'éloigner de notre esprit. Mais il ne faut pas s'étonner que le gros du public et surtout les conservateurs ardents, ne soient pas si généreux et que ces juges aient été attaqués et condamnés non seulement dans la presse, mais au sein de la législature et à la tribune publique. Aux yeux de celui qui a le culte de sa profession, c'est là, je l'avoue, un signe de mauvais augure et fort inquiétant.

A Dawson, en ce moment, un juge qui hier encore, était partisan politique ardent, est en train de faire une enquête sur des questions en litige entre les deux partis politiques. Y a-t-il lieu de s'étonner que ses décisions soient transmises par voie télégraphique à l'opposition à Ottawa, et qu'elles y soient discutées et censurées ? Tandis que monsieur le juge Britton touche son traitement régulier, ses amis politiques lui offrent le plus joli voyage de plaisir qu'il soit possible de faire sur le continent et une gratification de $2,000. Son utilité judiciaire a cessé pour toujours, dans toutes les causes de couleur politique. Dorénavant, toute décision contraire au parti conservateur évoquera les souvenirs de la commission Treadgold.

Votre Seigneurie, l'habitude d'attribuer les décisions judiciaires à des influences illégitimes s'acquiert facilement et est déjà devenue tellement familière qu'une attaque dirigée contre monsieur le juge Maclennan, un des juges les plus intègres qui aient jamais revêtu l'hermine judiciaire, et motivée par son initiative relativement à une demande de jugement interlocutoire, cette attaque, dis-je, passe presque inaperçue. M. le juge Killam, lui aussi, a été l'objet des attaques les plus violentes de la part de la presse et on n'y prête guère plus d'attention que s'il s'agissait d'un simple politicien. Les poursuite contre les contempteurs des tribunaux deviennent presque impossible, et cela malheureusement, parce qu'il y aurait trop de gens impliqués.

Votre Seigneurie, maintenant que vous êtes monsieur le juge Perdue, les compagnies de chemin de fer vous enverront des émissaires qui vous offriront le transport gratuit sur les lignes de leurs réseaux. Je suis convaincu que vous refuserez toutes ces offres dégradantes. A ceux qui me demanderaient si je crois que les besognes de l'Etat et les billets gratuits sur les chemins de fer influencent les juges, je répondrais que la nature humaine est faible, que les mobiles qui influencent l'esprit agissent d'une façon fort subtile, et qu'il est plus facile aux spectateurs désintéressés de percer le secret de ces influences qu'il l'est à celui qui les subit ; que ces choses produisent d'ordinaire un état d'âme favorable aux donateurs, et que moi-même, avec tout le respect inné et acquis, j'allais presque dire le culte que je professe à l'endroit de la magistrature, je ne puis parfois réprimer la pensée que l'élévation à la magistrature n'immunise pas le juge contre les sentiments de gratitude pour les faveurs du passé ou l'agréable perspective de celles à venir.

Votre Seigneurie, c'est un fait de sinistre augure que les partis politiques, les gouvernements et leurs oppositions sont devenus, en ces derniers temps, les partis litigantes les plus assidues et que la pratique que je me hasarde à condamner a grandi et s'est propagée synchroniquement avec le développement de cette situation. Votre Seigneurie, à mon avis, rien ne saurait justifier l'emploi des juges à des besognes étrangères à leur charge et dont la rémunération n'est pas couverte par leurs traitements, étant donné que les gouvernements

du jour sont leurs employeurs et leurs payeurs. Le "gouvernement du jour" n'est ici qu'un euphémisme, répondant au nom de quelque politicien, représentant quelque parti politique. Si on accepte de l'emploi de M. Sifton et de M. Roblin, pourquoi pas également, de M. Borden et de M. Greenway ? Si on accepte une besogne du gouvernement du jour, dont les membres sont grandement intéressés dans tous ces litiges pourquoi n'accepterait-on pas de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de la Compagnie de la Baie d'Hudson ? Est-ce une réponse valable de dire que les juges sont trop intègres et trop au-dessus de faiblesses humaines pour se laisser influencer par ces engagements et si les juges peuvent accepter des billets gratuits de la part des compagnies de chemins de fer, sans que cela les influence, pourquoi n'accepteraient-ils pas également une futaille de vin de M. Galt, un ballot de soie de M. Stobart ou un sac de farine de la Compagnie de minoterie Ogilvie ?

Votre Seigneurie, j'ai longtemps hésité avant de déclarer publiquement ce que je viens de vous dire, au cours de cette adresse et j'ai attendu pour manifester ma pensée, quelque occasion solennelle qui pourrait peut-être assurer à mes paroles une publicité que ma situation privée ne leur permettrait pas d'atteindre. En outre, les juges eux-mêmes, j'en suis persuadé, bien qu'ils puissent probablement penser que mes observations soient intempestives et mal fondées, les accepteront comme la sincère expression d'opinion d'un homme qui, je les en assure, est loin d'être le seul à envisager avec crainte l'attitude actuelle du public à l'endroit de la magistrature de ce pays.

M. McCREARY : Lisez l'article de rédaction.

M. SPROULE : Il n'y a pas d'article de rédaction.

M. McCREARY : Vous allez trouver cet article dans le journal.

M. SPROULE : Je désire ajouter que M. Ewart, si je ne me trompe pas, est un neveu de feu l'honorable Oliver Mowat. C'est un membre éminent du barreau, et c'est à ce titre qu'il a présenté ces observations au juge qui prenait son siège pour la première fois. Cela étant, où voit-on donc qu'il soit inconvenant de soumettre à l'attention du gouvernement des sujets qui ont donné lieu à tant de mécontentements et de soupçons parmi le public, et qui sont de nature à détruire l'influence de la magistrature et le respect en lequel nos juges sont tenus ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est une chose fort difficile de satisfaire les honorables députés de la gauche. D'un côté, mon honorable ami nous blâme d'avoir nommé un juge pour conduire cette enquête du Yukon, et d'un autre côté l'orateur qui l'a précédé nous demande au contraire d'augmenter les pouvoirs de ce juge.

M. SPROULE : Ce que je demande, c'est que la portée de l'enquête soit étendue de façon à comprendre tout ce qui s'est passé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai l'espoir que la pression de l'opinion publique sera telle que les membres de cette Chambre se verront forcés de changer les règlements, afin qu'on ne nous inplique plus à l'avenir de ces longues citations d'articles de journaux. Dans mon humble opinion, et je crois aussi dans l'opinion de la majorité de cette Chambre, il est grand temps que nous revisions nos règlements pour mettre fin à cette déplorable habitude. Mon honorable ami, qui vient de soulever cette question, aurait bien garde de dire qu'il ajoute la moindre foi aux paroles qu'il vient de citer——

M. MONK : Au contraire, j'y crois absolument.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député serait-il prêt à assumer la responsabilité——

M. MONK : Je sais que les témoignages que j'ai cités n'ont pas dû être inventés. Je sais aussi qu'il s'est tenu une assemblée d'indignation, absolument comme je l'ai dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas beaucoup de renseignements sur ces gens-là; et si j'en avais, il est possible que je ne m'en servirais pas. Mais je suis sûr que mon honorable ami ferait rire de lui à Dawson s'il allait jusqu'à dire que les personnes qu'il a citées doivent être considérées comme ayant dit des choses qui valent la peine d'être prises en considération.

M. SPROULE : Mais il s'agit d'un journal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais je désire faire observer qu'il y a des semaines et des mois qu'on fait ainsi perdre du temps à la Chambre à discuter des articles de journaux. Et il ne s'est guère passé de jours sans qu'on ait attaqué le gouvernement au sujet de cette enquête, et sur la foi de ces simples articles de journaux. On nous a dit qu'une enquête départementale ne valait rien, et que la vérité ne pouvait être connue qu'en ayant une enquête présidée par des juges. Il y a des semaines et des mois qu'on nous tient ici à siéger jour et nuit, pour prêter l'oreille aux demandes d'enquêtes judiciaires faites par ceux-là mêmes qui trouvent aujourd'hui inconvenant que nous ayons nommé des juges pour conduire cette enquête.

M. SPROULE: Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que ce n'est pas à cela que nous nous en prenons, mais bien plutôt au fait d'avoir nommé un juge si récemment sorti de la vie politique, et qui s'était déjà occupé en Chambre précisément des mêmes questions sur lesquelles il est maintenant appelé à décider.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'objection pourrait avoir un certain poids, mais quant à moi personnellement j'ai la même confiance en M. le juge Britton que je pourrais avoir en tout autre

juge, et je crois que cette confiance est partagée par la majorité de cette Chambre et de la population du pays. Un grand nombre connaissent la vie privée de M. le juge Britton, et je suis sûr que tous ceux qui connaissent ce magistrat n'oseraient rien dire contre son caractère ou qui pourrait le moindrement affaiblir la portée d'une décision qu'il aurait rendue. Il n'est personne, je crois, appartenant à nos deux partis politiques, qui n'ait la plus entière confiance en l'honneur et en l'intégrité de ce juge. De tous nos magistrats, je crois qu'il était un des mieux qualifiés pour remplir le mandat qui vient de lui être confié. J'aurais la même confiance en tout homme faisant partie de la magistrature de la Haute cour d'Ontario.

Pourquoi soulever de ces sortes de questions entre deux partis politiques ? On a représenté qu'une enquête devrait être tenue avant que le gouvernement eût donné suite à ses actes, parce que la partie adverse avait quelque chose à dire. Je n'ai aucune confiance en cela, et je n'en ai jamais eue, car je crois que le gouvernement a agi au meilleur des intérêts du pays. Mais on a dit qu'il devrait y avoir une enquête. Eh bien ! pourquoi mêler la politique à cela ? Pourquoi l'honorable député (M. Monk) ne serait-il pas tout aussi désireux que je le suis de voir s'améliorer les conditions des intérêts miniers au Yukon ? Pourquoi ne le serais-je pas autant que lui ? Pourquoi ne serait-il pas désirable que nous connussions tous la vérité ? Et pourquoi accepter ici les déclarations de personnes que nous savons être absolument irresponsables, plutôt que celles d'une commission régulièrement instituée ?

Pourquoi l'honorable gentleman, qui habite une partie du pays très éloignée de là où s'est produit le différend n'accepterait-il pas le témoignage de ceux qui ont pu s'enquérir de ce qu'il en était, et en qui nous avons confiance? Nous savons tous qu'il y a là-bas une certaine classe de citoyens qui ne sont pas des sujets britanniques—celui-là même dont il est question est probablement un de ceux-là—qui ont ici des intérêts à servir. Même, la prétention émise par l'homme dont on a parlé n'est pas que cette entreprise pourrait être désavantageuse au pays—chacun sait au contraire que c'est là une chose excellente et nécessaire—mais qu'elle n'aurait pas dû être confiée à cette compagnie anglaise, et qu'il aurait fait lui-même ces travaux à bien meilleur marché tout en y trouvant de gros bénéfices. Cependant, tous ceux qui connaissent l'homme dont il s'agit savent qu'il n'est aucunement en état d'entreprendre ces travaux, ni même de conseiller à qui que ce soit de placer des capitaux dans cette entreprise. Ces travaux ne peuvent pas être faits sans y mettre beaucoup d'argent. Mais afin de vous démontrer à quel point il est regrettable que tout cela ait été soulevé en cette Chambre, laissez-moi vous faire voir quel a été le résultat de l'assemblée d'indignation que ces agitateurs ont pu convoquer. S'il faut en croire le rapport de la Presse Associée, le comité nommé à cette assemblée s'est déclaré satisfait de la façon dont l'enquête était conduite. Tous ces agitateurs et autres intéressés convoquèrent cette assemblée, et leurs propres amis durent convenir, par une résolution votée à cet effet, qu'ils étaient parfaitement satisfaits.

M. MONK : Où avez-vous vu cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le rapport de la Presse Associée. Et cependant, on fait perdre du temps à la Chambre en cherchant à faire croire au pays que cette commission ne fait pas son devoir. Mon honorable ami sait parfaitement qu'il y a au Yukon bon nombre d'excellents citoyens, tous bons Canadiens et sujets britanniques, des hommes ayant des intérêts considérables en jeu et appartenant aux deux partis politiques, qui n'approuvent par cette agitation. Pourquoi l'honorable chef de la gauche (M. Monk) ou quelque autre membre de la Chambre ne nous donne-t-il pas l'opinion de ces gens-là, que l'on sait être des hommes responsables et dont l'avis vaut la peine d'être pris en considération? Mais on se donne bien garde de le faire. J'ai eu moi-même l'autre jour un entretien avec un citoyen éminent, qui a de grands intérêts à Dawson, et dont toutes les sympathies sont pour le parti conservateur, et cet homme m'a dit qu'il blâmait entièrement les agitateurs qui cherchaient ici à soulever tout ce tapage.

M. MONK : L'honorable député (l'honorable M. Sutherland) croit-il donc qu'il n'y avait absolument aucune raison de tenir une enquête?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne prétends pas connaître tout ce qui se passe, pas plus que mon honorable ami. Quand on nous fait observer qu'il paraît y avoir des raisons d'ouvrir une enquête, je suis porté pour ma part à me prêter à ce désir. Les parlements comme les individus, n'ont jamais trop de renseignements, quand il s'agit d'être fixé sur quelque chose qu'on veut entreprendre. D'après ce que je puis connaître du pays, j'ai toujours pensé que l'eau était nécessaire là-bas au succès des opérations minières, et qu'il fallait trouver quelque moyen de fournir cette eau. Je n'aurais jamais pensé, quant à moi, à recommander au gouvernement ou au parlement de se lancer dans ces grandes dépenses ; et alors il ne restait plus que l'alternative de trouver quelque compagnie responsable pour entreprendre ces travaux. Laissez-moi saisir cette occasion pour dire quelques mots au sujet de M. Treadgold. Parce que le nom de M. Treadgold a été mêlé à cette affaire, on cherche à jeter du louche sur toute l'entreprise. Eh bien ! quels sont les faits? La compagnie représentée par M. Treadgold est une des compagnies les plus

responsables et les plus respectables qui aient jamais été organisées au Canada. Le gouvernement, ayant pris les renseignements nécessaires, reçut de lord Strathcona l'assurance que ceux qui constituaient cette compagnie ne laissaient absolument rien à désirer, tant sous le rapport du caractère que sous celui des moyens financiers pour mener l'entreprise à bonne fin. Lord Strathcona n'aurait pas pu se montrer plus enthousiaste, quand même il se serait agi de la Banque d'Angleterre. Peut-on supposer un instant que ces hommes qui occupent dans la société et dans le monde financier une position élevée consentiraient à se trouver mêlés à des aaires louches ? Je crois qu'ils sont entrés dans cette affaire, en sachant parfaitement qu'ils sont les premiers intéressés à mener ces travaux à bonne fin, car ils ne sauraient espérer sans cela tirer bénéfices des intérêts considérables qu'ils possèdent en cette région. Il y a de grands gisements aurifères qu'il est impossible d'exploiter sans eau. C'est là chose parfaitement reconnue, et c'est pourquoi le gouvernement et le parlement se sont tous deux décidés d'agir.

Je suis prêt à admettre qu'advenant le cas où les avis diffèrent, il est bon d'aller aux renseignements, et de chercher à savoir s'il ne serait pas possible de faire encore mieux et d'opérer quelques changements dans l'intérêt du public. En réalité, je crois que toute cette affaire repose il sur des bases parfaitement équitables. Mais on croirait, à entendre cette discussion, qu'on a dû accorder de grandes concessions à cette compagnie. Cependant, on n'a demandé aucune concession particulière au gouvernement. Ces capitalistes étaient prêts à mettre quatre ou cinq millions dans une entreprise qui, menée à bonne fin, serait d'un grand avantage pour le public. Mais ils ne nous ont demandé ni subventions ni privilèges spéciaux pour leu permettre de mener leur entreprise à bonne fin. Il s'agit ici d'améliorations que tous les membres de cette Chambre devraient être désireux de voir exécuter d'une façon pratique. Je suis heureux de voir que ceux qui à tort ou à raison, se sont élevés contre ce projet, ont eux-mêmes déclaré—et c'est là pourquoi je m'adresse à cette Chambre—qu'ils étaient satisfaits. C'est là ce que je crois comprendre d'après les dépêches de la Presse Associée, mais il me répugne, cependant, pour ma part, à communiquer ces dépêches à cette Chambre. Trop souvent, on nous lit ici des articles et des extraits de journaux, qu'on sait avoir été rédigés dans un esprit absolument partial, et on ira même jusqu'à nous lire des télégrammes qui seront contredits le jour suivant. Je crois comprendre, d'après le rapport de la Presse Associée, que cette grande assemblée, convoquée par ceux qui croyaient avoir des griefs à faire valoir, avait décidé à la majorité des assistants qu'il n'y avait aucun reproche à formuler contre les commissaires.

M. McCREARY : Il est évident que les honorables membres de la gauche se sont mis en tête de nous créer de toute manière de l'obstruction, au lieu de discuter le bill du remaniement électoral en ce moment devant la Chambre. Je ne puis assigner d'autres mobiles à leurs actes, car je crois qu'ils doivent avoir plus de sens commun que d'attacher de l'importance aux fatras dont on nous a donné lecture ce matin. Quand, par exemple, le leader de l'opposition, vient nous lire des extraits d'un certain " High Mountain Screecher " du Yukon, ou autre journal de ce genre, afin de chercher à rejeter sur le gouvernement la responsabilité des actes de M. Treadgold, et quand celui-ci dit : " Je suis le gouvernement du Canada ", eh bien, il nous faut en conclure que M. Treadgold est un imbécile, ou qu'il n'a jamais prononcé ces paroles. Je dois avouer que je penche pour cette dernière alternative. On rencontre parfois des choses extraordinaires dans les journaux. Par exemple, le "Globe," dont l'honorable leader de la gauche nous a déjà donné des extraits, a annoncé, il y a une semaine, que les élévateurs du Manitoba pouvaient recevoir 150 millions de boisseaux. Cela a été reproduit par plusieurs journaux de Montréal et d'Ottawa, et personne n'a paru mettre la chose en doute. Il est cependant facile de s'apercevoir qu'on a commis là une grosse erreur.

M. SPROULE : Devons-nous comprendre que l'article que j'ai cité n'était pas exact ?

M. McCREARY : Attendez un instant, et je parlerai de cet article. Je suis allé aux renseignements, et j'ai appris qu'on avait mis tout simplement 100 millions en trop, et cependant je n'ai pas vu qu'aucun journal ait rectifié ces chiffres. Eh bien, il doit en être de même pour quelques-unes de ces dépêches du Yukon. J'ai reçu le journal dont l'honorable député a parlé, et je sais qu'il s'y trouve bien des inexactitudes. Par exemple, on nous a dit que M. Astley, un ingénieur bien connu, avait soumis à la commission un projet grâce auquel il se faisait fort de fournir toute l'eau nécessaire pour une dépense de un million et demi de dollars. Je conais très bien M. Astley. Il vient de Quyon, petit village d'environ 200 âmes, située à quelques milles d'Ottawa. Il avait déjà fait quelques arpentages dans les prairies, et il était arrivé il y a quelque vingt ans à Winnipeg, où il avait été nommé assistant-ingénieur de cette ville. Il a toujours, depuis, exercé ces fonctions d'assistant-ingénieur. Quand le frère de l'honorable député de Grey-est était président du comité des travaux publics et du comité des finances dans le conseil de ville de Winnipeg, il ne lui serait jamais venu à l'idée de consulter M. Astley au sujet du système hydraulique de la ville de Winnipeg. M. Astley recevait là $3 ou $4 par jour, et cependant on ne songea pas un seul instant à le consulter quand on commença à faire des travaux

hydrauliques à Winnipeg. C'est là cependant le même ingénieur qu'on a envoyé au Yukon afin de trouver un moyen pratique de fournir de l'eau aux mineurs, et on a dû certes trouver la chose fort étrange à Winnipeg. Bien plus, c'est là le même homme dont on vient aujourd'hui nous soumettre les devis estimatifs en cette Chambre. Quelques-uns des premiers mineurs du Yukon, et que je connais depuis 20 ou 25 ans, m'ont informé que les gens de là-bas ne seront satisfaits que quand le gouvernement aura entrepris de fournir l'eau aux mineurs en dépensant pour cela environ $2,000,000.

Il n'y a pas un ingénieur de quelque réputaion qui voudrait se rendre là pour entreprendre de dépenser l'argent nécessaire à l'approvisionnement de l'eau. On peut trouver des gens comme C. Astley pour édifier des projets, mais pas un financier sérieux ne risquerait son argent pour mettre ces projets à exécution.

Quant aux paroles de l'honorable député de Elgin-est (M. Ingram) à l'adresse de M. Ewart, je ferai remarquer que je connais ce monsieur depuis vingt ans. Il est maintenant l'un des membres les plus estimés du barreau du Manitoba. Je crois même qu'il en est présentement le doyen. C'est un homme parvenu à une haute éminence dans sa profession, et c'est aussi un homme ayant certaines idées bien à lui.

Il prononce des discours là-bas de temps en temps, lorsque l'occasion se présente ; il prononce certains discours et il écrit certaines lettres que, j'en suis sûr, ces honorables messieurs de l'opposition n'approuveraient aucunement, notamment un discours sur la guerre des boers et sur quelques autres questions, comme celle des écoles. Ce monsieur est toujours très heureux de trouver une occasion de faire connaître au public ses idées particulières ; et, sans doute, il a voulu profiter de la circonstance où il présentait une adresse à M. le juge Perdue pour faire de la réclame en faveur de quelques-unes de ses opinions. Je prie l'honorable député de lire le reste de l'article, y compris le commentaire qui le suit, et dont le barreau du Manitoba s'occupera sans doute.

M. LANCASTER : Ce discours de M. Ewart ne fut-il pas prononcé devant le barreau du Manitoba assemblé dans le but de rendre hommage au nouveau juge ?

M. McCREARY : Il est certain que la cour était ouverte ; il devait y avoir huit ou dix avocats présents là pour affaires, et M. Ewart a saisi l'occasion de prononcer ce discours.

M. LANCASTER : N'était-il pas le porte-parole du barreau manitobain ?

M. McCREARY : Non.

M. LANCASTER : Les avocats étaient tous présents, et aucun d'eux n'a répudié ses paroles.

M. McCREARY : Voici ce qu'il dit :

Votre Seigneurie, à l'occasion de votre première apparition en cour, me permettra-t-on de renouveler les compliments de bienvenue qui vous ont été présentés en Chambre, et de vous offrir, au nom du barreau, nos félicitations en conséquence de votre nomination comme juge de cette province ?

Puis il continue :

Je vous remercie beaucoup de vos félicitations.

Jusque là M. Ewart représentait le barreau du Manitoba ; mais lorsqu'il se lança dans ces autres considérations, il ne représentait pas le barreau ; il représentait M. John S. Ewart. Voici ce que dit à son sujet un journal de Winnipeg :

M. Ewart est un homme à idées prononcées, et assez fréquemment il trouve ou suscite l'occasion de les faire connaître. Au sujet de ce discours il s'est produit assez généralement une méprise dont M. Ewart, dans un sens, est lui-même responsable. Car, en félicitant M. le juge Perdue de son élévation à la judicature, M. Ewart a prétendu être le porte-parole du barreau de Winnipeg ; mais il n'a pas eu soin de faire comprendre que les observations subséquentes faites par lui étaient l'expression des vues personnelles de John S. Ewart. M. Ewart, bien entendu, n'a parlé que pour lui-même, et il est malheureux qu'il ne l'ait pas nettement déclaré. La conséquence c'est que, de bonne foi, on pourra citer le discours de M. Ewart comme étant l'expression de l'opinion bien mûrie de la société des juristes du Manitoba. La question soulevée par M. Ewart n'a jamais été débattue par le barreau de la province. Si on la soulevait, M. Ewart verrait que beaucoup, probablement le plus grand nombre, de ses savants confrères ne partagent pas son opinion. M. Ewart a exposé ses vues fortement, mais il y a deux côtés à la question. Les juges sont supposés être des gens d'une pénétration plus qu'ordinaire, d'un caractère élevé, planant au-dessus des considérations de lucre personnel ou d'esprit de parti qui peuvent influencer les autres. A ceux qui ne sont pas de la profession, il semblerait donc que les juges mieux que tous autres sont propres à décider de questions comme celles soulevées par les accusations Gamey. Des partisans outrés peuvent être dépités par le jugement de la commission ontarienne ; mais nous croyons que des milliers de gens dans Ontario, dans l'un et l'autre parti sont heureux que l'affaire ait été jugée par un tribunal indépendant et impartial. Aucun autre corps qu'une commission de juges n'aurait pu s'occuper utilement de l'affaire. Les juges planent, ou doivent planer, au-dessus des préjugés populaires ; et si parfois ils sont en butte temporairement aux accusations, qu'ils soient sans inquiétude, s'ils ont le témoignage de leur conscience. M. Ewart exagère l'importance de la faction qui s'est élevée contre les juges Falconbridge et Boyd dans Ontario, et le juge Britton dans le Klondike. Il suffit de bien peu de gens, d'un certain acabit pour faire beaucoup de tapage. Dans l'accomplissement de leurs fonctions judiciaires ordinaires, les juges ont à s'occuper de questions politiques, et il arrive assez fréquemment que leurs jugements sont acceptés sans récrimination par le perdant. Il s'est produit un cas dans notre province l'autre jour, où le juge en chef Killam fut couvert d'injures parce qu'il lui avait été impossible d'accepter les vues d'une des parties dans un procès politique. M. Ewart ver-

rait-il là une raison suffisante pour enlever aux tribunaux leur juridiction en matière de contestation d'élections ou autres causes politiques ? Sans doute, il ne le penserait pas. Les gens en général, ne sont pas assez aveuglés par l'esprit de parti pour suspecter la droiture de nos juges appelés à juger les procès politiques ; et les juges ne perdront rien en donnant au public le bénéfice de leurs services désintéressés dans ces causes.

M. LANCASTER : Qu'est-ce que l'honorable député cite ?

M. McCREARY : Je cite un article du " Free Press ", de Winnipeg, faisant suite à l'article lu par l'honorable député, M. Ewart, lequel dans cet article, exprime des vues singulières. Il dit que les juges ne devraient pas accepter de billets gratuits des compagnies de chemin de fer, pour quelque raison que ce soit, et que même avant leur élévation à la judicature, il vaudrait mieux qu'ils n'acceptassent pas ces billets. J'aurais recommandé, fortement que M. Ewart fût nommé juge au Manitoba ; mais étant donné que son bureau, composé de lui-même et de ses fils, a été pendant nombre d'années chargé des affaires du chemin de fer Northern Pacific ; que, même, ce chemin de fer a été un de leurs meilleurs clients, et que M. Ewart va probablement accepter de cette compagnie des billets gratuits, je me demande s'il serait bien prudent de le recommander ; car ses relations avec cette compagnie pourraient influencer ses jugements. Je ne sais trop de quelle manière ces messieurs auraient voulu que ces enquêtes fussent conduites. Par qui l'auraient-elles été, si ce n'est par un juge ?

M. INGRAM : Par un juge qui n'aurait pas pris part à la discussion du sujet en ce parlement.

M. McCREARY : Il n'est pas de juge qui n'ait été dans la politique plus ou moins à une certaine époque. Je connais des juges de la province d'Ontario qui ont été naguère parmi les conservateurs les plus prononcés de cette province ; pourtant, personne n'a jamais osé suspecter leur impartialité. Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) connaît un gentleman de la ville de Perth qui a été nommé juge de la cour de Comté, et qu'il sait être un conservateur des plus prononcés de la province ; mais jamais à ma connaissance son impartialité n'a-t-elle été mise en doute.

M. COCHRANE : L'honorable député connaît-il un seul autre juge que M. le juge Britton à qui on ait soumis une question qu'il avait précédemment débattue en cette Chambre ?

M. McCREARY : La question d'une commission n'a jamais été débattue ici ; la concession Treadgold y a été discutée d'une manière générale.

M. COCHRANE : Il a exprimé une opinion sur la question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, non.

M. TALBOT : Le juge Britton ne faisait pas partie de la Chambre à cette époque.

M. COCHRANE : Oui, il y était.

M. McCREARY : Tout ce que j'ai à dire, c'est que lorsque le chef suppléant de l'opposition (M. Monk) lit ces longs articles de journaux, il poursuit simplement cette politique d'obstruction qui retient les députés, notamment ceux de l'ouest, loin de leurs foyers, beaucoup plus longtemps qu'il ne serait absolument nécessaire.

L'honorable DAVID TISDALE (Norfolk-sud) : C'est la première fois, en seize ou dix-sept ans, que je prends la parole sur le sujet d'une motion d'ajournement ; et si je parle maintenant c'est que je connais quelque chose de M. Ewart et que je désire m'occuper des observations faites par l'honorable préopinant (M. McCreary) sur le compte d'un confrère au barreau. L'honorable député a commencé par admettre que personne ne saurait nier la respectabilité de M. Ewart et la haute position qu'il occupe au barreau. J'ai connu M. Ewart depuis nombre d'années, dans la vie publique et dans la vie privée, et je puis dire qu'il est un des avocats les plus habiles du barreau canadien, le chef du barreau de sa province, un homme dont l'honnêteté est au-dessus du soupçon, et indépendant des parties politiques, bien qu'il soit très nettement libéral.

M. McCREARY : Pas du tout ; il a voté pour les conservateurs depuis cinq ans

M. DAVIS : Vous pourriez tout aussi bien dire que M. Roblin est libéral.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député parlera à son tour. Je vais dire ce que j'ai à dire ; et ce sera à la Chambre et au peuple manitobain à décider si j'ai tort ou raison. En ma qualité d'ancien membre du barreau, dont je faisais partie probablement avant que l'honorable député (M. McCreary) ait vu le jour, je regrette de le voir s'évertuer à salir la réputation de son confrère au barreau, comme il vient de le faire par ses insinuations sur le compte de M. Ewart. M. Ewart, en prenant cette attitude tranchée, remplissait sans doute un devoir pénible.

Si, comme l'honorable député l'a dit, M. Ewart a ses particularités, je ne m'en suis jamais aperçu, si ce n'est qu'en politique j'ai toujours observé qu'en tout temps il avait le courage de ses opinions. Les critiques de l'honorable préopinant ne l'atteignent pas ; et je ne crois pas que M. Ewart ait jamais rempli un devoir plus pénible que lorsque, mû par sa conscience, il fit cette déclaration. Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'on doive critiquer les juges en toute occasion. Il est des circonstances, je l'admets, où les juges peuvent être l'objet de la critique ; mais nous devons mettre beaucoup de circonspection dans l'exercice

de ce droit ; car une fois sur le banc, ces juges ne peuvent se défendre. Par conséquent, ce n'est que pour des raisons très sérieuses, et en des termes très mesurés que cette critique doit être faite. La meilleure manière de nous rendre compte du sens et de l'effet des paroles prononcées par M. Ewart, c'est de prendre connaissance de la réponse que fit le juge. J'en citerai quelques passages :

Je reconnais qu'un juge doit éviter, autant que possible, de se trouver mêlé dans une enquête, ou dans une commission de nature à l'engager dans une controverse politique ; je suis aussi d'avis qu'il ne doit accepter d'aucune personne ou compagnie pouvant être partie dans un procès qui lui sera soumis, aucune faveur ou don qui puisse donner à penser que son jugement est influencé.

Ces paroles nous font voir quel fut l'effet de l'opinion exprimée par M. Ewart. Je suis de ceux qui approuvent cette déclaration du juge ; et en me prononçant ainsi, je reconnais que les deux partis politiques ont à diverses époques utilisé les juges pour instruire et juger ce qu'on pourrait appeler justement des procès politiques. Il y a nombre d'années, l'opinion publique n'était pas mûre sur cette question. Et lorsqu'un particulier, occupant la haute position de ce gentleman, a le courage d'exprimer son opinion en la matière, sa conduite mérite l'approbation.

M. McCREARY : Je m'oppose à ce que l'honorable député désigne M. Ewart comme membre du parti libéral. Voilà nombre d'années qu'il n'est plus membre de ce parti.

L'honorable M. TISDALE : Je ne crois pas qu'il ait jamais voté contre le parti libéral, si ce n'est peut-être pour des motifs personnels.

M. McCREARY : Il n'est plus membre du parti libéral depuis que la question des écoles a été discutée au parlement.

L'honorable M. TISDALE : Si l'honorable député veut me le permettre, je continuerai.

M. McCREARY : Tenez-vous en aux faits, et je ne dirai rien.

L'honorable M. TISDALE : Il ne sied guère à un honorable député, et surtout à l'honorable préopinant, qui prend si souvent la parole que (M. McCreary), d'interrompre constamment comme il le fait. Je lui ai permis de le faire à deux ou trois reprises ; mais je prie maintenant l'honorable député de se contenter d'interrompre une seule fois. Je refuse de continuer cette discussion davantage ; je soumets son histoire politique et la mienne, en cette Chambre et au dehors, et même dans sa propre province où il a demeuré si longtemps et que j'ai simplement visitée. Je soumets nos deux histoires, dis-je, au jugement du peuple. Après mûr examen, j'exprime l'opinion que nous ne pouvons nous dispenser d'utiliser les tribunaux judiciaires dans certaines circonstances. Mon opinion c'est qu'ils ne devraient être appelés à décider que certaines questions générales, qui pourront leur être référées de temps à autre par les législatures, notamment les contestations d'élections. Nous savons tous à quels abus se prête le jugement de ces sortes de causes par des corps politiques. Au contraire, dans l'ensemble, le jugement de ces causes par les tribunaux judiciaires a donné d'excellents résultats. Mais je ne suis pas d'avis qu'on doive référer un cas spécial à tel ou tel juge. Non pas que je n'aie pas confiance dans l'honnêteté des juges ; mais je pense qu'il y a eu lieu de critiquer la référence de cette affaire au juge Britton. Le juge Britton est un de mes vieux amis. Nous avons étudié ensemble dans nos jeunes années ; je le tiens personnellement en haute estime. Mais étant donné la nature humaine, je dis que le gouvernement n'aurait pas dû le nommer, et que le juge n'aurait pas dû consentir à être nommé, pour remplir une telle fonction. Il se trouve placé dans une position difficile.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra-t-il dire ce qu'il y a de politique dans cette province? Je n'ai jamais pu y voir rien de cette nature. Le juge prend les faits tels qu'ils sont.

L'honorable M. TISDALE : Elle porte sur une des questions les plus brûlantes qui divisent les partis politiques ; sur une des questions les plus importantes pour le présent gouvernement et pour le peuple canadien. L'administration du Yukon est, à n'en pas douter, une question brûlante; dans toute l'étendue du pays, la population est profondément divisée sur la question de savoir comment ce territoire lointain a été gouverné.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là le sujet de son enquête.

L'honorable M. TISDALE : Je suis surpris d'apprendre quels grands éloges lord Strathcona fait de ces gens ; je ne vois pas comment cela peut se concilier avec le fait refuse de répondre aux questions raisonnables qu'on leur pose. Le public est mis par là en défiance ; et il est très malheureux qu'ils cherchent ainsi à empêcher cette libre discussion des questions que nous tenons toujours à avoir devant un comité de cette Chambre. En justice pour le juge Britton, on n'aurait pas dû lui demander de se charger de cette commission. Je ne me prononcerai pas sur son droit d'accepter ; mais je pense qu'il a manqué de prudence en acceptant ; et il est malheureux qu'on lui ait demandé d'agir. Je ne dis pas qu'il sera influencé, si ce n'est dans la mesure où, par suite de la faiblesse de notre nature humaine, nous pouvons être amenés à céder aux influences qui s'exercent sur nous. Je ne me croirais pas justifiable de dire un seul mot de na-

ture à nuire à la réputation d'intégrité du juge Britton ou à jeter du louche sur ce qu'il pourra faire dans la circonstance. Si les juges ne sont pas suffisamment rémunérés, augmentons leur traitement ; mais ne leur payons pas un supplément de salaire de cette manière. Je reconnais bien que les deux partis se sont servis de juges pour faire cette besogne dans le passé ; mais cela ne veut pas dire qu'on a agi sagement. Le News de Toronto, est un grand journal indépendant. S'il continue à se montrer indépendant des deux partis politiques comme il l'a fait par ses franches déclarations en cette matière, il va se faire une grande réputation. Je partage l'avis du ministre des Travaux publics, qu'on donne trop de temps en cette Chambre à citer les journaux ; mais dans le cas actuel, mon honorable ami (M. Monk) était à tous égards justifiable de signaler cette affaire à notre attention. S'il s'était agi d'un article de rédaction, on n'y aurait guère attaché d'importance ; mais il a cité des témoignages recueillis devant la commission ; et ce qu'il en a cité était suffisant pour le justifier de signaler l'affaire à l'attention du gouvernement. Quant à la plainte formulée par mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary), au sujet de la perte de temps, je ferai observer que sur cette question, c'est lui qui a fait le discours le plus long, comme il lui arrive fréquemment lorsqu'il prend la parole.

M. W. A. GALLIHER (Yale et Caribou) : Un mot seulement au sujet de l'article cité par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). En ma qualité de membre du barreau manitobain, je puis bien me permettre de dire quelques mots relativement à cette affaire. J'ai le plaisir de connaître M. Ewart depuis vingt ou vingt-deux ans ; et je n'hésite pas à déclarer qu'il est un avocat très estimable et des plus habiles. La prétention de mon honorable ami de Grey-est, c'était que M. Ewart, dans son adresse de bienvenue à l'honorable juge Perdue, était le porte-parole de tout le barreau du Manitoba. Je le conteste ; et je crois que M. Ewart lui-même serait le premier à dire que l'opinion exprimée par lui au sujet de la nomination de juge pour faire partie de commissions, était sa propre opinion seulement, et non pas celle de tout le barreau manitobain. M. Ewart, dans la circonstance, s'est tellement éloigné de la pratique ordinaire dans ces sortes d'adresses, que pour tout membre de la profession d'avocat, ce fait seul suffirait à établir qu'il parlait seulement en son nom et non pour le barreau.

M. SPROULE : N'avais-je pas raison de croire qu'il parlait au nom du barreau, lorsqu'il l'a déclaré lui-même formellement et lorsque ses confrères, qui devaient être présents en grand nombre, n'ont pas nié qu'il exprimait leurs sentiments ?

M. GALLIHER : Si l'honorable député (M. Sproule) était avocat, il comprendrait mieux la question. Il est vrai que M. Ewart, à titre d'ancien membre du barreau, fut désigné pour souhaiter la bienvenue au juge. Naturellement, M. Ewart a déclaré qu'il présentait les félicitations du barreau, mais qui prétendra que ce qu'il a ajouté ensuite était l'expression des sentiments de tout le corps des avocats ?

M. SPROULE : Comment puis-je le savoir ?

M. GALLIHER: C'est à mon honorable ami à dire s'il se croit justifiable d'interpréter ainsi les paroles de M. Ewart. Mais un membre du barreau ne saurait douter que, ce discours différant tellement de ceux qu'on prononce en pareille circonstance, il est évident de prime abord qu'il ne reflète que les sentiments de M. Ewart. Je connais assez celui-ci pour dire que, si on lui demandait s'il a exprimé son opinion ou celle du barreau du Manitoba, il répondrait franchement qu'il n'a exprimé que ses propres sentiments.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan): M. l'Orateur, je ne me propose pas de retenir longtemps l'attention de la Chambre ; mais je crois que le représentant de Grey-est aurait fait preuve de plus d'impartialité si, après avoir lu cette harangue politique de M. Ewart, il eût fait connaître la réponse de M. le juge Perdue. Le député de Grey-est a voulu démontrer que M. Ewart se faisait l'interprète du barreau du Manitoba. En vérité, M. Ewart lui-même a déclaré qu'il avait longtemps attendu cette occasion, mais le barreau du Manitoba ne cherchait pas à lui fournir l'occasion de prononcer cette harangue politique. Voici ce que M. le juge Perdue a dit dans cette circonstance :

Le juge Perdue, en réponse, remercia M. Ewart et le barreau de leurs félicitations et leur demanda leur indulgence et leur concours dans l'accomplissement de ses devoirs.

Puis il ajouta :—

Puis il ajouta :

J'approuve une grande partie de ce que vous avez dit, M. Ewart, touchant les attributions des juges. A vrai dire, ma commission est trop récente pour que je me permette de commenter au long ces attributions. Ces commentaires siéraient mieux dans la bouche d'un juge plus expérimenté, mais je crois pouvoir dire que j'admets qu'un juge doit éviter autant que possible d'être mêlé à toute enquête ou commission qui l'entraînerait dans une controverse politique et qu'il ne doit accepter aucune faveur de toute personne ou corporation qui pourrait un jour être partie à un procès qu'il serait appelé à juger.

Quant à ce que vous avez dit de M. le juge Killam, qui aurait présidé une certaine commission, je dois avouer que je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point. La commission dont vous parlez, avait pour but de refondre les statuts du Manitoba, tâche très importante qui intéressait profondément le barreau et le public, et je ne connais personne qui aurait pu présider une pareille commission d'une manière

plus habile que ce jurisconsulte si distingué et si expérimenté. Un juge est maître de ses loisirs et, si M. le juge Killam, à temps perdu, a présidé cette commission de la refonte des statuts, je ne vois pas qu'on puisse reprocher au gouvernement de l'avoir rétribué pour avoir consacré ses loisirs à servir le public. De plus, il y a des précédents en Angleterre. Je me rappelle que là-bas, des juges ont présidé ces commissions et je n'ai jamais entendu blâmer leur conduite. Quant à la possibilité d'influencer les juges en leur confiant de pareils travaux, je ne vois pas comment cela peut avoir lieu. Il ne faut pas perdre de vue que les juges sont nommés par les gouvernements qui appartiennent toujours à un parti politique ou à l'autre. Il est peu probable qu'un juge nommé par le gouvernement du jour se croie nécessairement obligé envers ce parti de manière à fausser son jugement ; je crois qu'il n'en est pas ainsi.

Je vous remercie beaucoup pour les félicitations que vous m'avez adressées, et je vous promets de considérer attentivement et de ne jamais perdre de vue le sujet de vos observations.

On voit donc que M. le juge Perdue n'a pas approuvé les déclarations de M. Ewart. Je me demande comment le député de Grey-est peut prétendre qu'il est possible aux juges de ne rien avoir à faire à la politique. Et la revision des listes électorales ? Et le recensement des bulletins ? Et les requêtes en invalidation d'élections ? Cela est tout à fait impossible, et il est absurde de croire qu'un jugement partial sera rendu parce qu'un juge fut un jour membre du parlement.

La carrière de nos juges depuis trente ans ne donne pas raison aux assertions de la gauche.

La motion d'ajournement (M. Monk) est repoussée.

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes.—(Très honorable premier ministre.)

A l'article : Ontario, comté de Brant.

L'honorable M. TISDALE : L'autre soir, j'ai commenté longuement la division qu'on aurait dû adopter pour le comté de Brant. Je ne me propose pas de rien ajouter ni de rien répéter. Mais, j'entends présenter une résolution ou deux, suivant le résultat qui suivra la mise aux voix de mes propositions. Si la première résolution que je présenterai est repoussée, je serai obligé d'en présenter une autre. Le plan que j'ai exposé l'autre soir et que j'ai appelé le plan de la cité est celui que le conseil municipal et la chambre de commerce de la ville de Brantford considèrent comme une division raisonnable du comté. Afin de prouver que la proposition que je vais faire est pertinente, je ferai observer que le comité a divisé Brant en deux circonscriptions électorales, l'une appelée Brantfort et l'autre Brant. Quant à la population, voici ce qui en est : D'après le bill la population de Brantford dépassera celle de Brant de 1,594 habitants, parce qu'on aura ajouté à la ville, la partie ouest du township de Brantford et le township d'Oakland. On a proposé au comité de faire une circonscription électorale de la ville de Brantford et une autre du reste du comté, la première s'appelant Brantford et l'autre Brant. J'ai saisi l'occasion de dire alors, et je répète, qu'en vertu de cette division Brantford serait beaucoup plus petit que Brant ; mais si on laisse de côté le township de Tuscarora dont la population est de 3,170 habitants, tous des Indiens, sans un seul électeur, il y aura une différence de population de 1,732 entre les deux collèges électoraux, ce qui ne fait qu'un écart de 138 entre les deux plans proposés.

Je propose que l'article 27 soit modifié de la manière suivante :

La ville de Brantford formera le district électoral de Brantford et élira un député.

M. HEYD : J'ai suivi l'exemple de mon honorable ami, l'autre soir, en prononçant mon principal discours sur cette question, et je n'entends pas parler longuement aujourd'hui. En 1882, lorsque nos adversaires firent leur fameux gerrymander, on ne trouva personne dans la ville de Brantford qui voulût assumer la responsabilité de l'injustice perpétrée envers Brant-sud, par la répartition d'alors. Tous les conservateurs niaient leur responsabilité. L'injustice avait été commise dans les ténèbres ; mais le plan actuel a été ouvertement discuté. Le "Courrier" de Brantford, l'organe du parti conservateur, apprenant qu'il y aurait un remaniement de la carte électorale, demanda un représentant pour la ville de Brantford et un autre pour le comté. Le conseil municipal, dans lequel les conservateurs ont aujourd'hui la majorité, adopta une résolution demandant un représentant pour la ville de Brantford et, à une assemblée peu nombreuse de la chambre de commerce, une résolution semblable fut approuvée. J'écrivis immédiatement au conseil municipal, déclarant que son plan était impraticable, que la base de la représentation était d'environ 25,000, que la cité de Brantford n'ayant que 16,600 habitants ne pouvait pas avoir un représentant et que ce que nous pouvions faire de mieux était d'obtenir deux représentants pour le comté de Brant.

Nos amis de la gauche tombèrent d'accord avec nous sur ce point et à l'unanimité des voix, le comité consentit à accorder deux représentants au comté de Brant. Il fallut alors diviser ce comté en deux circonscriptions électorales. Mon honorable ami propose aujourd'hui de donner à la ville de Brantford, dont la population est de 16,619 âmes, un représentant et d'en donner un autre au comté qui renferme une population de 21,521 habitants. De prime abord, cela paraît-il juste? Est-il raisonnable de permettre à 16,000 personnes d'élire un député, tandis que dans le collège électoral voisin,

21,000 personnes n'ont droit qu'à un représentant ? La seule manière d'égaliser la population, c'est d'ajouter à la cité de Brantford les parties circonvoisines du comté, afin d'établir l'équilibre. C'est pourquoi nous ajoutons à la cité le township d'Oakland et cette partie du township de Brantford située au sud et à l'ouest de la Grande-Rivière. Depuis 50 ans, Brantford-ouest fait partie de Brant-sud. Les conservateurs eux-mêmes, en 1880 et 1890, laissèrent Brantford-ouest dans Brant-sur et pour augmenter suffisamment sa population, il faut ajouter le township d'Oakland—qui ne peut aucunement être réuni à Brant-nord ou au comté de Brant—dont la population est de 785 habitants ce qui donne 19,867 âmes à la ville de Brantford et 18,273 au comté. Autrement dit, la proposition de la majorité du comité que j'appuie moi-même ne laisse qu'un écart de 1,594, tandis que le plan de mon honorable ami de Norfolk-sud accuse une différence de 4,902 dans chiffre des deux populations. Chaque fois qu'il y a une différence, la Chambre a toujours donné l'avantage aux circonscriptions rurales, mais dans le cas particulier qui nous occupe, la gauche voudrait changer cette pratique et donner à 21,000 cultivateurs la même force politique qu'à 16,000 citadins seulement. Si les conservateurs de Brant-sud avaient mandé à mon honorable ami de défendre de son mieux leurs intérêts politiques, il n'aurait pas agi autrement qu'il l'a fait. Il n'y a pas d'autre manière de favoriser le parti conservateur car, dans le comté de Brant, la population de chaque municipalité, moins une, est libérale et cette dernière est à huit milles de la ville. Il n'y a aucune manière de favoriser le parti conservateur, si ce n'est en adoptant le plan de mon honorable ami, et il ne peut pas obéir à un autre motif. Il n'y en a pas d'autre. Personne ne veut de son plan, si ce n'est quelques politiciens conservateurs de bas étage. Pendant 50 ans, Brantford et Oakland ont fait partie de Brant-sud, ont partagé ses destinées politiques, et ces municipalités veulent nous revenir et c'est ce que nous désirons également. La chambre de commerce est de mon avis. Tout ce qu'elle désirait, c'était qu'on donnât le nom de Brantford à la circonscription électorale et cela dans un but commercial. Les membres de cette association disaient : Ajoutez ce que vous voudrez, prenez soin de vos intérêts politiques, peu nous importe, pourvu que le collège électoral porte le nom de Brantford ; c'est tout ce que nous voulons. Le conseil municipal lui-même était indifférent. Il n'y a que deux ou trois meneurs politiques qui favorisent ce plan, à l'encontre du désir manifesté de la grande majorité de la population de Brantford et de la population tout entière de West- Brantford et d'Oakland.

M. INGRAM : Qui est C. K. Waterous ?

M. HEYD : Il est un de mes meilleurs amis et de mes plus dévoués partisans. Il m'a dit : " Je ne m'occupe pas du tout de la résolution, pourvu que Brantford forme un district électoral ". Je lui ai demandé s'il s'était rendu compte qu'il y avait des tireurs de ficelles dans cette affaire et que les conservateurs s'étaient servis de lui comme un instrument. Il me répondit, qu'il ne s'en était pas rendu compte dans le moment, mais qu'il s'en apercevait maintenant et il ajouta : " Si vous faites ce que les tories voudraient vous faire faire, vous êtes plus fou que je ne le pensais ". Voilà son opinion. Je ne crois pas que la majorité de cette Chambre soit disposée à aider au parti conservateur à mutiler le comté de Brant une troisième fois. Il nous faudrait pour cela de meilleurs arguments que ceux que l'honorable député vient de nous présenter.

L'honorable M. TISDALE : L'attitude que vient de prendre l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) m'oblige à revenir à la charge. Comme la question avait été discutée à fond, je n'avais pas l'intention d'occuper davantage le temps de la Chambre, mais il est impossible de clore le débat comme cela. Je signale cette attitude de l'honorable député, parce que certains orateurs de la droite ont reproché aux députés de l'opposition de faire de l'obstruction. Si tel était le but que nous nous proposions, je pourrais aussi bien qu'un autre répéter un discours que j'ai déjà prononcé ; mais ce n'est pas ce que nous voulons, et je ne me répéterai qu'autant que cela sera nécessaire. Il est vrai que le député de Brant-sud n'a pas répété son discours en entier, mais il en a répété une assez grande partie pour m'obliger à m'en occuper, afin d'empêcher, si c'est possible, qu'une injustice soit commise envers la ville importante de Brantford. Il nous a parlé des tireurs de ficelles conservateurs et de ce qu'ils se proposent de faire. Or, M. Waterous est un de ceux qui ne sont pas saisfaits du projet soumis à la Chambre, au nom de la majorité du comité. C'est un des citoyens les plus en vue de Brantford. Il est et a toujours été libéral en politique. Malgré le peu de cas que l'honorable député semble faire de lui et de ceux qui pensent comme lui, il s'apercevra un jour que les électeurs de Brantford étaient sérieux quand ils ont adopté cette résolution.

L'honorable député nous a aussi parlé de l'influence exercée dans la ville de Brantford par les tireurs de ficelles conservateurs. Je ne permettrais pas, sans protester énergiquement, que l'on accusât en ma présence la ville de Simcoe d'être à la merci de tireurs de ficelles appartenant à l'un ou à l'autre parti. Proportion gardée de la population, il y a autant de citoyens à Brantford qu'il y en a à Simcoe qui ne voudraient pas se laisser conduire par des tireurs de ficelles. S'il y a eu des intrigues, si quelqu'un a cherché à dicter des conditions aux autres, les intrigants sont les amis de l'honorable député ou bien c'est lui-même qui a tiré des

ficelles, puisque le projet qui nous occupe est son œuvre.

En présentant le bill, l'honorable premier ministre a déclaré qu'il n'y avait pas de plan définitivement arrêté, qu'il nous faudrait accepter bon gré mal gré. Le comité a aussi déclaré qu'il n'avait pas de plan défini. Nous constatons cependant que même avant que le bill fût présenté, l'honorable député avait écrit aux électeurs de Brantford pour leur donner des ordres et leur dire en quoi consistait le remaniement. Je ne crois pas que M. Waterous le remercie de ce qu'il a dit. Il faudrait de graves raisons pour décider M. Waterous à se séparer de son parti, mais je le connais assez pour savoir que s'il est convaincu qu'une injustice a été commise, il votera en faveur de l'autre parti. L'honorable député de Brant-sud attribue l'action de la chambre de commerce au fait qu'il y a dans cette association des membres qui se laisse facilement influencer. Or, c'est M. Waterous qui a proposé cette résolution à la chambre de commerce. C'est un homme qui sait ce qu'il fait et qui n'agit pas à la légère. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité par la chambre de commerce de Brantford qui, comme toutes les autres chambres de commerce, n'est pas plus d'un parti que de l'autre.

A une heure, la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

L'honorable M. TISDALE : Au moment où vous avez suspendu la séance, M. le président, je faisais certaines remarques concernant les changements apportés au district électoral de Brantford, et je répondais à certains arguments de l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd).En calculant la population de ce district, il tenait compte des indiens du canton de Tuscarora. C'est la grande différence qu'il y a entre le projet soumis par la ville de Brantford et celui de l'honorable député que la majorité du comité a décidé d'adopter. Je puis ajouter que le plan de la ville a été proposé en amendement à la proposition actuelle, devant le comité auquel ce bill a été soumis, et qu'il a été rejeté par un vote de quatre contre trois. Quant à la question de la population, l'honorable député n'a guère respecté la règle adoptée par le comité, à l'égard des populations urbaines. Il a dit hier et répété aujourd'hui que le comité s'était strictement conformé à cette règle qui exige qu'une ville ,pour avoir droit à un député, ait une plus forte population qu'un district rural. Il a traité d'absurde l'idée de vouloir donner un représentant de Brantford, dont la population n'est que de 16,000, pendant que la population du restant du comté, y compris les Indiens, serait plus forte que celle de la ville. En déduisant les Indiens, l'écart ne serait que de 138.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pourquoi les dédure ?

L'honorable M. TISDALE : Dans tout le canton, il n'y a pas un seul électeur ; les Indiens ont été privés du droit de suffrage en vertu d'une loi passée depuis l'avènement des libéraux. Le nombre des électeurs dans le district électoral de Brantford, en vertu des dispositions du bill, est de 1,298 plus élevé que par l'autre plan, bien que la différence dans la population en vertu du plan la ville ne soit que de 1,594. Pour justifier son action sous le rapport de la population, l'honorable député inclut tout ce canton. En poussant plus loin l'application de ce principe on pourrait former un district électoral dans lequel il y aurait à peine une demi-douzaine d'électeurs, bien que le population fût suffisante pour former une unité. Je ne dis pas que dans une population mixte où les uns sont électeurs et les autres ne le sont pas, on ne devrait pas appliquer cette règle. Mais je maintiens qu'on ne devrait pas l'appliquer à un territoire dont la masse de la population est composée de pupilles du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Combien y en a-t-il ?

L'honorable M. TISDALE : 3,170. J'admets que la lettre de la loi dit qu'on devra s'en rapporter au recensement, mais je ne crois pas qu'elle ait jamais eu en vue un cas comme celui-ci, et nous sommes supposés agir équitablement. Permettez-moi de donner un exemple. Nous admettons tous qu'une municipalité ne doit pas être divisée. Cependant, supposons qu'une rivière traverse une paroisse, elle n'en forme pas moins une seule paroisse pour les fins municipales. Il en est de même de ces réserves qui ne sont pas soumises au droit municipal, qui sont gouvernées par Ottawa et n'ont aucun représentant dans les conseils municipaux. Je dis que ce n'est qu'en faisant une fausse application du principe qu'on peut tenir compte des Sauvages quand il s'agit de fixer la représentation.

Je considère que la ville de Brantford a un très fort argument en sa faveur, sous ce rapport ; mais, il y a une autre raison encore. Nous savons tous que les changements sont faits pour dix ans, et à moins d'une très forte disproportion, il n'est pas défendu de regarder un peu dans l'avenir. Je ne dis pas que cela pourrait justifier un changement, mais tout en restant dans les limites des trente ou quarante exceptions que l'on remarque dans le bill, on pourrait parfaitement accorder ce que demande la ville de Brantford et ne pas chercher à tourner cette population en ridicule comme l'a fait l'honorable député.

Je ne doute pas que lui et ses amis sont rois et maîtres dans Brant. Je sais que le comité est libéral et cela ne m'enlève pas la haute opinion que j'en ai ; mais l'honorable député, au lieu de raisonner, se contente de répéter que lui et ses amis forment la majorité et qu'ils feront ce qu'il leur plaira. Cela n'est pas un argument. Après avoir en-

tendu le discours de l'honorable premier ministre, j'espérais que ses partisans discuteraient la question de manière à justifier le principe qui a été posé.

L'honorable député de Brant-sud savait que cette résolution avait été adoptée et que des mesures avaient été prises par le conseil municipal pour annexer toute la population urbaine vu les progrès rapides de cette ville. Personne n'est plus fier que moi de la ville de Brantford qui est une des villes des plus entreprenantes et les plus actives de l'ouest. L'honorable député savait que le conseil municipal s'était adressé aux autorités provinciales pour se faire autoriser à annexer tous les faubourgs à la ville. Cette annexion était demandée non pas pour grossir la population dans ce but spécial, mais parce que c'est réellement une population urbaine. Cela est admis de tous et plus particulièrement par l'honorable député de London (M. Hyman). Je considère que c'est une bonne chose de réunir, autant que possible, toute la population urbaine sous une seule administration. J'ai dit que nous étions fiers de Brantford sous tous les rapports. Je devrais peut-être faire une exception au sujet des sentiments politiques de ses citoyens qui, sous ce rapport sont un peu arriérés. Mais cela ne les empêche pas d'être entreprenants, énergiques et pleins d'initiative, et Brantford est une des villes dont s'enorgueillit tout l'ouest d'Ontario. Brantford avait commencé les démarches dont je viens de parler, mais n'a pu les terminer avant la rédaction du bill actuel. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) sait mieux que moi ce qui en est, et il sait parfaitement que cette action du conseil municipal de Brantford signifie autre chose que les désirs de quelques tireurs de ficelles conservateurs. Je crois qu'il existe dans la ville un sentiment très prononcé. Je suis un conservateur passablement endurci et ce n'est pas facilement que je consens à me séparer de mon parti, mais cependant, il y a des questions au sujet desquelles je considérerais comme un devoir de le faire. Cette population est une population urbaine et elle met tout son orgueil à accroître l'importance de sa ville. C'est un orgueil légitime que devrait éprouver la population de toutes nos villes. Elle n'a rien qui soit de nature à exciter la jalousie des grandes villes, car un pays a besoin de grandes et petites villes ; elles concourent toutes au développement et à la prospérité du pays et tout le monde admet qu'il faut, autant que possible, dans toutes les circonscriptions, grouper ensemble les populations urbaines.

Au sujet de Kingston, dont le cas est identique, la conduite du comité a été toute différente. La population de Kingston est d'environ 17,800 et là comme ici, on a ajouté un faubourg, celui de Portsmouth ; mais cette annexion ne porte la population qu'à 19,000. Le gouvernement n'a pas jugé à propos de nuire à la majorité libérale de Kingston en lui adjoignant des cantons conservateurs pris dans le comté de Frontenac. On a laissé à Frontenac une population de 26,000, et seulement 19,000 à Kingston. Je n'ai pas mentionné ce cas dans mon amendement. J'ai préféré me borner à celui de Brant, mais le parallèle établi par l'honorable député (M. Heyd) est loin de tourner à son avantage.

L'honorable premier ministre et le ministre de la Justice ont dû connaître les intentions et les vœux de la ville de Brantford avant la présentation de ce bill, car je suppose que la pétition du conseil municipal leur a été adressée. Malgré cela, le gouvernement a refusé de se rendre au désir de cette ville et je considère que l'on n'a pas raison d'accuser ces électeurs d'être les instruments de quelques tireurs de ficelle conservateurs. M. Waterous, le président ou le vice-président de la chambre de commerce de Brantford est un des premiers citoyens de cette ville, un homme que j'admire sur tous les rapports, sauf ses opinions politiques, et même sous ce rapport, il est probablement aussi sincère que moi. Dans tous les cas, c'est un honnête homme. La chambre de commerce de Brantford a adopté cette résolution à l'unanimité, après que le plan de l'honorable député de Brant-sud lui eût été soumis. On m'a adressé certains documents concernant cette question et j'ai lieu de croire que mes renseignements sont exacts.

M. HEYD : L'honorable député me permettra de faire une légère correction. Quand il s'écarte un peu des faits, je le laisse faire, mais quand il affirme que j'ai écrit à la chambre de commerce, avant l'adoption de la résolution, il se trompe. C'est en réponse à la résolution que j'ai écrit ma lettre.

L'honorable M. TISDALE : J'ai voulu dire que c'est avant la présentation du bill que l'honorable député a écrit.

M HEYD : En effet.

L'honorable M. TISDALE : Je remercie l'honorable député de son renseignement, car je ne savais pas si la lettre avait été envoyée avant ou après la résolution.

M. HEYD : Vous avez prétendu que la chambre de commerce avait adopté la résolution après avoir reçu ma lettre. C'est en cela que vous faites erreur.

L'honorable M. TISDALE : J'ai pu me tromper, mais cela n'enlève rien à mon argument. Ce que j'ai voulu dire, c'est que votre lettre a été publiée dans les journaux de Brantford avant que les résolutions de la chambre de commerce ou du conseil municipal aient été adoptées.

M. HEYD : Non.

L'honorable M. TISDALE : Il y en a une qui a été adoptée quelque temps avant l'autre. Dans tous les cas, l'honorable premier premier ministre en a eu connaissance

avant la présentation du bill et il a pris cette décison après avoir reçu ces résolutions.

M. HEYD : Je crois que vous vous trompez encore.

L'honorable M. TISDALE : J'ai ici les dates. Le bill a été présenté le 31 mars.

M. HEYD : A la Chambre?

L'honorable M. TISDALE : Et je crois que c'est le 22 mars que le conseil municipal a adopté sa résolution ; elle a été publiée le 24 mars. L'honorable député nie-t-il que cette résolution ait été adoptée avant la présentation du bill et que sa lettre ait été écrite avant la résolution?

M. HEYD : Je nie avoir écrit avant l'adoption de la résolution de la chambre de commerce.

L'honorable M. TISDALE : J'ai pris connaissance de votre lettre, parce qu'elle a été publiée dans les journaux.

M. HEYD : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Et elle a été publiée avant l'une de ces résolutions, je ne sais pas laquelle.

M. HEYD : Pas du tout.

L'honorable M. TISDALE : Avant l'adoption de la résolution de la chambre de commerce ou celle du conseil municipal. Dans tous les cas, le conseil municipal s'était prononcé et l'honorable député le savait avant que cette question vînt devant le comité. Nous sommes d'accord sur ce point. Il connaissait ausis l'attitude de la chambre de commerce et du conseil municipal avant la présentation du bill, le 31 mars.

M. HEYD : Sans doute.

L'honorable M. TISDALE : Et sa lettre a été écrite avant cette date ; c'est tout ce que j'ai voulu dire.

M. HEYD : Ce n'est pas ce que vous avez dit.

L'honorable M. TISDALE : Je le dis à présent et j'ajoute que j'avais compris que votre lettre avait été écrite avant l'une ou l'autre de ces deux assemblées.

M. HEYD : Je nie cela.

L'honorable M. TISDALE : La chose n'a pas d'importance, et j'accepte votre explication.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Les honorables députés sont priés de s'adresser au président.

L'honorable M. TISDALE : Je regardais l'honorable député, mais c'est au président que je m'adressais tout le temps. Quand je réponds à quelqu'un j'aime bien à le regarder. L'honorable député admet que sa lettre a été écrite avant la présentation du bill, et qu'à cette date, il connaissait l'attitude prise par le conseil municipal et la chambre de commerce. C'est le point important, le seul qui vaille la peine d'être discuté. Voici maintenant cette résolution du conseil qui explique dans quelles circonstances elle a été adoptée. Elle est ainsi rapportée dans le Courrier :

Il a été décidé à l'assemblée du conseil de ville hier soir d'envoyer une pétition au gouvernement pour demander que la ville de Brantford ait son représentant propre.

La motion se lit comme suit :

Attendu qu'on vient de faire le recensement décennal ;

Et attendu que le discours du Trône annonce le remaniement des divisions électorales pour la Chambre des communes. Et comme on a annoncé que le gouvernement se propose de rétablir les limites des comtés ;

Et attendu que ce rétablissement des limites entraînera des changements dans les districts électoraux du comté de Brant ;

Et attendu que les municipalités du comté de Brant ont toujours élu deux ou plusieurs députés pour le gouvernement fédéral, même lorsque la population était beaucoup moindre.

Et attendu que la population de la ville de Brantford a considérablement augmenté, tandis que celle d'autres parties a diminué, à tel point que la population de Brantford a atteint aujourd'hui à peu près le même chiffre que celui de toutes les municipalités du comté de Brant réunies ;

Et considérant que l'accroissement de la ville a rendu impossible et injuste le retour aux anciennes limites de Brant-nord et de Brant-sud, représentés par M. Burt et Preston, la population de ces divisions étant de 9,591 et 34,379 respectivement de sorte que le nombre moyen des électeurs de Brant-nord est inférieur à la moitié du nombre des électeurs à Brant-sud ;

Et attendu que cette différence a été causée par l'accroissement constant de la ville de Brantford ;

Et attendu que le remaniement n'a lieu que tous les dix ans ;

Et attendu que la population de la ville, qui est aujourd'hui égale à celle des autres parties du comté, augmentera considérablement en peu de temps par suite de l'extension qui aura lieu bientôt, en diminuant en proportion celle du comté, et atteindra avant peu 20,000 habitants, chiffre beaucoup plus fort que celui du reste de la population du comté ;

Et attendu que d'autres villes dont la population est plus faible, ont depuis longtemps un représentant à elles seules.

En conséquence qu'il soit résolu que dans l'opinion de ce conseil la ville de Brantford a acquis maintenant assez d'importance sous le rapport de la population et autrement pour avoir un député à elle-même, et que dans le remaniement qui aura lieu bientôt la ville de Brantford devrait former en elle-même un collège électoral pour le choix d'un membre de la Chambre des communes, et qu'une copie de cette résolution soit envoyée par le greffier à sir Wilfrid Laurier, à l'honorable C. Fitzpatrick, ministre de la Justice, à l'honorable William Paterson, ministre des Douanes, et à M. C. B. Heyd, député, à Ottawa, immédiatement afin qu'ils connaissent les désirs de la ville, avant que le bill du remaniement électoral devienne loi ;

L'échevin Wade, en discutant le sujet, fit remarquer qu'on avait dans le Canada vingt-sept divisions électorales dont la population était moins nombreuse que celle de la ville de

Brantford. Brantford était une ville très importante, qui ne faisait que s'accroître de jour en jour, et qui méritait d'avoir son propre représentant.

L'échevin Harley demanda combien de villes de même importance avaient des représentants;

L'échevin Wade répliqua que ce n'était pas une question de villes, mais de chiffres.

La motion fut adoptée par la division suivante :

Pour la motion.—Les échevins Whitham, Cutmore, Westwood, Wade, Middlemiss, Hartman, Corey, Brewster, Quinlan.—9.

Contre la motion.—Harley, Robertson, Leitch, Pickles, Turnbull.—5.

Extension des limites de la ville.—Avant la motion précédente la résolution suivante avait été proposée par l'échevin Wade, appuyé par l'échevin Corey :—

Attendu que la ville a été très prospère :

Et attendu que nos industriels ont si bien réussi dans leurs affaires qu'ils ont dû reconstruire ou agrandir leurs établissements, et renouveler leur matériel ;

Et attendu que les contribuables de notre ville sont très fiers de voir ainsi régner la prospérité et qu'ils ont accordé plusieurs franchises et accommodements pour assurer un service d'aqueduc, de pompes à incendie, etc., à plusieurs établissements industriels dans le but de favoriser la prospérité générale de la ville et d'augmenter les offres d'emploi en faveur des ouvriers, des artisans, des comptables, des commis, des sténographes, des journaliers et de toutes les professions en général, afin d'assurer de l'ouvrage à tout le monde, surtout à ceux qui demeurent dans les limites de la ville ;

Et attendu que nos ouvriers, nos mécaniciens, nos comptables, nos commis, ont en grand nombre contribué à l'établissement de l'industrie dans notre ville à titre de propriétaires ou de locataires ;

Et attendu qu'un grand nombre de personnes trouvent de l'emploi dans notre ville, et demeurent en dehors de ses limites, et qu'on y construit un grand nombre de maisons dont les occupants échappent à leur juste part de taxes municipales ;

Et considérant que cet état de choses est préjudiciable aux contribuables de la ville et tend à diminuer la valeur foncière et locative des propriétés de la ville ;

Et attendu que la limite actuelle nous met trop à l'étroit pour prendre l'expansion qui devrait aller de pair avec la prospérité dont nous avons lieu de nous enorgueillir ;

En conséquence qu'il soit résolu que ce conseil déclare et fait rapport par écrit dans les archives qu'il est désirable dans l'intérêt de la ville qu'il soit procédé à une extension de ses limites.

Ladite motion est adoptée à l'unanimité.

Voilà un plaidoyer très fort au sujet de cette résolution, je n'ai pas été peu surpris aujourd'hui de voir M. Heyd combattre avec tant de légèreté, pour ne pas dire avec tant de désinvolture cette proposition, et de l'entendre se vanter que lui et ses amis allaient faire à leur tête, parce qu'ils étaient en majorité dans chacune des municipalités. S'il est vrai qu'ils ont pour eux une majorité politique, pourquoi tiennent-ils tant à leur projet ? Si, malheureusement pour moi cette motion est rejetée par le comité, je pourrai montrer plus tard que la dernière pièce de l'échafaudage de leur argumentation a été renversée. L'honorable député (M. Heyd) avait-il besoin de cribler de ses remarques les résolutions adoptées par le conseil de ville et la chambre de commerce ? Sur quatorze échevins, neuf ont voté pour la résolution et cinq ont voté contre, et, la chambre de commerce a donné à l'unanimité son adhésion à une requête raisonnable en cette matière, en exposant des raisons très graves en faveur de la requête. Je ne prétends pas qu'une décision dans un sens favorable à la cette requête mettra fin à la difficulté. Dans quelques semaines, ces faubourgs seront détachés des divisions de Brant et annexés à la ville de Brantford, ce qui aura pour conséquence d'établir l'équilibre entre la population des deux divisions.

On a beaucoup parlé depuis le commencement de cette séance des changements projetés dans le comté de Brant, où le gouvernement a résolu de profiter de sa position pour avancer les affaires de son parti et diviser ce comté de manière à arriver à son but. Sans être prophète ni fils de prophète, je serais bien surpris si les honorables membres de la droite n'avaient pas appris que ceux qui ont adopté cette résolution dans le conseil municipal et la chambre de commerce de la ville de Brantford ne sont pas des tireurs de ficelles appartenant au parti conservateur. C'est un fait reconnu que la ville est représentée tant au conseil-de-ville que dans la chambre de commerce par des hommes intelligents, et je considère qu'ils ne seront guère flattés de la description qu'a fait d'eux l'honorable députés de Brant-sud (M. Heyd).

Nous savons tous que les populations urbaines ne tiennent pas à s'unir aux populations rurales. Dans les affaires municipales les populations des campagnes tiennent à administrer leurs propres affaires, en laissant les citoyens des villes libres de régler leurs impôts et leurs améliorations comme ils l'entendent : c'est pourquoi je considère que ni la ville de Brantford ni le comté du même nom ne seront satisfaits du changement proposé.

Il me paraît regrettable que l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) ait pris sur lui d'affirmer que ces messieurs étaient des tireurs de ficelles, et j'espère qu'il regrettera ces paroles au point de vue politique, bien que de toute autre manière, je lui souhaite de réussir. Un autre membre de la droite est venu dire que la question du nombre des électeurs n'avait rien à faire avec cela. Je n'hésite pas à admettre que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne parle pas des électeurs et que ce bill ne parle pas de la représentation basée sur la population. Mon honorable ami veut la représentation, mais de la manière dont on fait la division des districts électoraux en vertu du bill, il y aura une différence de population de 1,594, tandis que d'après le plan proposé par la ville—en mettant de côté la population indienne de Tuscarora—la différence se réduirait à peu de chose.

J'ai proposé ma résolution et je n'ai pas le désir de la discuter plus longtemps.

M. HYMAN : J'aimerais à demander à l'honorable député s'il recommanderait de tenir compte de la population indienne dans les différents districts électoraux contenant des Indiens, sauf à déduire celle-ci de la population totale avant de faire la délimitation, ou veut-il appliquer cette règle au comté de Brant seulement ?

L'honorable M. TISDALE : J'ai dit que j'appliquerais ce procédé aux municipalités qui ne comptent pas un seul électeur. Il me paraît superflu d'entrer dans une discussion élaborée sur le point de savoir si je suis pour ou contre ce principe. Je ne suis pas prêt à discuter les autres cas, parce que je ne les ai pas étudiés ; pourvu qu'on règle celui-ci, cela me suffit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les résolutions adoptées par la chambre de commerce de la ville de Brantford me sont parvenues ; je crois avoir reçu les deux, je les ai appréciées selon leur mérite, ce que je fais de toutes les résolutions émanées de cette association, auxquelles je prête en tout temps la considération voulue. Mais la responsabilité de régler cette affaire appartient maintenant au parlement, et les vœux exprimés par la chambre de commerce et le conseil de ville seront pris en considération dans le remaniement de la carte électorale de toute la province. Quoi qu'il en soit, je ne puis donner mon assentiment à la résolution proposée par mon honorable ami, établissant que la ville de Brantford a droit à un député, et cela pour plusieurs raisons. L'honorable député a parlé de M. Waterous, un excellent citoyen de Brantford qui fait partie de la chambre de commerce. J'aimerais à lui demander par votre intermédiaire, M. l'Orateur, ce qui le pousse tant à s'occuper de la ville de Brantford ? A-t-il eu quelque conversation avec M. Waterous ? Celui-ci ou d'autres citoyens de Brantford lui ont-il demandé verbalement ou par écrit de se faire l'avocat de cette cause ? J'aimerais à le savoir. Quelque citoyen de la ville de Brantford a-t-il pressé mon honorable ami de présenter cette motion, et s'il en est ainsi, quel est son nom ?

L'honorable M. TISDALE : On m'a envoyé les journaux contenant les rapports des assemblées, et les intéressés m'ont prié d'amener l'affaire devaont la Chambre, ce que j'ai fait avec le plus grand plaisir, étant toujours prêt à me faire l'interprète de ceux qui ont à se plaindre.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'aurais seulement voulu savoir si quelqu'un de la ville de Brantford ou du comté de Brant a induit l'honorable député à suivre sa ligne de conduite actuelle. L'argument de l'honorable député me paraît celui-ci : comme il y a un certain nombre d'Indiens dans le comté de Brant, ce qui est également le cas dans un certain nombre d'autres comtés, on doit les mettre tout à fait hors de compte dans ce comté-ci. Les mettre hors de compte signifie que le comté de Brant, qui a droit à deux députés actuellement, n'aura ensuite droit qu'à un seul, et j'aimerais à connaître celui qui ne recommande qu'un seul député pour ce comté.

M. INGRAM : L'honorable ministre désire-t-il une réponse ? Les membres de la chambre de commerce et du conseil de ville ont écrit à lui-même, à M. Heyd, et aux autres membres du cabinet.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'ils n'ont besoin que d'un seul député ?

M. INGRAM : Qu'ils ont besoin d'un député pour la ville de Brantford.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je parle de l'omission des Indiens, l'honorable député (M. Tisdale) base ses allégations sur le Courrier qui est l'organe du parti conservateur dans le comté de Brant. Nous comprenons par là que, sur les conseils de ce journal, qui est le porte-voix du parti tory, l'honorable député cherche à priver le comté de Brant d'un de ses députés dans cette Chambre. Je proteste contre cela. En divisant par 65 la population de la province de Québec pour trouver l'unité de représentation, la population indienne de cette province est comprise dans le total ; cependant mon honorable ami, en présence de ce fait, prend un comté dans une autre province qui compte quelques Indiens, et demande que ceux-ci soient laissés de côté et privés de l'avantage d'être représenté au parlement.

Je suis heureux de voir qu'il parle au nom du parti tory, en s'en rapportant au Courier de Brantford, et je consens volontiers à m'en tenir là. Depuis 1853, ou le comté de Brant a été constitué, la ville de Brantford, le township de Burford, le township d'Oakland, et cette moitié du township de Brantford située au sud et à l'est de la rivière, ont formé la circonscription de Brant-sud, exception faite de Tuskarora. Lors du remaniement de 1882, les townships de Burford et d'Oakland furent enlevés à Brant-sud et ajoutés au comté avoisinant d'Oxford ; mais même alors, la moitié sud du township de Brantford fut laissée dans la circonscription de Brant-sud, avec la ville de Brantford. Nous avons ramené les townships d'Oakland et de Burford dans le comté auquel ils appartiennent ; et si la population urbaine n'avait pas augmenté plus vite que la population rurale, ces townships auraient été mis dans Brant-sud, ce qui, je crois, aurait été agréable à cette population. Mais alors, l'inégalité entre Brant-sud et Brant-nord aurait été grande, à tel point même que cette division eût été impossible. Par conséquent, la solution la plus simple était que le township de Burford, comprenant de 4,000 à 5,000 âmes, au lieu d'être attaché comme autrefois à la ville de Brantford et à la circonscription du sud, fût attaché à

la circonscription du nord, ce qui égalisait la population. Il nous restait encore le township d'Oakland, un petit canton triangulaire de 700 à 800 âmes, à joindre au township de Brantford, de manière à en faire un carré ou à peu près. Il ne faut attacher à cela aucune signification politique.

Pour ce qui est de la motion de donner un représentant à la ville, je crois que peut-être les conservateurs sont ici d'avis que cela leur donnerait plus d'avantages pour faire la lutte, car il y a ou il y a eu une majorité libérale dans le township de Brantford et dans le petit township d'Oakland. Mais en comprenant la ville, mon honorable ami, qui la représente si dignement, l'a emportée avec une jolie majorité. Il n'a pas encore été mis de nouveau en nomination, mais je n'ai pas le moindre doute qu'il le sera et qu'il sera aussi réélu avec une plus forte majorité que jamais. Ce que nous désirons, c'est tout simplement obtenir quelque chose approchant de l'égalité. Nous laissons le petit township d'Oakland attaché à la ville, ainsi qu'il l'a toujours été. Autant que j'en puis juger par les élections précédentes, il sera impossible de toute manière à l'honorable député de former dans le comté de Brant une circonscription où les libéraux n'auraient pas la prédominance. Pourquoi alors soulever tout ce remue-ménage ? Si l'objet qu'on se propose est de priver le comté de Brant d'un représentant, parce qu'il y a des Indiens dans le comté, je m'oppose à cela. Même la minorité, dans le comité, a dû convenir que le comté avait droit à deux représentants. Cette discussion suffira à démontrer à toute personne voulant y mettre de la justice que les critiques des honorables députés de la gauche ne reposent absolument sur aucun fondement.

M. BARKER : Je crois que l'honorable ministre est quelque peu hors de la voie. Personne ne prétend que le comté de Brant n'a pas droit à deux représentants. Ce n'est pas là le point en discussion. L'amendement dont veut parler mon honorable ami c'est que le comté de Brant a droit à deux représentants. Par conséquent l'honorable ministre a fait perdre du temps à la Chambre pour rien. La population de Brant, y compris la ville, est de 38,090. Le comté obtient deux représentants, tout simplement parce que le comité le veut bien, car le comté n'a pas les deux unités qui sont nécessaires. L'unité est de 24,381. Le comté de Brant ne peut pas doubler ce chiffre, mais grâce à un arrangement pour combler les différences, on en arrive au chiffre voulu, et il n'est personne, de ce côté-ci de la Chambre, qui conteste que le comté de Brant, d'après l'arrangement intervenu avec le comité, n'ait pas droit à deux représentants. Mais, tout de même, nous ne nions pas qu'il soit déraisonnable d'inclure la population indienne. Si la population indienne n'était pas comprise, le comté de Brant ne pourrait pas, même en vertu de l'arrangement intervenu avec le comité, réclamer ses deux représentants. Or, comme nous admettons qu'il a droit à ces deux représentants, nous admettons aussi nécessairement par là même qu'on doit tenir compte de la population indienne. L'amendement ne soulève pas ce point. Ce que nous disons c'est que, étant admis que le comté de Brant a droit à deux représentants, il nous faut aborder la question de la délimitation des deux circonscriptions. Quand vous en serez à discuter cette question, vous pourrez prendre en considération toutes les circonstances locales, les conditions géographiques, la situation des rivières, car on sait que les honorables membres de la droite n'ont jamais manqué de prendre bonne note des rivières chaque fois que cela pouvait leur servir. Quand on divisera le comté, il faudra aussi tenir compte des Indiens qui n'ont pas droit de vote, et ne pas oublier qu'une partie de la population est rurale et l'autre urbaine. Voilà la question qui a été soulevée par l'honorable député de Norfolk-sud. Quelle est la situation ? Le comté de Brant a une population de 38,090 âmes.

M. HEYD : Il y a plus que cela.

M. BARKER : Je prends les chiffres officiels. La population rurale est de 21,471 et la population urbaine 16,619. S'il faut s'en rapporter à mon honorable ami de Norfolk-sud, il y aurait ici une différence de 4,852.

M. HEYD : Ces chiffres ne sont pas exacts. La population du comté est de 38,140.

M. BARKER : Cela ne fait aucune différence. Si mon honorable ami trouve que la division projetée par l'amendement donne un écart de 4,852, que va-t-il donc faire quand nous en arriverons au comté de Kent, où l'écart est de 6,547.

Il ferme les yeux et opine du bonnet dans ce cas. Mais lorsqu'il s'agit de Brant, toute l'importance du principe lui apparaît : il lui faut une égale répartition des habitants. Or, puisque l'honorable député tient tant au principe, voit-il pas que s'il divise Brant également, il aura des circonscriptions dont la population ne sera que de 19,000, c'est-à-dire de 5.000 au-dessous du chiffre réglémentaire ? Consultez les chiffres fournis par le président du comté. Même en tenant compte de tous ces Indiens, la différence entre les deux circonscriptions, comme nous proposons de les délimiter, n'est que de 4,852, et à maintes reprises, dans tout le cours de ce remaniement, on observe des différences plus grandes . Nous disons ceci : Lorsque vous en venez à diviser le comté en deux circonscriptions, la ville entreprenante de Brantford ne devrait pas être accolée à un township comme Tuscarora, qui ne renferme pas un seul bureau de vote et dont la population comprend 2,856 Indiens. Est-il raisonnable de faire entrer ces derniers en ligne de compte lorsqu'on fait la division ? Nous admettons qu'en décidant la question

générale du nombre des représentants à donner aux comtés en cette Chambre, vous devez tenir compte des Indiens, tout comme des étrangers et autres. Il vous faut alors prendre pour base de calcul le recensement général. Mais lorsque vous en venez à vous occuper de la subdivision du comté et à considérer les circonstances et les conditions locales, il est éminemment raisonnable que dans Brantford vous ne teniez point compte de ces Indiens qui n'ont pas droit de vote. Abstraction faite de ces Indiens, la population rurale est de 18,615, tandis que la ville de Brantford compte 16,619 habitants, soit une différence de 1,996.

Il rejette la proposition de la chambre de commerce et du conseil de ville de Brantford, parce qu'il ne saurait permettre une telle différence dans la population des deux districts. Pourtant dans beaucoup d'autres cas qui sont soumis au comité, il accepte des différences beaucoup plus grandes. Est-il un honorable député qui prétende qu'il soit déraisonnable de faire de Brantford une circonscription distincte avec une population de 16,619, lorsque l'honorable député propose d'en former une de 18,615 ? Chacun sait que Brantford est une des villes les plus entreprenantes, les plus avancées de toute la province ; une ville qui se développe peut-être plus rapidement qu'aucune autre. D'un autre côté, que dirons-nous des townships ? Naturellement, nous ne légiférons pas en ce moment pour la prochaine période décennale ; mais la loi que nous voterons sera en vigueur pendant dix ans, et certes il nous faut tenir compte de ce qui se produira probablement d'ici à dix ans. Depuis le dernier recensement, Brantford a augmenté de trente pour cent ; durant la même période, le township de Brantford a vu diminuer sa population de 6,954 à 5,757. Dumfries-sud a décliné de 3,137 à 2,922 ; la population d'Onondaga, qui était de 1,482, est aujourd'hui de 1,486 ; Tuscarora ,le township des Indiens, est descendu de 3,228 à 3,217. Il n'y a que 261 blancs dans tout le township. La population du township de Burford a diminué de 4,939 à 4,512 ; et celle du township d'Oakland de 852 à 748. Tous ces townships ont vu diminuer le chiffre de leur population, tandis que la ville de Brantford a augmenté dans la proportion de trente pour cent. N'est-il pas raisonnable de tenir compte de cette circonstance lorsque nous décidons comment le comté sera divisé ?

Qui dira qu'il n'est pas à propos de se rendre au désir de Brantford dans la circonstance? Le ministère peut-il indiquer un seul township qui trouve mauvais qu'on l'unisse aux autres townships du comté pour former une seule circonscription rurale ? Prenez tous les townships du comté de Brant, réunissez-les, et vous n'atteindrez pas le chiffre réglementaire de la population. Pourquoi alors, n'en formerait-on pas une circonscription rurale, et pourquoi la ville de Brantford, avec à peu près le même nombre d'habitants, et dont les intérêts sont entièrement distincts de ceux de la campagne, ne serait-elle pas, suivant son désir, constituée en circonscription urbaine ? C'est là ce qu'a proposé l'honorable député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) ; et qu'avons-nous entendu au contraire? L'honorable député (M. Heyd) parle de chiffres, et dit que la population de Brantford n'atteint pas le chiffre réglementaire. Mais cette question du chiffre réglementaire ne se présente pas lorsqu'il s'agit de délimitation ; on n'en a tenu aucun compte dans tout ce remaniement. Tenez-vous-en au chiffre réglementaire lorsqu'il s'agit de déterminer combien de représentants il faut donner à tel district ou à telle municipalité ; mais lorsqu'il s'agit de fixer les bornes, la question est entièrement différente. C'est pourquoi je dis que l'amendement en question est tout à fait à propos. Et, dans mon opinion, l'honorable député de Brant n'a pu invoquer aucune bonne raison à son encontre. Quant à l'honorable ministre (M. Paterson), à mon avis, il a battu les champs. Il s'est imaginé que nous nous opposions à ce que Brant eût deux représentants. Nous n'avons aucunement émis cette prétention ; nous discutons simplement la délimitation des subdivisions de Brant. L'amendement de l'honorable député (l'honorable M. Tisdale) a pour but d'ériger la ville de Brant en collège électoral distinct ; cela même n'implique-t-il pas que le reste du comté formera aussi un collège électoral? L'honorable député de Brant-sud a été seul à émettre des doutes à cet égard, quand il a refusé de consentir à ce que la ville de Brantford ait un représentant à elle seule, parce qu'elle ne renferme que 16,619 habitants. Pourtant, il n'hésite pas à donner un représentant aux quelques 18,000 habitants du comté. Que l'honorable député considère le cas du comté de Prince-Edouard. Sa population n'est que de 17,864. La différence n'est pas énorme avec les 16,619 habitants de la ville de Brantford. Kingston et Portsmouth ont seulement 19,648 habitants ; et cependant le comté de Frontenac renferme 6,000 âmes de plus que Kingston, comme les chiffres le font voir, je pense. L'honorable député ne peut avaler cette différence de 1,900 dans le cas de Brantford ; mais il avale sans grimacer les chiffres relatifs à Kingston. Et il en est de même d'un bout à l'autre de la liste.

Partout dans cette annexe où les conditions locales et géographiques peuvent servir les desseins des honorables députés de la droite, on en tient compte ; mais dans les cas comme celui de Brantford, on les met de côté pour s'en tenir aux chiffres exacts dont on prétend ne pas pouvoir s'écarter. J'ignore quelles sont les raisons de l'honorable député, mais je suppose qu'il base son objection sur des arguments qu'il peut faire valoir auprès des électeurs de Brantford. Je ne pense pas qu'il osera venir devant eux et dire qu'il a combattu cette

M. BARKER.

proposition parce qu'elle a été faite par " une bande de tireurs de ficelles " comme il l'a laissé entendre, car ces " tireurs de ficelles " forment l'élément le plus respectable de la population de Brantford et comprennent plusieurs de ses amis politiques. Ce sont eux qui ont demandé l'adoption de cet amendement. Pourquoi l'honorable député le combat-il ? Est-ce dans l'intérêt de la ville de Brantford ? Quel est le tireur de ficelles qui y est opposé ? La ville de Brantford le demande et pas un seul canton n'a fait entendre la moindre protestation. Qui combat cet amendement, à part l'honorable député de Brant-sud ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Celui qui devrait le combattre c'est l'honorable député qui vient de reprendre son siège, M. Barker. Sa prétention est qu'on ne devrait pas donner un représentant à la ville où il y a une chambre de commerce, un conseil municipal, un journal quoaidien, etc., où tous les citoyens ont des intérêts communs. S'il surgissait devant ce parlement une question dans laquelle ils seraient intéressés, ils en seraient avertis beaucoup plus promptement, ils pourraient envoyer immédiatement des délégations, ils seraient en état de surveiller leurs intérêts beaucoup plus efficacement avec un député exclusivement pour la ville, que s'ils faisaient partie d'une circonscription rurale.

C'est pour cette raison que sous tous les gouvernements, dans tous les pays, on a toujours accordé une représentation relativement plus forte aux campagnes qu'aux villes. L'honorable député dit que la ville de Brantford fait des progrès tandis que les campagnes n'en font pas, et que pour cette raison Brantford devrait avoir une plus forte représentation que le restant du comté. Je ne sais pas ce que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) dira de cette prétention. Il pourrait facilement démontrer que Toronto progresse beaucoup plus rapidement que les districts ruraux d'Ontario, et en adoptant l'unité que l'on propose pour Brantford, il faudrait donner à Toronto 13 ou 14 députés et faire disparaître 9 ou 10 circonscriptions rurales. Je ne puis pas appuyer une pareille proposition. Les campagnes, en raison de leur population, doivent être plus représentées que les villes.

M. SPROULE : L'honorable ministre me permet-il de lui demander comment il peut concilier ce qu'il dit en ce moment avec l'idée de ne donner qu'un seul représentant à Victoria dont la population est de 38,511 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'est-ce que cela a à faire avec la ville ?

M. SPROULE : L'honorable ministre prétend que les circonscriptions rurales ont droit à une plus forte représentation, en proportion de leur population.

Le MINISTRE DES DOUANES : La population de Victoria n'approche même pas de cela et par conséquent il ne peut pas en être question. Il y a la ville de London, avec 36,000 habitants, et elle aura un représentant ; Toronto en aura cinq ; je ne sais pas si les députés de cette ville en demanderont plus. Je crois que Montréal aura aussi cinq députés et je ne sache pas qu'elle en demande davantage.

Mais voici comment raisonne l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) : La population du comté de Brant diminue et celle de la ville de Brantford augmente, par conséquent, il est juste de donner un autre député à la ville, au détriment de la partie rurale. Le même argument devrait, je suppose, s'appliquer à toutes les villes du Canada, parce qu'elles augmentent toutes plus rapidement que les municipalités rurales. Il faudrait donc, pour être logique, augmenter la représentation de London, Hamilton, Toronto, Ottawa et des autres villes, et comme le faisait remarquer l'honorable premier ministre, il faudrait pour cela faire disparaître un certain nombre de circonscriptions rurales.

Je considère que nous aurions tort de donner un représentant à une ville dont la population est de quatre ou cinq mille moins forte que celle du restant du comté. Cela nous entraînerait dans des difficultés, au sujet des autres articles du bill. J'admets qu'il peut y avoir des exceptions ; il n'y a pas de règle sans exception, mais c'est celle qui a été fixée par l'honorable premier ministre, et nous pourrons voir de quelle manière elle s'applique dans les autre districts électoraux.

M. HEYD : On a donné comme argument que Brantford devait avoir un représentant parce que le consel municipal l'a demandé. Or, le conseil municipal n'exprime que l'opinion de ses membres. Il n'a pas mission d'interpréter le sentiment de la population de cette ville, il est seulement chargé d'administrer les affaires ordinaires. Les sept conservateurs appuyèrent la résolution et les trois ou quatre libéraux qui se trouvaient là la combattirent ; mais ni les uns ni les autres n'en avaient eu connaissance préalablement. A la chambre de commerce, par exemple—le " Courier " prépara la résolution qui fut remise entre les mains de M. Waterous, le président de l'association, qui se prononça en sa faveur sans comprendre la partie politique de la tâche qu'on lui confiait.

M. ROSAMOND : Il a voté en faveur de la résolution parce qu'il considérait qu'elle demandait une chose juste.

M. HEYD : Non, ce n'était pas juste, car si cette demande était juste, je l'appuierais; mais elle n'exprime pas le sentiment de la population de Brantford.

M. ROSAMOND : L'honorable député a parlé de la portée politique.

M. HEYD: Oui, et c'est la seule raison qui fasse agir aujourd'hui ceux qui veulent faire adopter cet amendment. Je ne puis com-

prendre que les conservateurs qui, depuis vingt ans, coupent et mutilent le comté de Brant, ne se soient pas encore rendu compte de leur impuissance et reviennent à la charge aujourd'hui. Ils cherchent encore à imposer à Brant-sud, pendant dix autres années, un état de choses que cette population subit malgré elle depuis vingt ans.

J'avais eu quelques doutes sur les conséquences de ce bill dans certains districts électoraux, mais quand je vois l'esprit qui anime nos adversaires, quand je constate que s'ils en avaient le pouvoir ils referaient ce qu'ils ont fait en 1882 et en 1892, je suis obligé de refuser toute sympathie à ceux qui pourraient avoir à souffrir de ce remaniement. Ils veulent faire consacrer une injustice à l'égard de Brant, et naturellement, je repousse cette proposition. Je suis responsable de ma conduite aux électeurs de Brant et si elle ne rencontre pas l'approbation de la majorité, la punition ne se fera pas attendre, soit pour moi, soit pour mon successeur à la prochaine élection. Je suis convaincu que je me conforme aux vœux de la majorité de la population de la ville de Brantford et je n'ai d'autres adversaires sur cette question que le " Courier " et quelques tireurs de ficelles qui demandent ce qu'on nous propose en ce moment. Je n'attache aucune importance à la résolution du conseil municipal ; pour moi elle n'exprime que les sentiments des sept conservateurs qui l'ont appuyée.

Quant aux quelques libéraux qui assistaient à la réunion de la chambre de commerce, quand cette résolution a été présentée, ils n'en ont pas saisi la portée politique. Si j'avais été présent, cette résolution n'aurait jamais été adoptée. Si demain j'allais dire à mes amis de Brantford qu'on leur a fait tirer les marrons du feu pour les conservateurs, la chambre de commerce répudierait cette résolution par un vote d'environ cinq contre un. Je connais les sentiments de la population de Brantford et en proposant le remaniement contenu dans le bill je me rends à ses désirs, ainsi qu'à ceux de la population du canton de Brantford, du canton d'Oakland, de Brant-sud et de tout le comté ? Je sais ce que je fais et les honorables députés de la gauche ne savent pas ce qu'il font. Ils ont été circonvenus et font le jeu du " Courier " de Brantford.

M. NORTHRUP : L'honorable député de Brant-sud pourrait fort bien dire " Seigneur délivrez-nous de mes amis." Il a parlé avec beaucoup d'éloquence et paraît avoir réussi à convaincre la majorité de ses collègues qu'il existe au moins deux bonnes raisons pour rejeter l'amendement proposé par l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale). La première de ces raisons c'est l'incompétence absolue du conseil municipal à se prononcer sur cette question, et l'autre, c'est l'incompétence non moins absolue de la chambre de commerce, qui n'a pas saisi la portée politique de la résolution qui lui était soumise.

Si nous acceptons les explications de l'honorable député, comme nous sommes tenus de le faire, il est évident que les conseillers municipaux et les membres de la chambre de commerce ne savaient pas ce qu'ils faisaient.

L'honorable député de Brant-sud a aussi prétendu que les conseillers municipaux et les membres de la chambre de commerce n'avaient pas le droit de se prononcer sur cette question qui concerne directement les intérêts de la ville, parce qu'ayant été élu au commencement de l'année, ils n'avaient pas reçu des contribuables de mandat à ce sujet. Son chef a entendu cette proposition et je suppose qu'il y souscrit, car il est probable que d'ici à quelques jours nous aurons à nous occuper d'une question autrement importante que celle du remaniement du district électoral de Brant et au sujet de laquelle l'opposition prétendra que ceux qui sont élus et reçoivent un mandat du peuple, n'ont pas le droit d'outrepasser leur mandat. J'espère que mon honorable ami qui vient d'émettre cette proposition sera conséquent avec lui-même et qu'il repoussera toute proposition qui pourrait lui être soumise et au sujet de laquelle il n'aurait pas reçu de mandat du peuple.

Je me permettrai aussi de faire remarquer le ton que l'honorable député a cru devoir prendre pour discuter cette question devant le comité. Sans s'arrêter à faire valoir les mérites et le bien fondé de ses prétentions, il a cherché à se moquer des efforts de l'opposition pour obtenir quelques modifications au bill concernant le remaniement des districts électoraux, malgré son infériorité numérique et sa complète impuissance à obtenir le moindre changement.

Il est regrettable que l'honorable député n'ait pas écouté les paroles de son chef quand ce projet a été soumis à la Chambre. S'il avait écouté ce discours, il n'aurait pas parlé comme il vient de le faire, car l'honorable premier ministre n'a pas dit que l'opposition serait réduite à l'impuissance ; il a déclaré, au contraire, que nous aurions un remaniement équitable, donnant justice égale à tous, et c'est ce que nous cherchons à obtenir, en ce moment. On nous a annoncé que la question serait soumise à un comité et on invita l'opposition à choisir quelques-uns de ses membres pour en faire partie. On ne nomme pas un comité pour lui faire jouer un rôle complètement inutile.

L'autre représentant de ce comité, l'honorable ministre des Douanes, n'est pas plus heureux que son collègue en fait de logique. Il a commencé par dire que l'amendement devait être repoussé, parce qu'il n'était qu'un piège tendu par les conservateurs pour priver le comté d'un député. Cet argument aurait été assez concluant, s'il n'avait pas été faux. Il ne s'appliquait pas

du tout au cas qui nous occupe, mais à part cela son raisonnement était très intéressant.

Le ministre des Douanes commence par déclarer qu'il croit, comme nous, qu'il faut donner une plus forte représentation aux districts ruraux qu'aux villes. Il a expliqué avec beaucoup de vigueur et d'entrain que les populations des villes avaient des moyens de se renseigner et de faire valoir leurs revendications que ne possèdent pas les populations des campagnes, et que par conséquent il était juste de donner à ces dernières une représentation plus nombreuse dans le parlement. Pour joindre l'exemple au précepte il prend deux ou trois mille citoyens des campagnes et les incorpore à la ville dont les intérêts ne sont pas les mêmes et où ils seront fatalement submergés. C'est ce qu'il appelle donner une plus forte représentation aux districts ruraux ; il prétend que cela vaut mieux pour ces électeurs que s'ils étaient laissés avec leurs voisins dont les intérêts sont identiques.

L'oppositioin peut se vanter d'avoir été consistante avec elle-même en appuyant un amendement ayant pour but de donner deux députés à ce comté, un à la population urbaine, et un à la population rurale. Je considère qu'en agissant ainsi nous n'encourons pas le reproche de n'avoir en vue que l'intérêt de notre parti. Il y a une différence marquée entre une population rurale et celle d'une ville, et bien que dans certains cas, la population d'une ville puisse n'être pas assez forte pour lui donner droit à un représentant et qu'il soit, par conséquent, nécessaire de lui adjoindre quelques municipalités rurales, tous ceux qui veulent envisager la question en dehors de toute considération de parti admettront que les électeurs pour lesquels cette loi est supposée être faite, ont plus d'avantages à avoir chacun leurs représentants respectifs. L'opposition respecte donc plus les droits des électeurs de la ville en demandant qu'elle ait son propre député, et que les campagnes aient aussi le leur, sans qu'aucun de ces deux districts électoraux soit gêné par l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le Président, j'ai fort goûté l'argumentation de l'honorable député de Hamilton (M. Barker) et j'espère qu'elle aura une certaine influence sur ses amis de la gauche. Il a expliqué qu'il existe une unité de représentation et qu'il faut respecter autant que posible les limites des comtés et certaines autres règles concernant la population, mais que dans certains cas, le bon sens et la justice peuvent rendre des exceptions nécessaires et qu'on n'est pas tenu d'appliquer strictement toutes les règles à tous les districts électoraux.

Quant à ce comté en particulier, les deux portis sont bien près de s'entendre. Il me semble qu'un député pourrait facilement voter pour l'une ou l'autre proposition, sans commettre d'injustice envers qui que ce soit. Mais ce qui a surtout contribué à me décider dans un sens, plutôt que l'autre, et ce qui a dû aussi influencer la majorité du comité c'est la règle presque invariable d'accorder à une circonscription rurale un représentant, même quand sa population ne serait pas suffisante pour donner à une ville le droit d'en avoir un. Ce côté de la question qui a été si clairement exposé par l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) et qui m'a fait pencher de ce côté, a été complètement ignoré, par les honorables députés de l'opposition qui demandent un député pour la ville de Brantford seule. Si les conditions eussent été différentes, comme l'a fait observer l'honorable député d'Hamilton, j'aurais avec plaisir demandé un député pour Brantford seulement, au lieu de diviser ce comté, comme nous l'avous fait, mais je suis convaincu que la majorité sera aussi de cet avis lorsque j'aurai expliqué que les intérêts de la population de cette partie du canton de Brantford sont presque identiques à ceux de la population de la ville, bien qu'elle n'en fasse pas partie pour les fins municipales, et que le canton d'Oakland, dont la population est peu nombreuse, appartient virtuellement à la ville, par sa position géographique. C'est de cette manière que j'envisage la question et je considère que cette population a plus d'avantage à être réunie le ville, bien qu'en règle générale, il soit préférable, comme le dit l'honorable député d'Hastings, de donner aux circonscriptions rurales une représentation distincte de celle des villes. C'est toute la différence qu'il y a entre nous sur ce point ; faut-il partager le comté comme le demande la majorité du comité, par le bill, ou vaut-il mieux diviser en deux le canton de Brantford et celui d'Oakland ? La question est bien simple, et pour ma part, je crois qu'il vaut mieux laisser les cantons de Brantford et Oakland, tels que dans le bill. Il y a pour cela des raisons matérielles provenant de la similitude des intérêts et des raisons de sentiment, comme l'a expliqué l'honorable ministre des Douanes. Les opinions sont partagées par bien peu de chose, mais je crois qu'à tout prendre, il est plus juste, plus équitable d'adopter la proposition contenue dans le bill.

M. INGRAM : C'est le reproche que je fais au bill d'appliquer une règle à un district électoral et une règle différente à un autre district. J'ai ici une carte du comté de Brant que je désire faire voir à la Chambre. Le canton de Brantford est indiqué par une ligne en couleur. Le gouvernement voudrait que ce canton fût incorporé à la ville et on ne peut pas prétendre que c'est dans le but d'égaliser la population. J'habite Elgin.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. INGRAM : Elgin vaut bien London ou Bellechasse. L'honorable ministre des

Travaux publics a déclaré devant le comité que l'intention du gouvernement et du comité était de respecter les limites des comtés et de répartir la population aussi également que possible entre les différentes divisions d'un comté. On devrait appliquer cette règle à tout le Canada, mais lorsque j'ai demandé " que les districts électoraux qui seront formés, aient, autant que possible, la même population," qu'a répondu l'honorable ministre des Travaux publics ? Voici sa réponse :

C'est une excellente règle que celle qui nous oblige à respecter les limites des comtés. Je tiens à faire bien comprendre que je ne la combats pas, mais il existe des anomalies et dans certains cas, les écarts entre les populations varie entre cinq et dix milles, et là où il y a une ville importante, nous nous sommes peu inquiétés de savoir si la population de la division électorale dans laquelle se trouve cette ville, possédait quelques milliers d'habitants de plus que l'autre circonscription.

Il explique ensuite que dans le cas de Brant, on ne donnait pas un député à la ville. La différence entre la population de Brantford et celle du reste du comté n'est peut-être pas aussi forte que dans le cas d'Elgin, d'après la nouvelle division. Je maintiens donc que le gouvernement n'applique pas du tout la règle qu'il a posée, mais ne cherche qu'à arriver à ses fins qui sont de diviser les comtés de manière à assurer l'élection du plus grand nombre possible de libéraux ; cela est clairement démontré par ce qu'il fait dans Brant et Elgin. La population de Brantford augmente rapidement, et je ne crains pas de dire que dans quelques années, avant le prochain remaniement, cette ville sera beaucoup plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. Tout le monde admet que la population du comté de Brant a diminué, et elle peut diminuer encore, pendant que celle de la ville de Brantford augmente. Avec le temps, la différence entre ces deux populations deviendra plus marquée. L'honorable premier ministre n'a pas le droit de prétendre qu'on s'est basé sur un principe plutôt que sur un autre dans la préparation de ce bill. La règle suivie est si élastique que le gouvernement peut toujours la faire servir à ses fins qui sont d'assurer le triomphe de son parti aux prochaines élections.

H. SPROULE : Le ministre des Travaux publics et le ministre des Douanes ont déclaré tous deux qu'ils étaient en faveur de donner une plus forte représentation aux districts ruraux dont la population est clairsemée qu'aux villes. Une des raisons qu'on a données c'est que les campagnes n'ont ni journaux ni chambre de commerc pour surveiller leur intérêts et que les citoyens des districts ruraux n'ont aucun moyen de savoir, à quelques heures d'intervalle ce qui se passe dans le cabinet. Si c'est là le principe que les honorables ministres désirent adopter, comment se fait-il qu'ils ne donnent qu'un seul représentant au comté de Victoria, dont une grande partie est très peu peuplée et dont la population ne sera probablement jamais très dense, grâce à certaines conditions particulières ? Si l'argument des honorables ministres a quelque valeur, pourquoi ne l'appliquent-ils pas au comté de Victoria ? Pourquoi ne donne-t-on qu'un seul représentant à Nipissing qui a une population de 28,302, pendant qu'on en veut donner autant au comté de Brant, qui a une population très dense de 17,000 habitants ? La circonscription de la baie du Tonnerre et de la Rivière à la Pluie, avec une population de 28,567 répartie sur un immense territoire n'aura qu'un représentant. Voilà autant de cas pour lesquels le ministre des Travaux publics et le ministre des Douanes ont ouvertement et sans excuses plausibles violé le principe qu'ils ont eux-mêmes posé.

M. HENDERSON : Il n'est pas possible de donner pour motiver l'adoption de cet amendement de meilleurs arguments que ceux qui ont été fournis par les honorables députés de Norfolk-sud (M. Tisdale), d'Hamilton (M. Barker) et d'Elgin-est (M. Ingram). On a si peu tenu compte de la population en délimitant les circonscriptions électorales, qu'on a donné un représentant à des districts dont la population n'est que de 19,000, et un seul également, à d'autres dont la population dépasse 38,000. A mon sens, la principale question à décider pour savoir si la ville de Brantford doit avoir son propre député, c'est la communauté d'intérêts entre ceux qui forment ce district électoral, et non le chiffre de cette population. Voici une ville industrielle, une ville qui progresse rapidement, une ville dont la population sera certainement plus considérable au prochain recensement qu'à présent, et cependant le gouvernement refuse de lui accorder un représentant pour elle seule.

Il est possible que les citoyens de cette ville soient partisans d'un régime fiscal auquel les habitants des cantons voisins soient hostiles, et voilà que cette ville est mise au rancart, paralysée, entravée, et impuissante à exprimer au sein du parlement les vues de ses concitoyens. Il n'est que juste que la ville de Brantford puisse exprimer son avis dans cette Chambre, tout comme le fait le comté voisin. Du moment qu'on annexe ce canton à Brantford, on empêche la population de cette ville d'exprimer son opinion dans cette enceinte parlementaire. Le résultat c'est qu'à l'issue des élections, nous, citoyens de Brantford, nous sommes hostiles à la politique fiscale du parti conservateur, tandis que, en réalité, si nous étions en bon lieu d'exprimer notre avis, nous serions favorables à ce régime. Voilà qui est injuste envers les citoyens de Brantford.

L'amendement proposé par l'honorable M. Tisdale est rejeté. (Voix affirmatives, 20, voix négatives, 39).

L'honorable M. TISDALE : Je tiens à proposer un autre amendement qui se rattache

aux deux divisions que ce bill tend à créer dans le comté de Brant. L'autre soir, en formulant des observations de nature générale à cet égard, j'ai parlé d'une proposition que j'avais l'intention de soumettre à la Chambre à titre d'alternative, au cas où le comité déciderait de rejeter le plan de la ville. Je dois faire observer ici que le canton de Brantford, du côté est de la Grande-Rivière a donné une majorité libérale de 100 voix, tandis que le canton d'Oakland, qui ne compte que 227 votants, a donné une majorité libérale de 80 voix, et le canton de Brantford, du côté ouest de la Grande-Rivière a donné une majorité libérale de 150 voix, soit 230 de majorité pour ces deux cantons. Je propose donc la radiation de l'article 27 et son remplacement par l'article suivant à titre d'article 32½.

Le comté de Brant se partagera en deux divisions qui porteront respectivement les noms de district électoral de Brant et de district électoral de Brantford.

(a.) Le district électoral de Brantford se composera de la ville de Brantford et de cette partie du canton de Brantford au nord et à l'est de la Grand-Rivière.

(b.) Le district électoral de Brant se composera des cantons d'Onendaga, de Tuscarora, d'Oakland, de Burford, de Dumfries-sud et de cette partie du canton de Brantford au sud et à l'ouest de la Grande-Rivière et du canton de Paris.

Pour l'édification du comité, je dépose sur le bureau un plan de la ville, pour montrer que la division que je propose l'emporte sur celle proposée dans le bill, tant au point de vue géographique que relativement à la contiguité des différentes parties de ces divisions. Le bill propose que le canton de Brantford s'avance en forme de coin jusqu'au centre de la division de Brant, séparant le canton de Burford des autres parties de la division à laquelle il se relie naturellement. J'ai été bien aise d'entendre le député de Brant-sud se déclarer partisan de l'égalité de population et affirmer que la ville de Brantford devrait se relier aussi intimement que possible à la partie rurale du comté. Ma proposition placerait la ville avec cette partie du canton de Brantford, du côté de la rivière auquel il se relie naturellement ; cer, comme certains députés l'ont fait observer, il faut envisager la rivière comme la ligne de division, non pas pour les fins municipales, mais pour les fins électorales. Voici donc le dilemme où se trouve acculé le député de Brant : de deux choses l'une, ou il doit acquiescer à ma proposition, ou bien avouer qu'il n'était pas sincère, quand il nous a signalé l'importance de l'égalité de population et de relier aussi intimement que possible la ville à la partie rurale du comté qui lui est contiguë. Force n'est bien d'abandonner, pour le moment, la proposition de la ville, puisqu'elle a été rejetée. Je fais figurer les sauvages comme partie de la population, et il s'ensuit qu'il n'y a guère qu'un écart de douze, dans les deux divisions, d'après le plan que j'ai soumis. Ma proposition établit des divisions plus compactes et plus commodes. Ce n'est pas la faute des divisions, si, à l'origine, on a donné au comté de Brant sa forme actuelle. On n'a pas délimité les comtés d'Ontario dans la pensée d'en faire des collèges électoraux. Nombre d'entre eux, comme celui d'Ontario-nord ont été délimités, avant même qu'ils fussent peuplés. A cette époque, dès 1800, on a délimité ces comtés sans souci de la forme qu'on leur donnait, mais uniquement en vue de l'association ; voilà pourquoi, si l'on s'en tient aux frontières des comtés, la forme de ces divisions sera bien pire que si on les avait délimitées sans tenir compte des frontières.

La seule explication plausible de la délimitation proposée par ce bill, c'est qu'on veut créer une majorité libérale de 230 voix en dehors de la ville de Brantford, au lieu de 100 voix, chiffre qu'atteindrait cette majorité, si mon plan était adopté; et on vise à n'aussurer une majorité certaine dans le comté, en s'assurant de la majorité dans la ville qui, jusqu'ici, a toujours été regardée comme douteuse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le changement proposé par l'honorable député donnerait au comté une physionomie tout aussi repoussante ; car bien que le canton de Brantford soit mal placé, le canton de Dumfries-sud le serait également. Toutefois, le fort de l'objection, le voici: c'est que cinquante années durant, les habitants de ce canton ont voté avec la ville de Brantford.

L'honorable M. TISDALE : Cela ne prouve rien.

M. HEYD : Vous a-t-on chargé de demander ce changement ?

L'honorable M. TISDALE : Est-ce qu'on a demandé l'autre remaniement ?

M. HEYD : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Rien ne le prouve, c'est une piètre réponse que d'alléguer comme raison que les habitants ont voté, de temps immémorial, dans une certaine localité.

Article 6—le comté de Frontenac, à l'exclusion de la ville de Kingston et du village de Portsmouth.

L'honorable M. TISDALE : Je désire m'étendre un peu longuement sur la question de l'annexe dans son ensemble. Toutefois, si la Chambre doit s'ajourner à six heures, je ne pourrais pas terminer mes observations, au cours de cette séance. Il serait bien légitime d'ajourner la Chambre à six heures, car nous avons travaillé ferme, cette semaine, et taillé beaucoup de besogne. Toutefois, si le premier ministre le désire, je suis prêt à poursuivre mes observations.

M. MONK : Nous avons délibéré l'article 27. Nous pourrions étudier maintenant

l'article en dicussion et aborder l'étude de quelque autre matière. Plusieurs députés qui prennent un vif intérêt au remaniement des comtés d'Ontario, ont dû s'absenter. L'article relatif à Waterloo a été remis à plus tard, en raison de l'indisposition du député de Waterloo-sud (M. Clare).

Le PREMIER MINISTRE : Il importe de faire avancer nos travaux autant que possible, certains députés de la droite qui prennent un vif intérêt à cette loi, désirent que la délibération de cette mesure se poursuive. Comme le député de Waterloo est malade, l'étude des articles relatifs à ce comté est remise à plus tard.

Article 12—le comté de Lennox et Addington.

M. INGRAM ; Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) a demandé que l'étude de cet article fût suspendu. Il a été indisposé toute la journée et est absent de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une raison valable. En suspens.

Article 14—le comté de Norfolk.

L'honorable M. TISDALE : Je demande que la délibération de cet article soit remise à plus tard. Je désire présenter une motion qu'il m'a été impossible de dresser jusqu'ici, vu qu'il me manque certains documents que j'attends d'un moment à l'autre.

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

L'item demeure en suspens.

Article 23—le district territorial de Muskoka constituera le district électoral de Muskoka et élira un député.

M. SPROULE : Cet article est un de ceux qui sont demeurés en suspens, à la demande du député de Toronto-ouest (M. Clarke) qui désire prendre part à la discussion de ces articles; et si le débat était clos, il ne serait plus en lieu de présenter ses observations.

Le PREMIER MINISTRE : L'article relatif à Muskoka ne figure pas parmi ceux dont l'étude a été réservée hier. Le député de Toronto-ouest, paraît-il, désire faire valoir, comme argument, qu'il existe une disparité entre les collèges électoraux urbains et les comtés ruraux ; et il pourra formuler cet argument, quand nous délibérerons l'article relatif à Lennox et Addington, article qui a été réservé, à sa demande.

M. SPROULE : Il a également mentionné Muskoka.

M. INGRAM : Il a désigné Muskoka, Nipissing, la baie du Tonnerre et Parry-Sound.

M. FRASER : Parce que ces articles sont adoptés, il ne s'ensuit pas qu'il soit défendu d'y faire allusion. Le simple fait d'adopter un article n'a absolument rien de sacré.

M. INGRAM : Le député de Toronto-ouest est indisposé.

M. CAMPBELL : Il était ici, il y a une heure à peine.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Clarke) est tellement indisposé qu'il a dû quitter la Chambre.

M. MONK : En quoi le remaniement d'Ontario intéresse-t-il donc le député de Guysborough (M. Fraser) ?

M. FRASER : J'y suis intéressé en ce qu'il m'est impossible d'aller chez moi, à mon gré, tandis que l'honorable député (M. Monk) se rend chez lui quand il le veut.

M. MONK : Libre à l'honorable député de retourner dans ses pénates, quand il lui plaira.

M. FRASER : Je ne demande pas à la Chambre de se plier à mes exigences. J'ai reçu de mes commettants un mandat que je suis tenu de remplir. Je suis tout aussi intéressé à cette question que l'honorable député, sauf que peut-être il espère s'en servir pour avancer ses propres intérêts. Je tiens autant que mes collègues à ce que nos affaires s'expédient promptement. Je le répète, le seul fait d'adopter ces articles de ce bill ne nous empêche pas d'y faire allusion plus tard. Il ne sert donc de rien de retarder l'adoption d'un article, afin d'y faire allusion plus tard.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il qu'il vaudrait autant adopter d'abord un article et le discuter plus tard, alors que tout remaniement devient impossible ?

M. FRASER : Non ; s'il faut discuter un article, discutons-le ; mais s'il ne s'agit que de l'utiliser pour les besoins de la discussion, alors je prétends que son adoption ne modifie en rien la situation.

M. MONK : L'honorable député (M. Fraser) n'entend pas mieux que moi la situation d'Ontario. Voilà qu'un de nos collègues est indisposé, après avoir demandé qu'on suspende la discussion de certains articles, afin qu'il soit possible d'y faire allusion au cours du débat, alors qu'il demandera une plus forte représentation pour la ville de Toronto. Existe-t-il donc une si forte urgence qu'il faille adopter tous ces articles sans retard ? Nos travaux sur cette mesure de remaniement ont marché aussi rapidement que les débats similaires de 1882 et de 1892. A coup sûr, les députés de la province intéressée ont bien droit d'être mis en mesure de délibérer s'il importe, oui ou non, d'adopter les remaniements effectués. Qu'en sait le député de Guysborough ? Absolument rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) a demandé que certains articles déjà dicutés demeurassent en suspens, afin de pouvoir se trouver en mesure d'y faire allusion plus tard, car, à son avis, le règlement ne l'aurait pas autorisé à le faire. Voici ce que je propose au premier ministre : qu'il soit entendu que l'honorable député aura toute la latitude voulue pour formuler ses arguments, à son gré. Pour ma part, je ne veux nullement qu'on adopte ces articles avec une précipitation intempestive ; bien que tous mes collègues, j'en suis sûr, tiennent à voir aboutir nos travaux sur cette mesure, et nous devons sympathiser avec ceux que la distance empêche de retourner au sein de leur foyers. Mais au moins faudrait-il adopter les articles relatifs aux divisions qui ne soulèvent pas d'opposition.

M. MONK : Le député de Norfolk (l'honorable M. Tisdale), si je ne me trompe, est maintenant en mesure de présenter sa motion. Lorsqu'il s'agit du remaniement des comtés d'une province en particulier, les représentants de la province intéressée sont ceux qui peuvent parler avec le plus d'autorité étant mieux au courant de la situation de ces comtés. Nous pourrions aborder l'étude des articles relatifs au Nouveau-Brunswick et les adopter. Lorsqu'un député s'oppose à une division projetée, il peut se faire qu'il n'ait pas sous la main tous les documents voulus.

L'honorable M. TISDALE : Si la séance doit se poursuivre ce soir, je préfère continuer ma démonstration, quitte à la terminer dans la soirée. Toutefois, comme nous sommes au vendredi soir, il serait peut-être préférable d'ajourner nos travaux à six heures.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député veut bien poursuivre son discours maintenant, nous serons bien aises de l'écouter, et s'il lui faut encore une journée, nous la lui accorderons volontiers. Il nous faudra siéger ce soir.

Article 14—le comté de Norfolk.

L'honorable M. TISDALE : Je me propose de présenter quelques observations générales sur l'annexe, ou article 2. J'ai recueilli quelques données statistiques au sujet des résultats qui doivent découler du remaniement des comtés, proposé par le comité. Disons d'abord que, d'après le recensement de 1901, la population d'Ontario est de 2.182,947. Si on divise ce chiffre par 86, nombre des députés, sans établir de distinction entre la population urbaine et la population rurale, l'unité de représentation est 25,383. J'ai dressé un tableau de 46 districts électoraux, que je vais communiquer à la Chambre. Je ferai observer que, relativement au comté de Brant, j'ai défalqué la population indienne.

Carleton	24,380
Dufferin	21,036
Dundas	19,757
Frontenac	24,746
Glengarry	22,131
Grenville	21,021
Haldimand	21,233
Halton	19,545
Lennox et Addington	23,346
Muskoka	20,971
Parry-Sound	24,936
Peel	21,475
Prince-Edouard	17,864
Brant	18,273
Brantford	19,867
Elgin-est	17,901
Elgin-ouest	25,685
Kent-est	25,328
Lanark-nord	17,236
Lanark-sud	19,996
Leeds (Brockville)	18,721
Leeds	19,254
Northumberland-est	20,495
Northumberland-ouest	13,055
Ontario-nord	18,390
Ontario-sud	22,018
Oxford-nord	25,644
Oxford-sud	22,760
Perth-sud	20,613
Peterborough-est	16,291
Peterborough-ouest	20,704
Renfrew-nord	24,556
Grey-est	23,663
Grey-nord	24,874
Grey-sud	21,053
Huron-est	19,227
Huron-sud	22,881
Huron-ouest	19,712
Middlesex-est	20,228
Middlesex-nord	16,419
Middlesex	18,079
Simcoe-sud	26,399
York-centre	21,505
York-nord	22,419
York-sud	20,699
Kingston	19,788
Total	966,178

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Est-ce là la statistique du dernier recensement ?

L'honorable M. TISDALE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les comtés sont-ils délimités comme dans le bill à l'étude ?

L'honorable M. TISDALE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si je ne me trompe, l'honorable député porte à 15,000 la population de Brant.

L'honorable M. TISDALE : La population de Brant est de 15,364, les Indiens non compris. Cette soustraction n'aura pas d'importance au point de vue des moyennes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si la soustraction en question n'est pas clairement énoncée, cette statistique pourrait nous induire en erreur.

L'honorable M. TISDALE : La chose est explicite et le compte rendu officiel en fera foi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a-t-il exclu aussi la population indienne des autres comtés d'Ontario ?

L'honorable M. TISDALE : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pourquoi pas ?

L'honorable M. TISDALE : Je le répète, Brant est un cas spécial.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce tableau est inexact, s'il n'est pas basé sur les faits. Il y a aussi dans nombre d'autres comtés une population indienne assez considérable, mais dont j'ignore le chiffre précis. Tout argument basé sur une statistique inexacte manque de valeur.

L'honorable M. TISDALE : Il est facile de rectifier la statistique, grâce à l'explication que j'ai donnée, qui pare à toute erreur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Votre statistique est de nature à induire en erreur.

L'honorable M. TISDALE : Ce n'est pas intentionnel de ma part. Il me serait facile de rectifier les moyennes ; mais, je le répète, cette soustraction ne saurait modifier les moyennes. La population est de 18,000 âmes environ, et l'exclusion des Indiens fait un écart de 3,107 âmes ; mais lorsqu'il s'agit des moyennes, peu importe que la totalité soit de 132,000 ou de 135,000.

J'ai inclus la population indienne de Brant dans l'index et corrigé et vérifié tous les chiffres de l'annexe en la comparant avec du liste officielle de M. Hyman, ce qui donne le résultat suivant :

J'ajoute à cette liste les cinq comtés qui viennent immédiatement après par le chiffre de leur population et de 46, le nombre de ces comtés est porté à 50.

Hastings-est	26,787
Waterloo-nord	25,156
Wellington-nord	26,120
Simcoe-nord	26,071
Total	104,134
Grand total	1,070,312

Ce qui revient à ceci : les 46 divisions électorales, d'après l'annexe, auraient 966,178 âmes, les quatre sus-mentionnées 104, 134, en tout 1,070,302. Il s'ensuivrait que 46 comtés représentant, en vertu de ce bill, une population de 125,295, moins que la moitié de la population d'Ontario, éliraient sous l'empire du bill à l'étude, une majorité de six députés ; et si l'on y ajoute quatre comtés, portant la totalité à 50 ces 50 comtés éliraient une majorité de quatorze députés dans Ontario, bien qu'ils soient la minorité de la population. Voilà des chiffres intéressants de plus d'une façon au point de vue de la comparaison.

La moyenne de la population, appelée d'après cette division, à élire ces 51 députés serait de 21,115 respectivement. Les autres 35 députés des 86 comtés d'Ontario auraient une moyenne de 31,325, c'est-à-dire la moyenne de la population appelée à élire un député dans chacun de ces 35 comtés serait presque de 50 pour 100 supérieure au nombre voulu pour l'élection d'un député dans chacun des 51 comtés.

J'ai dressé un autre tableau indiquant les populations des 18 petits comtés. Le voici :

Dix-huit districts électoraux.—Les plus petits.

Dundas	19,757
Halton	19,545
Prince-Edouard	17,864
Brant	18,273
Brantford	19,671
Elgin-est	17,901
Lanark-nord	17,236
Lanark-sud	19,996
Leeds (Brockville)	18,721
Leeds	19,254
Northumberland-ouest	13,055
Ontario-nord	18,290
Peterborough-est	16,291
Huron-est	19,227
Huron-ouest	19,712
Middlesex-nord	16,419
Middlesex-ouest	18,079
Kingston	19,788
Total	329,243

J'ai aussi fait un tableau des dix-huit comtés les plus populeux d'Ontario, sauf Toronto. Les voici :

Durham	27,510
Lincoln	30,552
Norfolk	29,147
Russell	35,166
Thunder Bay et Rainy River	28,987
Victoria et Haliburton	38,511
Welland	31,588
Bruce-sud	31,596
Essex-nord	28,789
Essex-sud	29,955
Hastings-ouest	32,504
Kent-ouest	31,866
Lambton-ouest	29,723
Perth- nord	29,259
Renfrew-nord	27,676
Wellington-sud	29,526
Simcoe-est	29,845
London	37,976
Total	560,233

Ce sont dix-huit comtés ruraux, à l'exception de la ville de London, et si j'ai omis Toronto, c'est que, vu le chiffre élevé de sa population, elle ne pouvait donner une juste idée de la moyenne, si elle figurait au tableau. Ces dix-huit grands comtés avec une population de 559,974 âmes, comptent une population de 31,111 en moyenne tandis que les dix-huit petits comtés, avec une population de 326,070 ont une population moyenne de 18,115. Ainsi, les dix-huit grands comtés, sauf Toronto, ont chacun une population de 75 pour 100 supérieure à la population des petits comtés. Il est intéressant d'étudier la couleur politique de ces dix-huit petits comtés.

Actuellement, ils sont représentés par neuf libéraux et neuf conservateurs. Mais, sous l'empire des dispositions du présent bill,

si les suffrages se répartissaient comme à la dernière élection, treize libéraux et cinq conservateurs seraient élus. Toutefois, j'ai lieu d'espérer qu'un nombre suffisant de libéraux changeront leur allégeance politique à la prochaine élection pour rétablir l'équilibre. Mais, il n'y aura pas lieu de rendre grâce au présent bill de répartition, si ce résultat se produit. J'ai fait quelques calculs concernant les singulières conséquences qu'entraînera l'adoption du bill. J'ai préparé un relevé indiquant les quatre plus petits districts électoraux d'Ontario, les quatre plus grands (sauf Toronto), la circonscription électorale la plus considérable (Toronto excepté), la plus petite et les comtés subdivisés. Le tableau suivant fera comprendre ce que je veux dire. Les quatre plus petits collèges électoraux sont:

Middlesex-nord	16,419
Northumberland-ouest	13,055
Prince-Edouard	17,864
Peterborough-est	16,291
Total	63,629

Moyenne, 15,907.

Les quatre districts électoraux les plus considérables (sauf Toronto) sont :

Victoria et Haliburton	36,511
Welland	31,583
Russell	35,166
Hasting-ouest	32,504
Total	137,769

Moyenne, 34,442.

La moyenne des quatre collèges électoraux les plus considérables est du double de la moyenne des cinq plus petits.

Comparaison entre la circonscription électorale la plus considérable et certains comtés divisés :

Victoria et Haliburton, (la plus considérable, Toronto excepté)	38,511
Northumberland, deux députés en tout	33,550
Peterborough, deux députés en tout	36,995
Middlesex, trois députés en tout	54,726

Le plus petit district électoral, celui de Northumberland-ouest, dont la population est de 13,048 habitants, est libérale, tandis que celui de Northumberland-est, dont la population s'élève à 20,505, est tory. Je ferai observer ici que la circonscription électorale la plus considérable d'Ontario est conservatrice, que la plus petite est libérale et que les quatre plus petits districts électoraux sont libéraux.

Le comté de Peterborough, qui élit deux députés, est divisé de la manière suivante : La circonscription ouest, qui est conservatrice, renferme une population de 20,696 habitants et la circonscription est, qui est libérale, n'en compte que 16,299, soit un écart de 4,397. Le comté de Middlesex, représenté par deux députés, est ainsi divisé: Middlesex-est, division conservatrice, 20,228 habitants; Middlesex-nord, division qui sera maintenant libérale, bien qu'elle fût conservatrice auparavant, 16,419; différence 3,809. En prenant ces six collèges électoraux, on constate que les trois députés conservateurs représentent une population de 61,429 âmes et les trois députés libéraux, une population de 45,766, accusant un écart de 15,663, soit un tiers de plus du côté des députés conservateurs. Ceci me sert à démontrer à la Chambre et au pays ce qui arrive de la répartition de la population, lorsqu'on s'en tient aux limites des comtés, comme l'a demandé le premier ministre. A cet égard, je puis dire que dans la motion que je présenterai plus tard je m'étendrai très longuement sur ce principe qui veut qu'on s'en tienne aux limites des comtés.

Au cours du débat, certaines observations que j'ai entendues m'ont fait comprendre qu'il pouvait exister un malentendu concernant les parties du rapport sur lesquelles nous étions tombés d'accord. J'ai compris que, sauf dans certaines circonstances particulières, on a cherché à voir ce qu'on pouvait accomplir en se basant sur le principe énoncé dans le discours que le premier ministre a prononcé en présentant cette mesure; car, le bill lui-même ne donne aucune règle de conduite. Il faut chercher dans le discours du premier ministre les principes qu'il s'agit d'appliquer, car il a dû les exposer clairement. On a compris qu'on devait strictement s'en tenir aux limites des comtés et, conséquemment, quel que fût le sentiment du comité, il ne s'est pas départi de ce principe d'une manière générale. Par conséquent, il n'y a pas eu lieu de parler d'acceptation, si ce n'est dans l'accomplissement de la tâche qui avait été tracée. Ainsi, en ce qui a trait à la division de Brant, j'ai accepté dans la proportion que j'ai faite, le principe relatif aux limites des comtés, non parce que je l'approuvais, mais parce qu'il nous était imposé de gré ou de force. Cette question sera soulevée dans une motion dont j'ai donné avis et que je présenterai plus tard.

Je veux maintenant commenter un autre principe. Je désire faire voir quels sont les résultats de ce bill de répartition tel qu'il a été adopté par la majorité du comité. Le leader du gouvernement et quelques-uns de ses partisans, pour démontrer que ce bill rendait passablement justice, ont déclaré que devant le comité on ne s'est opposé qu'à la délimitation de 49 districts électoraux d'Ontario sur 86. Cet argument n'est pas valable et voici pourquoi. Dès que le principe concernant les limites des comtés était adopté, chaque fois qu'un comté n'avait le droit d'élire qu'un seul député, il ne pouvait arriver qu'une chose. Cela ressemblait au cri qu'on soulevait contre nous il y a quelques années; " Ne touchez pas au Manitoba ". La majorité ne devait pas toucher aux comtés qui n'élisent qu'un seul représentant. Si un comité est libéral il élira un libéral; et s'il est conservateur, il élira un conservateur. Je désire faire ressortir ce point parce que je considère que cet argument est trompeur. En vertu de cet étrange principe, je suis surpris qu'on

n'ait pas soulevé plus d'objections. C'est ce qui arrive dans mon propre collège électoral, Norfolk-sud, car tout le comté n'a le droit d'élire qu'un seul représentant en vertu des dispositions du bill.

Je n'ai donc qu'un moyen de protester contre ce qui s'est fait, c'est de présenter une motion demandant qu'on s'en tienne aux limites des comtés, et j'ai l'intention de la présenter plus tard.

Voici deux faits très importants qui feront comprendre les conséquences de ce bill. La partialité des journaux et des partis politiques est chose bien connue ; cependant, je soumettrai au comité le résultat d'une enquête faite par le "Review", de Peterborough, journal franchement conservateur, et par le "News", de Toronto, journal indépendant. J'ai contrôlé les chiffres que le premier de ces journaux a publiés, après avoir eu beaucoup de peine à se les procurer. Il a pris les majorités obtenues dans les différents comtés à la dernière élection et les a appliquées aux comtés tels que délimités par ce bill. Le "News", de Toronto, a procédé autrement et peut-être plus sûrement. Il a pris tous les suffrages qui s'étaient donnés dans les différents comtés et a additionné et soustrait. Avec la permission de M. le président, je vais lire quelques extraits—aussi courts que possible—de ces journaux. Voici ce que dit le "Review", de Peterborough :

On est maintenant prêt à soumettre à la Chambre le projet de remaniement des comtés d'Ontario, préparé d'avance avec soin et imposé au prétendu comité mixte par la majorité de ses membres. En fin de compte, la question importante, c'est celle du résultat général, c'est celle de savoir combien les deux partis vont obtenir de députés dans la province, par rapport au nombre de votants qu'ils représentent.

Voici un tableau où les suffrages donnés dans les différents comtés à l'élection de 1900, sont répartis en conformité du remaniement qu'on a l'intention d'opérer. Pour les comtés où il y a eu élection par acclamation, et pour ceux d'Elgin-ouest et de Huron-sud, où les deux candidats étaient des libéraux, on s'est basé sur le résultat de l'élection précédente ; les majorités des comtés de Hamilton, d'Ottawa et de Toronto-ouest où chaque électeur avait droit de voter deux fois, ont été réduites de moitié, et dans tous les cas douteux on a accordé aux ministériels le bénéfice du doute.

Les trois circonscriptions électorales de Toronto ne pouvant être séparées, on en a réuni les majorités en une seule.

Majorités conservatrices.

Carleton	1,147
Dufferin	1,106
Dundas	258
Durham	251
Elgin-sud	70
Frontenac	595
Grenville	552
Grey-est	792
Halton	146
Hamilton-est	422
Hamilton-ouest	322
Hasting-ouest	1,650
Lambton-est	276
Lanark-sud	781
Leeds	589
Lennox et Addington	231
Lincoln	371
Middlesex-est	302
Muskoka	844
Nipissing	964
Northumberland-est	366
Ottawa	239
Parry-Sound	37
Peel	193
Perth-nord	91
Peterborough-ouest	320
Prince-Edouard	68
Simcoe-sud	489
Simcoe-est	34
Stormont	258
Toronto (5)	4,616
Victoria et Haliburton	567
Waterloo-nord	1,188
York-sud	754
	20,889

Nombre de députés conservateurs : 38.

Majorité libérales.

Algoma-est	249
Algoma-ouest	30
Brant	513
Brantford	276
Brockville	5
Bruce-sud	165
Bruce-nord	423
Elgin-ouest	304
Essex-nord	477
Essex-sud	266
Glengarry	614
Grey-nord	233
Grey-sud	194
Haldimand	197
Hastings-est	81
Huron-est	213
Huron-sud	4
Huron-ouest	136
Kent-est	339
Kent-ouest	207
Kingston	150
Lambton-ouest	116
Lanark-nord	869
London	353
Middlesex-nord	181
Middlesex-ouest	422
Norfolk	245
Northumberland-ouest	135
Ontario-nord	81
Ontario-sud	251
Ottawa	13
Oxford-nord	1,389
Oxford-sud	605
Perth-sud	235
Peterborough-est	307
Prescott	419
Renfrew-nord	132
Renfrew-sud	353
Russell	566
Simcoe-nord	507
Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie	80
Waterloo-sud	556
Welland	413
Wellington-nord	234
Wellington-sud	238
Wentworth	344
York-centre	303
York-nord	545
	14,968

Nombre de députés libéraux, 48.
Majorité conservatrice dans la province, 5,921.
Majorité libérale de députés, 10.

M. TISDALE.

On voit ici le résultat que le remaniement était destiné à produire. Il y a, dans la province, une majorité de votes conservateurs, atteignant les chiffres de 6,000, qui devraient être une majorité d'au moins quinze représentants conservateurs, tandis qu'il y a une majorité de dix députés libéraux. La moyenne des majorités des conservateurs élus est de 550, tandis que la moyenne de la majorité des libéraux n'est que de 312. On a habilement disposé les choses de façon à ce qu'un vote conservateur ait moins d'effet qu'un vote libéral pour l'élection d'un député. Pour élire un conservateur, il faut une majorité de 75 pour cent supérieure à celle voulue pour élire un libéral. Voila la quintessence du remaniement : morceller les comtés de façon à ce qu'une minorité d'électeurs puisse élire une majorité de députés, anéantissant ainsi le premier objectif de l'appel fait au corps électoral pour choisir des représentants au parlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a-t-il contrôlé les chiffres qu'il a cités ?

L'honorable M. TISDALE : Je les ai contrôlés moi-même dans une si large mesure que j'ai récrit au rédacteur du journal en question pour lui demander de les contrôler de nouveau, et il leur a fait subir plusieurs modifications.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces chiffres sont-ils censés représenter les majorités obtenues aux denières élections générales ?

L'honorable M. TISDALE : J'ai donné la version même du journal en question, car je ne veux pas qu'on se méprenne sur ma pensée. On a pris le chiffre des majorités dans les comtés, sauf ceux où il n'y a pas eu de lutte, et dans ce dernier cas, on a adopté le chiffre des majorités obtenues aux élections précédentes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si je ne me trompe, l'honorable député a cité parmi les majorités conservatrices obtenues en 1900 une majorité de 964 à Nipissing. Est-ce exact ?

M. CLANCY : Comme je suis au courant des faits, je vais répondre au ministre. Il y a eu deux élections par acclamation, celle de Norfolk-nord et celle de Nipissing. Comme il n'y a pas eu de lutte en 1900 ni à Nipissing ni à Norfolk-nord, on a emprunté les chiffres des élections précédentes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais dire à l'honorable député en quoi ses chiffres, relativement à ces deux comtés au moins, pèchent sous le rapport de l'exactitude. En 1900 le comté de Nipissing a élu un libéral et en 1896, un conservateur.

M. CLANCY : Il n'y a pas eu de lutte en 1900.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les chiffres cités par l'honorable député sont empruntés à l'élection de 1896, alors qu'un conservateur a été élu. Il adopte les chiffres de 1896, alors que le comté a élu un conservateur à une majorité de 964 voix et les donne comme représentant l'opinion publique à Nipissing en 1900, alors que le comté a élu un libéral.

M. CLANCY : Quand il n'y a pas de lutte, la règle qu'il est légitime de suivre en pareil cas, consiste à adopter les chiffres de l'élection précédente. Cette règle s'applique ici à Norfolk-nord et à Nipissing. Il n'y a pas eu d'expression de l'opinion publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une élection par acclamation est bien une certaine expression de l'opinion des électeurs.

M. CLANCY : Pas le moins du monde.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Est-il loyal de représenter le comté de Nipissing comme donnant une majorité de 964 vois aux conservateurs, parce que c'est là le résultat de l'élection précédente, tandis qu'en 1900, ce comté a élu unanimement un libéral ?

M. CLARKE : Il n'y a pas eu d'élection à Nipissing, à la date des élections générales. Il n'a pas été émis de bref pour cette date. Si le scrutin avait eu lieu le même jour qu'ailleurs, l'ancien député aurait obtenu une majorité supérieure à 964.

L'honorable M. TISDALE : Nous avons emprunté les chiffres de l'élection précédente: c'est la seule règle qu'il soit possible de suivre en pareilles circonstances.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le comté est représenté aujourd'hui par un libéral.

L'honorable M. TISDALE : En dressant un tableau général comme celui-là, il faut bien suivre une règle générale, car on ne peut envisager chaque comté séparément.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prétend qu'en 1900, il y a eu une majorité conservatrice de 20,000 dans certains comtés et dans ce nombre figure une majorité conservatrice de 964 à Nipissingue. Or, en 1900, Nipissingue a élu un libéral qui représente aujourd'hui ce comté dans cette Chambre. En pareilles circonstances, est-il juste d'inclure ce chiffre de 964 dans la totalité de ses majorités conservatrices ?

L'honorable M. TISDALE : Le ministre n'expose pas loyalement la question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je m'en tiens aux faits.

L'honorable M. TISDALE : Dans un tableau général de ce genre, quand il s'agit d'une élection par acclamation, la seule règle légitime à suivre est d'emprunter les chiffres de l'élection précédente, et d'appliquer cette règle à toutes les élections par acclamation. Nipissingue ici est mis sur le mê-

me pied que les autres comtés en situation similaire. Il n'est donc pas juste de dire que ce tableau est propre à induire le public en erreur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La majorité conservatrice de 964 à Nipissingue figure-t-elle, oui ou non, dans la totalité des majorités portées à ce tableau ?

L'honorable M. TISDALE : Oui, et la chose est parfaitement légitime ; d'ailleurs, les explications que j'ai données doivent suffire pour convaincre le ministre. Il est six heures et si la Chambre me le permet, je vais citer un extrait du " News " de Toronto. Je ne citerai pas les chiffres, que les députés pourront trouver dans le numéro du journal, en date du 25 juillet 1903. Assurément, personne ne prétendra que c'est un journal conservateur. Cet article contient un fidèle et loyal exposé de la situation. Voici cet article :

Le " News " présente ici un tableau indiquant quel aurait été le résultat des votes enregistrés dans la province d'Ontario aux dernières élections générales de 1900, si on en avait fait le recensement, non pas dans les comtés délimités par les conservateurs en 1892, mais dans ceux délimités par la majorité libérale du comité chargé de la répartition de la représentation en 1903.

Le tableau en question est le résultat d'une étude de la liste complète des comtés d'Ontario, sauf les divisions de Toronto, celles d'Algoma, est et ouest, de Nipissingue, de la Rivière à la Pluie et de la Baie du Tonnerre, les données actuellement à notre disposition ne pouvant s'appliquer à ces derniers comtés. Il ressort de ce tableau que dans les districts qui font l'objet de ce recensement, la majorité conservatrice de 16 aurait été convertie en une majorité libérale de 15. Et pour arriver à ce résultatat, il n'est pas nécessaire qu'un seul votant change d'opinion; tout consiste à recourir au procédé du groupage, dans le recensement des mêmes bulletins. Le gain net obtenu par la représentation libérale est de onze, tandis que la représentaion conservatrice éprouve une perte sêche de vingt. Le tableau indique une diminution de neuf dans les comtés, mais cette perte se réduit à six pour la province en général par la création d'un nouveau député pour Toronto et l'accroissement de la représentation dans le nouvel Ontario.

Le procédé appliqué dans la compilation du tableau consiste à soustraire de la totalité du vote de parti dans l'ancien collège électoral le vote de parti dans les sections qu'il doit perdre et d'ajouter le vote des sections qu'il gagne. Le résultat, au point de vue de la représentation à Ottawa est indiqué dans les colonnes à droite, où le chiffre sous le mot " libéral " indique l'effet produit sur la représentation libérale, a (1) si c'est un gain, et a (—1) si c'est une perte; et ainsi pour les gains et les pertes des conservateurs sous le titre " conservateur." Un comté, comme celui de Brockville, qui est transféré d'un parti à l'autre, figure dans les deux colonnes comme quantité en plus, d'une part, et en moins d'autre part.

Tous les comtés qui ont subi quelque changement figurent au tableau, sauf ceux mentionnés ci-haut.

A six heures, le comité suspend sa séance.

M. TISDALE.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

L'honorable M. TISDALE : M. le président, je m'étais bercé du faux espoir que la Chambre allait ajourner ses travaux à six heures, et voilà pourquoi j'ai conclu mon discours, bien qu'il me restât encore quelque chose à ajouter. Je ferai observer au ministre de la Justice que depuis la suspension de la séance, j'ai corrigé les erreurs qui s'étaient glissées dans le tableau de la population que j'ai présenté à la Chambre, et ainsi les chiffres se rattachant aux cinquante-un comtés qui figurent au tableau devront être tenus pour exacts, même dans l'édition non revisée du compte rendu officiel. Je veux tirer quelques conclusions de la statistique que j'ai présentée au comité, pour montrer que le principe de la représentation par la population n'a pas été appliqué d'une façon uniforme, et j'espère que le premier ministre ainsi que ses collègues, responsables qu'ils sont de cette loi, remettront à l'étude la question dans son ensemble. Les chiffres que j'ai présentés indiquent que si les quarante-six comtés que j'ai désignés élisaient des représentants choisis dans un parti, alors une population inférieure, à 133,000 près, à la moitié de toute la population, serait en mesure d'élire une majorité de six députés à cette Chambre. A coup sûr, en pareilles circonstances, il est légitime de demander au gouvernement de bien réfléchir et de bien étudier les résultats découlant de l'application d'un pareil principe ou de remettre toute la question à l'étude. Afin de mettre la chose en pleine lumière, j'ai ajouté cinq comtés, ce qui porte la totalité à cinquante-un, et j'ai signalé au comité la monstrueuse proposition qui, sous l'empire du suffrage par tête, aurait pour résultat de faire élire cinquante-un représentants, sur une totalité de quatre-vingt-six, par une population moyenne de 21,115 respectivement, tandis que les trente-cinq qui restent seraient élus par une population de 31,325 respectivement. Ce sont les députés de la droite qui ont inauguré dans la province d'Ontario le suffrage par tête, en remplaçant du cens électoral ou la qualité de propriété nécessaire pour être électeur, et je l'avoue, le parti conservateur tenait beaucoup au cens électoral.

Le suffrage par tête opposé à l'électorat des propriétaires fonciers signifie que chaque individu est électeur, qu'un homme en vaut un autre. En 1872, lors de la première répartition, sir John Macdonald posa comme premier principe que dans le remaniement de la carte électorale, on devait, autant que possible, tenir compte des limites des comtés; c'est le même principe que l'honorable leader du gouvernement et le parti de la réforme défendent aujourd'hui. Mais il existe cependant cette différence-ci. En 1872, nous avons accepté le cens électoral des anciennes provinces du Haut et du Bas-Canada; le cens foncier était très élevé ;

les townships constituaient les arrondissements électoraux ; les fonctionnaires du comté étaient *ex-officio* présidents de l'élection et du scrutin et c'était surtout le groupe des propriétaires d'immeubles qui était représenté, attendu que le vote multiple existait alors. J'entends par là qu'une personne pouvait pratiquer l'électorat dans chaque collège électoral où elle possédait des biens-fonds, et qu'ainsi, à cette époque, les députés étaient plutôt les mandataires des propriétaires, d'après l'ancienne doctrine conservatrice.

Aujourd'hui, plusieurs conservateurs reconnaissent qu'ils ont poussé les choses trop loin autrefois. Que pensait de ce principe, en 1872, l'un des chefs les plus droits, les plus habiles et les plus sages du parti de la réforme, l'honorable Alexander Mackenzie ? Il proposa de ne pas adhérer à ce principe, et de baser la représentation sur la population. Le parti de la réforme, avant et depuis, et jusqu'en 1899 en tout cas, préconisa cette doctrine et je me souviens de l'agitation créée, notamment en 1872 et jusqu'en 1882, en faveur de la "représentation basée sur la population".

Les vieux libéraux combattirent pour ce principe et je reconnais à leur honneur qu'ils l'ont fait triomhper, si c'est là un titre de gloire. En 1882, sir John A. Macdonald, cédant au désir du parti conservateur, changea d'attitude. Le mouvement en faveur de la représentation basée sur la population s'accentue, disait-il ; le cens foncier est moins élevé et plus étendu. En 1885, il appliqua encore davantage ce principe. En 1882, le parti de la réforme ne répudia pas la doctrine de la représentation basée sur la population, mais il accusa le parti conservateur de l'exploiter injustement pour empiéter sur les limites des comtés au détriment de ses adversaires; mais les libéraux ne renoncèrent pas à leur doctrine même lorsqu'elle venait en conflit avec le principe qui voulait qu'on respectât les limites des comtés.

Vint l'année 1892. Je pris part au débat soulevé par la répartition qui eut lieu cette année là. J'ai toujours combattu pour les principes et je déclare que jamais, en aucun pays, il n'y eut de remaniement de la carte électorale plus légitime que celui des collèges d'Ontario en 1892. Aussi, tout compté, je suis fier de ce que j'ai fait. Après dix ans passés, je ne retire rien des discours que j'ai prononcés. Ils ne furent pas longs, mais je crois n'être jamais sorti de la question. Nous défendîmes encore à cette époque le principe de la représentation basée sur la population, sans empiéter inutilement sur les limites des comtés ou des municipalités urbaines ou rurales. Ontario conserverait le même nombre de représentants. A mesure que je vieillis et que je conçois mieux les responsabilités qui m'incombent, je me soucie moins de ce que mon parti pense de moi et je me préoccupe davantage du sentiment public, car je réfléchis que mes jours sont comptés et je désire qu'on se souvienne que je me suis élevé au-dessus des considérations de parti. Je dis donc qu'à cette époque, il nous fallut faire ce qu'on fait d'ordinaire. Nous avons accordé un représentant de plus à Toronto eu égard à l'accroissement de sa population et un représentant à Nipissingue, district de 15 ou 20 mille habitants. Nous avons remanié le moins possible la carte électorale de la province d'Ontario. Sans me consulter—j'entends dire que je n'étais qu'un simple député, n'ayant fait que passer au ministère —sans me consulter, on décida de priver la péninsule de Niagara de deux députés. Ce coin du pays m'est cher parce qu'il renferme mon collège électoral. Il n'y eut aucun changement, sauf dans la péninsule de Niagara. On fit disparaître deux circonscriptions dans cette ancienne partie de la province. On retranche l'une des divisions de Wentworth, représentée par un libéral, M. Bain, un homme charmant, un de mes grands amis, qui fut au meilleur de sa connaissance, un orateur impartial.

Pas un député libéral ou coservateur n'eût jamais de grief contre lui. Dans la Chambre et dans le pays, il possédait le respect des deux partis. Monck, district électoral conservateur, représenté par M. Boyle, dut également disparaître. La plus grande partie de la population de ces deux circonscriptions fut ajoutée aux anciens comtés de Lincoln et Niagara et de Haldiman et Monck, le premier représenté par mon excellent ami, M. Gibson qui a depuis été appelé au Sénat, distinction dont il est digne. Les changements accomplis donnaient au docteur Montague une majorité de 250 à 300 voix et à M. Gibson une majorité d'environ 500 voix d'après la division des partis à cette époque. Pourtant, le député actuel (M. Lancaster) fit disparaître cette forte majorité de M. Gibson et mon ami, le colonel Thompson, à ma surprise et à l'étonnement des deux partis fit mordre la poussière au docteur Montague. Ceci démontre, au moins, qu'aucun des changements que la Chambre peut apporter aux limites des collèges électoraur ne peut empêcher le public de se servir de l'urne électorale pour manifester sa volonté. Cette répartition ne me fut pas favorable non plus. On ajouta à ma circonscription électorale un township du comté voisin, Haldimand, township renfermant une population de 5,000 âmes et qui s'est prononcée contre moi lors des deux élections que j'ai eu à subir depuis cette époque. Quoi qu'il en soit, le principe adopté en 1892 fut appliqué à tous les collèges électoraux remodelés et, à cet égard, il fut juste et différa du principe que le gouvernement du jour applique dans la présente circonstance. Je demande à la Chambre de méditer sur ces chiffres. Je lui dirai qu'aucun parti ne saurait remanier équitablement la carte électorale d'Ontario, s'il doit respecter les limites des comtés, principe qui sert de guide au gouvernement. Quant à la population

des villes, je crois qu'elle doit avoir autant que possible une représentation à part ; c'est l'usage en Angleterre. Quant au projet du gouvernement, il est injuste puisqu'un district électoral refermant 35,000 habitants n'élit qu'un député comme la circonscription dont la population ne s'élève qu'à 13,055 âmes. Un tel projet ne contentera jamais la population d'Ontario. Pour ma part, je ne veux pas porter d'accusations contre mes adversaires et je n'oublie pas que nous-mêmes nous avons fait des choses qui méritaient leur censure. Je crois franchement et sincèrement que la répartition eût été équitable si le premier ministre avait proposé une conférence au lieu de renvoyer le bill devant un comité, et je ne puis taire le mécontentement que me cause le résultat obtenu. Qu'on me permettre de faire allusion en passant au comté de Norfolk. C'est là que j'ai vu le jour pour la première fois et ce comté m'est cher. Norfolk est un des premiers comtés établis. Il fut colonisé entre 1790 et 1800, bien avant la fondation d'aucun établissement à l'ouest du Saint-Laurent, sauf Niagara, alors connu sous le nom de Newark, bien avant la construction de la première maison de Toronto, bien avant qu'on entendît parler de la cité d'Hamilton, aujourd'hui représentée par deux députés. Norfolk est un comté ancien, mais sa population n'a pas augmenté autant que celle d'autres endroits et, aujourd'hui même, le chef-lieu du comté ne renferme qu'environ 3,000 habitants.

Nous sommes fortement d'avis qu'on doit avoir égard à nous dans la répartition des sièges. Je vous ai dit que si Walpole s'est prononcé contre moi en 1892, Norfolk m'a appuyé lorsque j'ai mis au jeu ma carrière politique en défendant le principe que la représentation devrait dépendre de la population. De plus, nous avons conservé nos deux représentants. Je déclare que les intéressés tiendront compte au gouvernement de toute diminution inutile ou injuste de la représentation des anciens comtés d'Ontario. Ceux-ci paient des impôts depuis un siècle et plus et remplissent leurs devoirs envers le pays. Ils s'établirent dans Ontario il y a cent ans et plus alors qu'une grande partie de la province était encore inexplorée, alors que les aborigènes se faisaient de plus en plus rares et que les voisins étaient fort éloignés. Pourquoi ont-ils établi leur foyer dans ces endroits ? La révolution américaine les avait chassés—les uns nageaient dans l'abondance, d'autres étaient réduits à l'indigence, mais aucun d'eux ne pouvait supporter les traitements que leur infligeaient les anciens insurgés, au mépris des traités les plus solennels, et la situation devint si intolérable qu'ils durent s'expatrier. Parmi leurs descendants de graves problèmes politiques avaient surgi. Peut-être moins versés que nous dans la science du gouvernement, ils n'en avaient pas moins leurs opinions qu'ils exprimaient vigoureusement. Mais, dans les moments difficiles, ils se sentirent les coudes et répondirent à l'appel de la patrie en danger. Ainsi, je déclare que le gouvernement s'exposera à leur colère s'il empiète sur leurs droits politiques. Peu importe le principe que vous désirez appliquer, je vous previens de toucher le moins possible à la représentation des anciens districts électoraux de la province d'Ontario. Je proposerai une résolution qui vous indiquera comment parvenir à ce résultat sans commettre d'injustices. Je dirai plus: on modifie sensiblement la carte électorale de la région de Niagara et je défendrai les droits de la population de cette région, indépendamment de toute considération politique. Nos opinions politiques diffèrent et nous les discutons amicalement; nous nous échauffons parfois parce que nous sommes de bonne foi; mais après la lutte politique, nous redevenons bons amis. Une fois ou deux, quand on fut prêt d'en venir aux mains, je me jetai dans la mêlée; il y avait autant de libéraux que de conservateurs. Au besoin, nous reformerons nos rangs pour la défense de nos droits.

La péninsule de Niagara renferme cinq comtés: Norfolk, Haldimand, Welland, Lincoln at Wentworth. A ces cinq comtés, on a enlevé deux représentants, en 1892. On nous expliqua que cela ne changeait rien à la situation des partis et le public accepta cette explication. Je le répète, et je suis content de pouvoir le dire, la répartition fut juste. Dans mes calculs, je ne considérerai que Norfolk-sud, bien que mon raisonnement serait plus fort, si je tenais aussi compte de Norfolk-nord. La population de Norfolk-sud est de 21,147 habitants; celle de Haldimand, de 21,233; celle de Welland, de 31,588; celle de Lincoln, de 30,552 et celle de Wentworth, de 26,618, formant un total de 139,338, soit une population moyenne de 27,867. Qu'on ajoute un nouveau district électoral et la moyenne sera de 23,221 ou d'après peu le chiffre moyen de la population des collèges ruraux. Si on compare cette moyenne à celle des 31 districts électoraux que j'ai mentionnés, on aura une majorité de 16 dans les 86 circonscriptions avec un surplus de population d'un peu plus de 12,000.

Je veux maintenant proposer que ces cinq comtés soient divisés de manière à former six districts électoraux au lieu de cinq. Nous espérons que nos protestations seront entendues sous ce rapport, et je crois exprimer l'opinion de tous les membres de la gauche en disant qu'il s'agit d'un cas qui mérite d'attirer l'attention de la Chambre.

Il n'est guère encourageant de songer que malgré le soin que l'on apporte à préparer une cause, son sort dépend de la décision de deux maîtres de l'administration et qu'il vous faudra en passer par ce qu'ils décideront. Mais lorsque, on a la certitude d'avoir raison, quand bien même on est défait, l'honneur n'en est pas moins sauf. Je regrette l'injustice que l'on est en frais de commettre à l'égard des divisions électora-

M. TISDALE.

les de Norfolk, et particulièrement à l'égard de Norfolk-sud. Ces deux comtés élisaient un conservateur et un libéral, et je crois pouvoir dire, sans être accusé de manquer de modestie, que nous sommes de bons représentants des deux partis politiques. Vu l'absence de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), je n'en dirai pas davantage au sujet de ce comté. Seulement, j'ajouterai que la population de ces deux divisions électorales est satisfaite de son sort et n'a pas demandé à revenir aux anciennes limites de comté.

Lorsque l'un des cantons de Haldimand, qui comptait une population de 5,000 âmes, et qui donnait une majorité contre moi, fut annexé à Norfolk-sud, cela souleva la réprobation générale. La population, qui me connaissait depuis ma jeunesse, se froissa du changement et voulut m'en tenir responsable, mais quand je lui eus expliqué que cela n'avait pas été fait à ma demande, et que grâce à ce changement, le gouvernement établissait l'unité de représentation—car antérieurement à ce changement je ne représentais que 17,000 habitants—leur ressentiment disparut, et je suis heureux de pouvoir dire que la majorité contre moi dans ce canton fut moins forte en 1900, bien que la lutte ait été plus acharnée qu'auparavant. Je n'aime pas que l'on sépare ce qui est uni depuis lontemps. Voici 16 à 17 ans que pe fais partie de la députation, et je n'aurais jamais songé à en former partie, si j'avais cru devoir y rester aussi longtemps. La seule raison pour laquelle je désire maintenant continuer de siéger dans cette Crambre, c'est parce que l'on veut tromper ceux que je représente. Les électeurs de ces deux comtés sont satisfaits de la division actuelle, et si l'honorable député (M. Charlton) ne proteste pas contre ce changement, avec l'espoir d'avoir le champ libre aux prochaines élections, il se trompe étrangement. Il aura un adversaire, que ce soit moi ou un autre. Il y aura quelqu'un pour lui faire la lutte et pour représenter les sentiments populaires que je cherche à faire valoir en ce moment.

Lors du remaniement de 1882, comme je représentais ce comté très difficile à conserver et où les opinions politiques étaient très partagées, si j'avais voulu m'opposer au changement, il n'aurait pas eu lieu. Mais j'ai préféré sacrifier mes intérêts personnels, pour m'en tenir au principe de justice que l'on a adopté, quand bien même cela aurait dû avoir pour résultat de faire disparaître Norfolk-sud. Qu'est-ce qui a lieu aujourd'hui ? Que l'on me permette de citer comme exemple quatre comtés moins importants que Norfolk. Le plus petit, Northumberland-ouest, a une population de 13,048 âmes ; Brant, à part les Indiens, compte 15,103 habitants ; Peterborough-est, 16,299; et Middlesex-nord, 16,419. Tous ces comtés sont libéraux. Norfolk devra avoir 29,147 habitants. Sur 86 comtés, il y en 76 qui sont moins importants que Norfolk, et malgré cela, nous n'obtenons qu'un seul représentant. La ville de Toronto a un représentant par 40,000 habitants. Je proteste contre la réduction que l'on veut faire dans le nombre des représentants du comté de Norfolk. Il y a pour cela plusieurs raisons à invoquer. Ce comté est représenté par deux libéraux dans la législature provinciale. Je ne crains rien pour le parti conservateur dans Norfolk-sud, qui reste encore avec une population de 20,000 âmes, malgré les changements projetés par ce bill. Mais je veux que l'on fasse preuve d'une justice égale à l'égard de Norfolk-nord. Si je croyais ne pas fatiguer la Chambre, je donnerais lecture des remarques que j'ai faites en 1900, alors que le ministre des Douanes attaqua le remaniement de 1892. Voici mes paroles :

J'ai été surtout surpris de voir le ministre des Douanes attaquer cette mesure, car je le dis sans crainte de contradiction, la redistribution qu'elle a effectuée était aussi juste que possible, et son effet politique était parfaitement équitable. On croyait, et la chose ne faisait pas de doute, que Toronto avait droit à au moins un autre député. On croyait encore que Nipissingue, ou se trouvait des milliers de gens non représentés, devait être remanié et, par suite, pour former deux nouvelles circonscriptions, il devenait nécessaire d'abolir les deux anciennes. Qu'avons-nous fait ? Nous avons rendu, en y comprenant la péninsule de Niagara, le comté de Lincoln si favorable à mon honorable ami qui le représente maintenant que, sans l'aide de ce remaniement il n'aurait pas été élu en 1896. Nous avons réuni Monck à Haldimand, ainsi rendu plus conservateur. Nous avons aboli Haldimand représenté par un conservateur, et Wentworth représenté par un libéral. Nous avons transféré le township de Warpole dans Norfolk-sud, chose qui égalisait la population, puisque Norfolk-sud possédait seulement 17,000 âmes et que nous avons porté cette population à 22,000 âmes. Warpole était et est un township libéral, et sa majorité m'a été hostile, en 1896. Pour ce qui concerne l'Ontario, je voudrais savoir comment un bill de remaniement plus juste aurait pu être imaginé.

Si donc la droite ne peut pas trouver de plus forts arguments pour critiquer l'acte de remaniement de 1892, j'aime à croire qu'au moins elle adoptera un bill aussi juste que cet acte-là lorsqu'elle en aura l'occasion.

On a mentionné beaucoup de raisons à l'appui des changements qu'on nous propose maintenant, mais personne ne peut prétendre que ce bill, une fois les faits mis à nu, pourra nous offrir l'indice d'une répartition aussi juste que celle de l'acte de 1892, en ce qui concerne la province de l'Ontario.

Si une fois ce bill adopté, le dossier de la droite n'est pas plus chargé que l'était le dossier du parti conservateur après le remaniement de 1892, nous ne serons pas justifiables de nous plaindre. Maintenant, si le comité veut bien m'accorder encore quelque minutes d'attention, je voudrais faire brièvement l'historique du comté de Norfolk. Je pourrais en citer bien plus long, mais je ne tiens pas à surcharcher les " Débats ".

Plusieurs de ces faits sont à ma connaissance personnelle. Voici ce que j'ai préparé :

Ce comté fut ouvert à la colonisation durant les dix dernières années de l'avant dernier siècle, c'est-à-dire de 1790 à 1800.

Les fondateurs de Norfolk furent virtuellement les loyalistes de l'empire-uni et les immigrants anglais qui vinrent en Amérique à la fin de la guerre qui sépara les 13 colonies de l'empire anglais—les premiers ayant sacrifié leurs demeures, leur richesses et même, dans plusieurs cas leurs vie pour la défense des intérêts britanniques.

Je vais donner lecture du passage suivant avec toute la modestie possible. Il est question de mes ancêtres, et de ceux de plusieurs autres. Je dois avouer que, pour ma part, je n'ai jamais été capable de mener une vie aussi exemplaire que celle de ces nobles modèles, et je ne veux pas me comparer à ces hommes distingués. Si je retourne par la pensée aux premières années de ma jeunesse, cela me reporte à 68 ans en arrière, et je me rappelle alors toutes les difficultés que ces patriotes eurent à surmonter, et qu'ils supportèrent courageusement, afin de pouvoir donner à leurs enfants les bienfaits d'une civilisation plus complète que celle qui existait à l'orignie de ces nouveaux établissements :

Comme classe, ils étaient éminemment distingués sous le rapport de l'honneur et de l'industrie—leur exemple d'économie, d'honnêteté et de loyauté absolu ayant été d'un immense avantage pour le Canada. Une grande partie des premiers colons de Norfolk appartenait aux meilleurs familles de cette classe de gens. Leurs membres avaient occupé des postes élevés dans l'armée durant les guerres de la révolution.

Lorsque Norfolk fut colonisé, Newark (aujourd'hui Niagara) était le seul village de quelque importance sur la rive ouest du Saint-Laurent. En 1794, Toronto ne comptait pas encore une seule maison ; la première maison de Brantford fut construite en 1806. Il n'y a ait pas encore un seul colon d'établi dans les comtés situés à l'est et à l'ouest de Norfolk.

Les premières cours de justice du district de London furent établies à cet endroit antérieurement à 1800.

La milice de Norfolk fit le service de 1812 à 1815, et prit part à tous les évènements militaires importants de cette période. Il y eut peu de sang versé dans les limites du comté, mais lors de la prise de Détroit, ainsi qu'aux batailles du "Fort-Erie," "Lundy's Lane" et des Hauteurs de Queenston, les soldats du comté de Norfolk firent honneur à leurs ancêtres.

Le premier parlement canadien siégea en 1782. La première élection dont nous possédions un compte-rendu eut lieu en 1800. David W. Smith, tel est le nom du représentant qui fut élu et que la Chambre choisit pour son président.

Je connais très bien la famille, ses membres étaient tous des réformistes de l'ancien régime, qui n'en étaient pas moins respectés par les descendants des tories des premiers jours.

Je n'en dirai pas davantage sur cette question pour le moment, quitte à revenir sur ce sujet dans une autre circonstance si l'occasion s'en présente ; et comme c'est aujourd'hui vendredi et qu'il est neuf heures du soir, je me permettrai de demander au premier ministre de proposer l'ajournement. Cependant, avant de terminer mes remarques, je tiens à soumettre un amendement à la motion qui est actuellement devant la Chambre. J'ai parlé sans être préparé. Si je n'ai pas parlé avec beaucoup d'éloquence, j'ai cependant exprimé sincèrement mes opinions, et mes idées. Je remercie les honorables députés pour l'attention qu'ils ont bien voulu m'accorder. Il ne s'agit pas pour moi, dans le cas actuel, d'une simple question de politique. Ce comté que l'on veut faire disparaître est celui où je demeure ; je connais tous ceux qui l'habitent depuis bien longtemps, et son histoire m'est très familière. Si une pareille discussion réveille chez moi bien des souvenirs, il ne faut pas en être surpris, car il ne serait pas un homme celui qui ne se sentirait pas touché au réveil de tous ces souvenirs qui intéressent si vivement le comté qu'il habite. On pourra donc placer au compte de mon vieil âge l'émotion que j'éprouve en ce moment, au souvenir de tout ce passé qui revêt pour moi un caractère personnel. Je termine, M. l'Orateur, en déposant entre vos mains l'amendement suivant :

Attendu qu'il appert du bill actuel que, dans 51 comtés de la province d'Ontario, dont la population est la moins nombreuse, la moyenne est de 21,115 ; et attendu qu'il appert du présent bill, que les 5 districts électoraux de Norfolk, Haldimand, Welland, Lincoln et Wentworth, à l'exclusion d'Hamilton, possédent une population de 139,338 âmes, ce qui exige pour chacun des cinq districts une unité moyenne dereprésentation de 27,867, ce comité est d'avis que les districts mentionnés ont droit à six représentants et que l'annexe devrait être révisée et modifiée en conséquence.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet amendement est irrégulier et ne peut être reçu que du consentement du comité. Il n'a trait à aucun article en particulier, et s'il était adopté il ne pourrait être inséré dans le bill.

M. MONK : Sans vouloir discuter votre décision, M. le président, je crois que cet amendement pourrait s'appliquer à l'article 14. Quoiqu'il en soit, nous avons certaines remarques à faire à ce sujet. L'honorable député a demandé également que ce paragraphe soit laissé en suspens; et je prierais mon honorable ami le premier ministre d'y consentir. Nous pourrions discuter d'autres articles et laisser celui-ci en suspens, avec la motion qui s'y rapporte, et au sujet de laquelle nous avons certaines remarques à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est un peu tard pour commencer à discuter la question de savoir si nous devons adopter le principe de la limite des

comtés dans le remaniement des collèges électoraux. Cependant, je dois rappeler au député de Norfolk que c'est lui et ses amis qui sont en partie responsables de l'adoption de ce principe. Je ne partage pas son opinion quand il prétend que le public, pour me servir de ses propres expressions, ne demande pas à grands cris que l'on renonce au principe adopté en 1882. L'honorable député a cité une foule de chiffres pour démontrer quels seront les résultats des changements contenus dans ce bill au point de vue politique. Mais l'honorable député, et les autres membres des deux côtés de la Chambre connaissent trop bien les différents comtés, pour accorder une grande confiance aux chiffres que l'on a cités.

S'ils sont utiles à quelque chose, ils servent à démontrer l'injustice que l'on a commise à l'égard d'un parti, au point de vue politique, injustice à laquelle on est en frais de remédier jusqu'à un certain point au moyen du bill actuel. Il peut exister une grande divergence d'opinion sur la question de savoir si le principe de la limite des comtés est le meilleur mode à adopter dans le règlement de la représentation du peuple dans cette Chambre. Il nous faut admettre que des inégalités de population sont inévitables, mais il est un peu tard pour commencer maintenant à discuter ce principe. Le parlement a confié à un comité le soin de répartir ces divisions électorales d'après les limites des comtés, en ayant égard autant que possible à la représentation basée sur la population. Le parti libéral est probablement plus responsable que le parti conservateur de l'adoption de ce principe et voici pourquoi. Lors des remaniements de 1882 et 1892, ses membres ont donné comme raison pour s'éloigner des limites municipales, principalement dans la province d'Ontario, leur désir de donner à la population un chiffre uniforme. A cette époque on présenta un bill qui s'éloignait absolument du principe que l'on avait accepté comme règle fondamentale. On a fait remarquer que politiquement parlant on avait commis une injustice à l'égard du peuple de ce pays. Je me permettrai de citer l'avertissement qu'un partisan distingué du gouvernement de cette époque, M. Dalton McCarthy, donnait au gouvernement au pouvoir. Voici ce qu'il disait en 1892, et ses paroles sont rapportées dans les " Débats ".

C'est maintenant le temps de faire ce qui est juste ; et si cette Chambre en agit ainsi, cette fois, je crois qu'il sera impossible à n'importe quel parti—même à celui des honorables députés de la gauche, dans lequel je n'ai pas autant de confiance que dans le parti que j'appuie—de mal faire, l'occasion se présentant. Mais je partage l'opinion de l'honorable député de Queens que, si jamais les libéraux en ont la chance, ils seront parfaitement justifiables d'opérer un remaniement qui nous tiendra, s'il est en leur pouvoir de le faire, hors de la vie politique pendant vingt ans. Ils seront parfaitement justifiables d'en agir ainsi. J'entends dire que si nous persévérons dans la politique actuelle, nous ne saurions nous attendre à ce que la gauche agisse autrement le jour ou elle arrivera au pouvoir, ce qui est dans l'ordre des choses possibles. Il ne se peut pas assurément, que nous ayons le droit de tailler les collèges électoraux, de façon à retirer des avantages de parti, et que nous nous récriions contre la gauche, quand elle arrivera au pouvoir, parce qu'elle agira de même.

M. INGRAM : L'honorable député prétend-t-il que feu M. McCarthy appuyait le gouvernement à cette époque ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'il dit dans le discours dont je viens de citer un extrait.

M. INGRAM : Tout le monde sait le contraire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il n'eut pas pris la peine de déclarer dans ce discours qu'il accordait son appui au gouvernement conservateur, il se peut que je ne l'aurais pas indiqué comme tel. Dans tous les cas, il avait accordé son appui durant plusieurs années à ce gouvernement, il faisait partie de la députation, et il était un des avocats les plus distingués d'Ontario, sinon, de tout le pays, et un homme qui prenait une part active aux affaires publiques. Si les membres de la gauche veulent bien laisser un instant de côté leur esprit de parti, ils reconnaîtront que le parti libéral a su éviter de tomber dans l'erreur que M. McCarthy leur conseillait d'éviter.

Si les honorables députés de la gauche eussent mieux compris la responsabilité que le député de Norfolk-sud invoque aujourd'hui, quand il s'est agi de s'éloigner du principe de la limite des comtés pour en adopter un autre, s'ils eussent respecté davantage le principe de la représentation basée sur la population et hésité à commettre une pareille injustice à l'égard du peuple de ce pays et des partis politiques, sa proposition rencontrerait aujourd'hui un accueil plus favorable. Je prétends que le principe de la représentation d'après les limites des comtés est le meilleur remède qui ait été proposé jusqu'à présent, et si l'honorable député veut faire accepter un autre principe par la Chambre, il lui faudra commencer par démontrer que son application est plus avantageuse et plus équitable. Je veux indiquer à mon honorable ami, et je crois même pouvoir lui prouver que le remaniement de 1892 s'éloignait beaucoup plus du principe de la représentation basée sur la population que le bill actuel. Je vais me servir pour faire cette preuve des trois comtés de Simcoe, Toronto et York, en indiquant quelle était leur population en 1892 :

Simcoe-nord	28,903
Simcoe-sud	20,824
Simcoe-est	35,801
Toronto-ouest	73,827
Toronto-centre	26,632

Toronto-est	43,564
York-nord	20,264
York-est	35,148
York-ouest	41,857

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il indiquer quelle est l'unité de représentation de Toronto-ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je cite en ce moment les comtés.

M. CLARKE : L'honorable ministre sait que Toronto-ouest, qui a une population de plus de 70,000 âmes, ne possède que deux représentants ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la population totale de Toronto-ouest ?

M. CLARKE : Je crois pouvoir dire de mémoire qu'elle est de 144,000 âmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais laisser cette question de côté, pour le moment, car il se peut que l'honorable député ne comprenne pas la portée de mon argument, car on a invoqué le principe de la représentation basée sur la population pour renoncer à la limite des comtés, avec le résultat que je vais indiquer dans les trois comtés pour lesquels la différence est la plus considérable sous l'empire du présent bill. Dans Simcoe, la différence était de 14,977, et entre les deux divisions électorales de Toronto, qui n'étaient représentées que par un seul député, cette différence était de 16,932.

M. CLARKE : Ces comtés ont-ils été remaniés en 1892 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, en 1882 ou 1892.

M. CLARKE : Quels changements leur a-t-on fait subir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'est écarté du principe de la limite des comtés tant dans Simcoe que dans York.

M. CLARKE : Sans vouloir accuser l'honorable ministre de dénaturer les faits, je dois lui faire remarquer qu'il nous a indiqué le chiffre de la population de ces comtés en 1892, tandis que, si je comprends bien, on n'a pas touché à un seul de ces comtés à cette époque, si ce n'est Toronto-ouest, qui a obtenu un représentant additionnel. Afin d'être juste, l'honorable ministre aurait dû indiquer le chiffre de la population en 1881.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut avoir raison de prétendre que les changements apportés aux comtés de Simcoe et de York, en 1882 et 1892, n'ont pas été très importants, mais il n'en est pas moins vrai que l'on a abandonné dans ce bill le principe de la limite des comtés. Dans le projet actuel, la plus grande différence dans la population se trouve dans les comtés de Perth, Elgin et Northumberland. La population dans ces comtés est comme suit :

Comtés.	Population.
Perth-nord	29,256
Perth-sud	20,615
Différence	8,641
Elgin-ouest	25,685
Elgin-est	17,901
Différence	7,784
Northumberland-est	20,495
Northumberland-ouest	13,055
Différence	7,440

Soit une différence totale, pour les trois comtés, de 23,665, ce qui indique que cette différence était de 125 pour 100 plus considérable pour ces trois comtés en 1882 et 1892, que la plus grande différence qui existe sous l'empire du bill actuel. Il est donc évident que les conservateurs ont abandonné le principe de la représentation basée sur la population, après avoir déclaré qu'ils le maintiendraient, et je suis heureux de reconnaître que les représentants des deux partis dans le comité, bien que tenus de suivre les instructions données par le parlement de s'en tenir aux limites des comtés, ont essayé de respecter ce principe.

M. COCHRANE : Les comtés dont parle l'honorable ministre ont-ils été modifiés en 1892 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On les a modifiés lors du remaniement de 1882.

M. COCHRANE : Les chiffres que l'on a cités ont été pris dans le recensement de 1892.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La différence entre le chiffre de la population en 1892 et 1882 ne peut être bien considérable. Je vais établir cette différence, et s'il en existe une, je me ferai un plaisir d'indiquer au comité les chiffres du recensement de 1882.

M. INGRAM : Comme l'honorable ministre parle de plusieurs comtés et indique le chiffre de leur population en 1892, alors que cette année-là il n'y a que la représentation de Toronto qui ait été modifiée, je ne puis comprendre comment cet argument peut trouver son application.

M. HYMAN : J'ai toujours compris qu'il y avait eu un remaniement en 1882, et si ces chiffres étaient disproportionnés en 1892, on aurait dû modifier de nouveau la représentation de ces comtés cette année-là.

M. INGRAM : Le remaniement de 1892 ne concernait que deux ou trois comtés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux indiquer au comité, ainsi qu'à mon honorable ami, que ces différences existaient en 1892, et si les membres de l'opposition ont appliqué le principe de la représentation basée sur la

population lorsqu'ils ont fait des changements ailleurs, ils auraient dû faire la même chose ici, de sorte que l'on peut très bien citer ces comtés à titre d'exemple.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer de nouveau les noms de ces comtés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont Simcoe, Toronto et York. J'ai démontré que ces différences considérables existaient, bien que les honorables députés se fussent écartés du principe de la limite des comtés, alors qu'ils auraient dû répartir également la population, en suivant la règle qu'ils avaient posée.

L'honorable M. TISDALE : En d'autres termes on a péché volontairement et involontairement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je voulais discuter cette question au point de vue du principe de la représentation basée sur la population, sans y mettre d'esprit de parti. J'ai aussi fait remarquer que nous avions adopté le principe de la représentation basée sur les limites des comtés. C'est là le principe que nous pouvons discuter sans aucun esprit de parti.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer les autres comtés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a les trois divisions de York. La comparaison démontre bien clairement que le comité, au lieu de se laisser influencer par les conseils de M. McCarthy, s'est efforcé, à cette époque, de s'éloigner autant que possible du principe de l'égalité de la population, comme du principe de la limite des comtés. Je crois qu'il est facile de justifier dans chaque cas la différence qui existe dans la population lorsque l'on s'en est tenu aux limites des comtés. Tous les députés qui s'intéressent à la question savent qu'en s'en tenant à la limite des comtés on est exposé à faire naître des inégalités dans la population dans certains cas. Bien que les conservateurs prétendent s'être laissé guider par le principe de la représentation basée sur la population, tout démontre qu'ils s'en sont écartés et qu'ils n'avaient aucune règle pour se guider. Nous savons tous quelle réprobation générale souleva l'injustice commise par le parti conservateur à l'égard de plusieurs comtés d'Ontario, sentiment de réprobation qui se manifesta par l'élection de plusieurs libéraux là où les conservateurs avaient l'habitude d'obtenir la majorité.

M. CLANCY : L'honorable ministre semble faire fi de ce sentiment aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au contraire, nous nous sommes efforcés de remanier les comtés de manière à satisfaire le public, et il ne suffit pas de porter des accusations vagues pour démontrer qu'une injustice a été commise. Ce sont les électeurs de ces différents districts qui décideront si nous avons agi convenablement dans les circonstances.

M. CLANCY : Je voudrais que l'honorable député me dît si le projet de remaniement adopté par la majorité du comité n'est pas celui qui lui a été soumis par l'association libérale ? Si l'on y a apporté le moindre changement, l'honorable ministre aura établi son point, dans le cas contraire, il est en défaut.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je déclare, en ma qualité de membre du comité, que je n'ai jamais vu ce plan, et je ne crois pas qu'un pareil plan ait jamais été soumis au comité par l'association libérale. Je sais que des représentations ont été faites de la part de certains amis du parti au sujet de différents comtés, mais elles n'ont pas été suivies dans la majorité des cas. Le comité a agi au meilleur de sa connaissance, avec autant d'impartialité que possible, et sans se laisser influencer par l'esprit de parti. Il ne suffit donc pas maintenant de jeter les hauts cris pour démontrer qu'une injustice a été commise. Pour dire la vérité, le bill qui est en ce moment devant la Chambre représente le rapport presque unanime du comité, à l'exception——.

M. CLANCY : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudrait-il me permettre de terminer me phrase ? J'ai dit que le bill actuel représentait l'opinion presque unanime du comité, à part quelques exceptions qui sont contenues dans les amendements soumis par la minorité, et dont plusieurs ne requièrent que des changements peu importants. Encore une fois, la division des districts électoraux d'après les limites des comtés rencontrait l'opinion presque unanime des deux partis. Les membres du comité peuvent avoir commis des erreurs, mais il n'en est pas moins vrai qu'ils se sont efforcés d'agir avec justice, suivant les circonstances. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a fait remarquer cet après-midi, avec beaucoup de bon sens, que si nous devions nous en tenir à la limite des comtés, il nous faudrait songer à adopter un autre principe que celui de la répartition aussi égale que possible de la population. Je prétends que la proposition contenue dans le bill tient plus compte de la communauté d'intérêts et de la situation géographique que les amendements soumis par les membres de l'opposition.

M. CLANCY : Il s'agit d'un simple défi, et l'honorable ministre sait parfaitement que sa prétention n'est pas fondée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Clancy) sait bien que je ne voudrais pas faire une déclaration que je saurais fausse. Les faits sont devant la Chambre et le pays, et le

public peut établir les comparaisons qu'il croira nécessaire. Il est inutile de faire remarquer que lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, ils se sont écartés des principes et des règles qu'ils voudraient voir observer maintenant dans le remaniement actuel. L'unité de la population était aussi différente dans les divisions de la ville de Toronto, sous le régime conservateur, qu'il l'est d'après le bill dont nous proposons l'adoption. Nous accordons un autre représentant à Toronto.

M. INGRAM : Nous avons fait la même chose en 1892.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est trop tard maintenant pour discuter l'avantage qu'il y aurait à adopter les limtes des comtés, mais jusqu'à présent pas un membre de la gauche n'a proposé un pricipe qui lui fût supérieur et en a fait la preuve.

M. COCARANE : L'honorable ministre ne ferait-il pas bien de prendre l'avis de M. McCarthy ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas. Je suis heureux de pouvoir dire que les membres du comité, suivant en cela les instructions du gouvernement, n'ont pas adopté l'avis de M. McCarthy, et ont fait tout le contraire. Ils ont cherché à régler de nouveau la représentation avec justice, malgré les difficultés qu'ils avaient à vaincre. Et la plus importante de ces difficultés, c'est que la représentation d'Ontario se trouve réduite de 92 à 86, chose qui n'existait pas en 1882 et 1892. Je regrette beaucoup que le comté de Norfolk se trouve à perdre un représentant, car c'est un des plus vieux comtés de la province, et n'eût été le fait que la représentation d'Ontario est réduite de 6, Norfolk aurait conservé le nombre des représentants qu'elle possède actuellement. Personne n'a encore osé prétendre que la règle adoptée par le comité, et qui consistait à baser la représentation sur l'unité de population, n'est pas une règle équitable, et je regrette que son application fasse perdre un représentant au comité de Norfolk.

M. CLANCY : L'honorable député a deux règles différentes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a tort de prétendre que nous avons deux règles. Il est reconnu que nous nous sommes écartés de la règle générale dans deux cas particuliers. Mais on a cru devoir le faire dans l'intérêt public, et la chose a été acceptée à l'unanimité par le comité. Si nous ne nous étions pas efforcés de respecter le principe posé, il se peut que la proposition soumise par mon honorable ami aurait été adoptée ; mais cette conduite de notre part était de nature à provoquer de nouvelles difficultés, car ayant eu lieu dans un cas, il aurait tout naturellement fallu y avoir recours dans d'autres cas.

Je considère qu'il serait bien préférable et beaucoup plus parlementaire pour nous de prendre les différents comtés et de discuter les différentes propositions qui ont été ou qui pourront être soumises à ce sujet. Que l'on indique un moyen préférable à celui qui a été adopté par le comité pour diviser un comté; et si l'on réussit à établir qu'une injustice a été commise, nous la réparerons. C'est probablement parce qu'il ne peut indiquer aucune injustice de cette nature, que l'honorable député fait ces déclarations extravagantes et accuse le comité de s'être laissé guider par l'esprit de parti. Que mon honorable ami étudie les différents comtés et qu'il nous dise si en adoptant les amendements soumis au comité, nous n'aurions pas commis une plus grave injustice à l'égard des membres de l'opposition, au point de vue du parti, qu'en conservant le bill actuel. Si l'honorable député peut nous indiquer quelques bonnes raisons pouvant justifier un changement dans un comté quelconque, je déclare que, pour ma part, je suis disposé à l'accepter.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne devrait pas prétendre que les représentants du parti conservateur ont demandé que l'on s'éloigne des règles établies. Il est vraiement étonant de l'entendre faire une pareille déclaration.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme ce n'est pas là ce que j'ai dit, je n'ai rien à retirer. Je n'ai jamais rien dit de tel, ni aujourd'hui ni dans aucune autre circonstance antérieure.

M. CLANCY : Je ne veux pas être injuste à l'égard de l'honorable ministre, et je ne veux pas l'accuser de choses qu'il n'a pas dites. Seulement j'ai compris qu'il a dit que si l'on avait observé le règlement, une injustice bien plus grave en serait résultée pour le parti conservateur. Est-ce là ce qu'il a dit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela et je n'ai pas laissé entendre que la minorité dans le comité avait demandé que l'on viole la règle établie. J'ai déclaré que dans une couple de cas on avait consenti de plein gré à s'éloigner du principe de la limite des comtés. L'honorable député est dans l'erreur en supposant que le comité s'est laissé guider par les représentations d'une association libérale quelconque. J'ai déclaré —et je défie qui que ce soit de prouver—qu'aucune association libérale ait jamais soumis ou tenté de soumettre au comité un projet de remaniement des collèges électoraux de la province d'Ontario. Je ne veux pas que l'honorable député reste sous cette fausse impression. Des représentations ont été soumises au comité par des associations libérales et conservatrices, et elles ont été discutées sans parti

pris et de la manière la plus amicale possible par les membres du comité représentant les deux partis dans cette Chambre ; mais plusieurs comtés n'ont offert aucune représentation de cette nature. Si nous avons commis des injustices, nous devons en porter toute la responsabilité, et il serait bien préférable de discuter chaque cas selon son propre mérite, d'exposer les raisons qui nous ont portés à en arriver à cet conclusion et de prendre connaissance de celles qui pourraient nous justifier d'apporter des amendements au bill tel que rédigé. Si l'on adopte cette ligne de conduite, on constatera que le comité en est arrivé à la conclusion de soumettre le bill sous sa forme actuelle après avoir mûrement pesé et considéré toutes les raisons qui lui ont été soumises.

M. INGRAM : L'honorable ministre a commencé par nous dire qu'il avait l'intention de discuter cette question sans esprit de parti, et cet après-midi son premier acte a été de citer un extrait d'un discours prononcé en 1892 par feu M. Dalton McCarthy. Tous ceux qui siégeaient dans cette Chambre en 1892, savent que M. McCarthy n'accordait pas son appui au gouvernement, et qu'il mit tout en œuvre pour lui nuire.

Une VOIX : Pas en 1892.

M. INGRAM : Oui, en 1892. Je faisais partie de la députation à cette époque, et j'ai en mains la preuve de ce que j'avance. L'honorable ministre a cité des chiffres au sujet du remaniement de 1892, et j'ai compris de ses paroles qu'il avait à s'en plaindre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai indiqué les comtés dans l'ordre où ils se trouvent, et j'ai démontré qu'il existait une plus grande différence entre les comtés sous l'empire de ce remaniement de 1892 qu'il en existe sous l'empire du bill actuel.

M. INGRAM : J'en conclus que l'honorable ministre n'a pas à se plaindre du remaniement de 1892 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au contraire, j'y trouve beaucoup à redire.

M. INGRAM : Est-ce parce qu'il n'allait pas assez loin ou qu'il allait trop loin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait remarquer au comité que si nous étions obligés aujourd'hui d'adopter des principes différents de ceux qui étaient en vigueur en 1892, l'honorable député et ses amis politiques en étaient responsables, car il nous faut remédier aux inégalités et aux injustices qu'ils ont commises.

M. INGRAM : Si je comprends bien, l'honorable ministre n'est pas satisfait du remaniement de 1892, qui n'intéresse que deux ou trois comtés, et il prétend qu'il aurait dû avoir un caractère plus général. Mais si c'est là le reproche qu'il croit devoir lui adresser ; il n'est pas d'accord sur ce point avec son chef, car ce dernier a dit ce qui suit à ce sujet, en 1892, et ses paroles sont rapportées à la page 3199 des " Débats " de cette année-là :

M. l'Orateur, cette mesure, que le ministre de la Justice a dit être juste et équitable, je la dénonce à la Chambre, et en le faisant, je me soumets à son jugement, comme une attaque infame contre la minorité, et je déclare que c'est un projet lâche qui tend à assurer au parti conservateur, au moyen de la législation, des sièges qu'il ne pourrait pas obtenir autrement. Pour la caractériser comme elle devrait l'être, il n'y a pas d'autre mot que de lui appliquer que l'expression devant laquelle l'honorable ministre a reculé, et de dire que c'est un morcellement odieux et rien autre chose.

Quel a été le résultat de cet informe remaniement pour la province d'Ontario ? Il a fait disparaître le comté conservateur de Monck et le comté libéral de Wentworth.

M. TALBOT : Qu'est-il arrivé dans la province de Québec ?

M. INGRAM : Je ne suis pas au courant des faits qui concernent cette province, mais si le parti conservateur a commis une grave injustice à son égard pourquoi le premier ministre ne la répare-t-il pas ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce que nous faisons au moyen de ce bill.

M. INGRAM : Si une injustice avait été commise à l'égard de cette province, on y ferait certainement des changements. On a beaucoup parlé de 1892, mais je crois me rappeler que l'ex-représentant de Wellington-nord, aujourd'hui le sénateur McMullen, a déclaré, il y a quelques années, qu'à son avis le remaniement de 1892 constituait une mesure équitable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a jamais dit cela.

M. INGRAM : C'est là la déclaration qu'on qu'on lui attribue.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je mets l'honorable député au défi de produire une pareille déclaration. Le parti libéral était généralement d'avis que ce remaniement constituait une mesure absolument odieuse.

M. INGRAM : Une mesure absolument odieuse ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, ce n'était rien autre chose que le complément du crime de 1882. C'était une outrage.

M. INGRAM : Cependant elle n'intéressait que deux ou trois comtés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle en intéressait un grand nombre.

M. INGRAM : Quelqu'un pourrait-il m'indiquer en quoi consistent ces iniquités commises par le remaniement de 1892 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député se rappelle parfaitement le sentiment d'indignation que souleva dans cette Chambre et dans le pays l'adoption du bill de 1882 par le parlement. En 1892 le gouvernement conservateur eut une occasion favorable pour remédier à ces injustices, mais il n'en fit rien, et il aggrava même la position à l'égard de deux ou trois comtés.

M. INGRAM : Les honorables députés se plaignent donc que le bill en 1892 ne va pas assez loin ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On se plaint de ce qu'il a fait comme de ce qu'il n'a pas fait.

M. INGRAM : Je comprends maintenant la pensée du directeur général des Postes. Il prétend que le parti conservateur est à blâmer pour ne pas avoir réparé en 1892 les prétendues injustices commises en 1882. Les membres de la droite nous ont cité les paroles prononcées par feu M. McCarthy, en 1892, au sujet du remaniement de 1882 ; or, s'il y avait dans toute la Chambre un homme qui méritait des reproches au sujet du remaniement de 1882, c'était bien l'ancien représentant de Simcoe. C'est lui qui était le principal coupable. Convenait-il à l'auteur principal de cette injustice de 1882, de condamner en 1892 ce qu'il avait fait dix ans auparavant ? Avait-il le droit d'adresser des reproches à ses complices ?

M. FRASER : Certainement.

M. INGRAM : Quel était son but en agissant ainsi ?

M. FRASER : Je l'ignore.

M. INGRAM : C'était le même que celui que les honorables députés de la droite attribuent à leurs adversaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne devrait pas supposer des motifs malhonnêtes à un ancien membre de cette Chambre qui est maintenant décédé.

M. INGRAM : Cela est vrai, mais plusieurs députés de la droite ont accusé l'ancien représentant de Simcoe d'avoir voulu nuire au parti libéral en 1882, et je ne fais que leur rendre la monnaie de leur pièce. Je n'ai pas d'objection à ce qu'ils se plaignent du remaniement de 1882, s'ils croient avoir eu à en souffrir, mais quand ils qualifient d'infâme le remaniement de 1892, ils vont trop loin, car il n'a apporté que bien peu de changements.

M. COWAN : Le remaniement de 1892 a confirmé celui de 1882 et l'a augmenté.

M. INGRAM : Toutes choses égales, je suis prêt à reconnaître que lorsqu'il s'agit du remaniement des collèges électoraux, le gouvernement doit avoir l'avantage, mais il ne doit pas aller aussi loin qu'il l'a fait dans le cas actuel. Le bill qui nous est soumis va trop loin. J'ai écouté les arguments que l'on a fait valoir des deux côtés, et je n'ai pas entendu dire que l'on avait suivi une règle particulière dans la préparation de cette mesure. J'ai indiqué ce que l'on a fait dans le cas des comtés de Brantford et Elgin. Passons maintenant au comté de Waterloo. Le ministre du Commerce (M. Paterson) a donné comme raison pour ne pas faire de changement dans le comté de Brant, le fait qu'il existait dans sa forme actuelle depuis 50 ans, mais il s'est bien gardé de condamner les changements apportés au comté de Waterloo, qui se trouve dans une position identique depuis le même espace de temps.

M. CAMPBELL : De quoi se plaint-on dans le cas de Waterloo ?

M. INGRAM : Ce comté a conservé la même forme depuis près de 50 ans, et je prétends que le comité n'avait pas de raison valable pour justifier les changements qu'il y apporte. Quant à la population, le ministre de l'Intérieur a cité l'autre jour certains chiffres qui n'étaient pas exacts.

M. CAMPBELL : Que l'honorable député cite des chiffres à son tour, s'il le peut.

M. INGRAM : A part ce qui concerne le comté d'York-ouest, l'honorable député est absolument ignorant au sujet du remaniement des comtés.

M. CAMPBELL: Attendez que vous constatiez par vous-même que je connais quelque chose au sujet de votre propre comté.

M. INGRAM : Je ne crains pas l'honorable député, et je suis parfaitement indépendant de lui sous tous les rapports. Je n'ai jamais été obligé encore de me rétracter.

M. CAMPBELL : Ça n'empêche pas que vous vous plaignez beaucoup.

M. INGRAM : Je ne suis pas assez lâche pour renier un document dont je serais le père.

M. CAMPBELL : Nous vous traitons comme vous avez traité les autres.

Des VOIX : Ah ! Ah !

M. INGRAM : Si l'honorable député veut avoir la parole je suis prêt à la lui céder ou bien qu'il se taise. Je suis prêt à donner la preuve de ce j'ai dit au sujet de Waterloo, à savoir que le changement qu'on lui a fait subir n'est pas fait dans le but d'égaliser la population. Au contraire vous avez augmenté l'écart par ce changement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous discuterons les raisons des changements que nous avons faits à Waterloo lorsque nous serons arrivés à ce comté.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous discutons Norfolk et il n'est pas dans l'ordre de discuter Waterloo.

M. INGRAM : Il a été entendu que nous pourrions faire des comparaisons avec un autre comté. Telle a été l'entente.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais il y a une différence entre une allusion à Waterloo et la discussion sur la question de savoir si ce comté doit être divisé d'une façon ou d'une autre. On peut y faire allusion, mais non pas discuter la manière dont il a été composé ou divisé.

M. INGRAM : M. le président j'appelle votre attention sur le fait que les mêmes conditions existent virtuellement dans Brant et Waterloo et bien que l'honorable ministre des Douanes ait soutenu la division qu'on a faite de Brant, il n'a pas un mot de condamnation lorsqu'on propose de diviser Waterloo d'une tout autre manière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai encore rien dit.

M. INGRAM : C'est justement ce dont je me plains.

Le MINISTRE DES DOUANES : On n'a pas encore discuté Waterloo.

M. INGRAM : Nous avons dit que dans la division de comté le comité n'avait suivi aucun principe et aucune règle, et c'est de cela que nous nous plaignons. J'ai montré que le ministre ne condamne pas dans le cas de Waterloo ce qu'il a condamné dans celui de Brant. Cette conduite n'est pas justifiable. Si l'on suivait pour la division de Waterloo les principes que l'on a suivis dans celle de Brant, Waterloo resterait tel qu'il est.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'avais pas l'intention de parler sur ce sujet, mais il faudrait avoir réellement trop de patience pour entendre sans rien dire les honorables députés de la gauche nous donner le remaniement de 1882, comme exemple, et le comparer avec ce bill. Le remaniement de 1882 a été conçu dans l'iniquité et mis au monde dans les ténèbres. Le gouvernement de ce temps-là a fait venir à Ottawa ses meneurs des différentes villes d'Ontario, et dans les ténèbres et dans le secret il a formé de sang-froid le complot d'enlever la vie politique aux membres de l'opposition qui siégeaient tous les jours avec eux et avec lesquels ils étaient en relation d'amitié. Et lorsqu'ils ont cru qu'ils avaient réussi, leur presse en a fait des gorges chaudes. Le journal conservateur de Brantford, s'est vanté en parlant du remaniement de Brant que je représentais : " nous allons avoir un dernier discours empoulé de Paterson, et son étoile aura filé ". Tel est l'esprit dans lequel ce remaniement avait été fait. Aucun membre de l'opposition n'a été mis au courant du bill que l'on préparait que lorsque le bill a été déposé sur le bureau de la Chambre. Ce n'est qu'alors que les libéraux de ce temps là virent la tentative infâme qui était faite d'enlever la vie politique d'Alexandre MacKenzie, de David Mills, de John Charlton, de moi-même—si je puis me compter parmi ces hommes—et de beaucoup d'autres. Et les successeurs de ces hommes qui se sont rendus coupables de ce crime osent se lever ici et attaquer un bill qui a été préparé au grand jour et dont les effets sont connus de tous. Ce dernier député qui vient de parler nous a dit lui-même qu'on l'avait fait demander devant le comité pour donner son opinion. Cependant ces honorables députés proposent par cette motion d'ignorer les frontières des comtés et de tailler les circonscriptions pour des buts spéciaux. Mais le comité a refusé et s'est fondé sur des principes posés à l'avance qu'on ne peut attaquer. Quelques députés libéraux perdront leur siège dans ce remaniement tout comme quelques députés conservateurs perdront le leur, mais on ne peut contenir son indignation lorsque l'on voit un honorable député proposes une motion pour justifier le crime politique infâme de 1882. Si un député croit que ce bill le frappe personnellement, qu'il accepte la lutte. Je ne le blâmerai pas pour cela. En 1882, je ne me suis pas lamenté—j'ai lutté. Lorsque mes amis m'ont offert un comté plus favorable, j'ai dit : " Non, je garde mon comté; bien qu'on l'ait démembré je vais y faire la lutte ". Et j'ai trouvé assez de conservateurs honnêtes pour m'élire, et il en a été ainsi pendant un certain nombre d'années. Si le bill actuel cause une injustice personnelle à un membre de cette Chambre, ainsi que le bill de 1882 en causait à un si grand nombre d'entre nous, que ce député ne se décourage pas. Il reviendra en parlement——

M. CLANCY : Ce ne sera pas grâce à un excès de justice de la part de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. le président, un député qui a profité du remaniement infâme de 1882, ne devrait pas dire un mot contre ce bill; il devrait laisser cette tâche à d'autres. Le bill de 1882 a été le gerrymander le plus infâme qui ait jamais été perpétré. Mais dans le cas du bill actuel est-ce que l'honorable député (H. Clancy) qui m'a interrompu n'a pas été entendu par le comité ?

M. CLANCY : J'ai comparu devant le comité et l'on a fait la sourde oreille à toutes mes propositions, à tous appels à la justice et à l'équité.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais on a écouté l'honorable député.

M. SPROULE : C'est là où est la moquerie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Moquerie! Quand les délibérations du comité ont été publiées dans la presse tous les jours? Si le comité avait proposé quelque chose d'injuste, la presse l'aurait condamné, mais pas un seul journal n'a jugé nécessaire de protester. Voyons le démembrement de Bothwell par exemple, une division électorale composée de portions d'autres comtés—peut-on se

plaindre si on remet les choses en l'état qu'elles étaient autrefois ? Si des journaux se sont plaints, je ne l'ai pas su.

M. INGRAM : Avez-vous lu les journaux de Galt ? Galt est tout près de Brantford.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non je ne les ai pas lus. L'honorable député (M. Ingram) qui m'a interrompu prétend-il que la division électorale de Bothwell devrait continuer à exister ?

M. INGRAM : Ce n'est pas la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la question. C'est de cela que se plaint l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), et cependant son honorable voisin (M. Ingram) n'ose pas dire que c'est mal.

M. INGRAM : J'ai répondu à la question de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et justement de la manière que je désirais. On n'a fait pour Bothwell que ce que l'on devait faire en toute justice.

M. CLANCY : L'honorable ministre a faussement représenté les faits du commencement à la fin.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que l'honorable député montre en quoi.

M. INGRAM : Je vais le lire à l'honorable ministre. Il a dit que les journaux n'avaient pas condamné ce plan de remaniement, et je lui ai demandé s'il avait lu les journaux de Galt.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et j'ai répondu que je ne les avais pas lus. Mais j'ai demandé à l'honorable député s'il croyait que Bothwell devait continuer à exister comme district électoral.

M. INGRAM : Vous faites mieux de demander cela à mon honorable ami (M. Clancy).

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est cela. Lorsqu'on demande à ces honorables députés de nous dire ce qu'ils croient être juste, leurs accusations s'évanouissent. Je me suis levé simplement pour comparer l'acte qui a été perpétré dans les ténèbres, et de sang-froid en 1882, avec le bill actuel qui a été discuté en plein jour, ce qui permettait à l'opinion publique de condamner toute tentative inuste qui aurait pu être faite. Mais nous n'entendons de condamnations nulle part. C'est un véritable scandale que de voir l'opposition occuper le temps de ce comité en critiquant tout le bill, lorsque les deux partis politiques ont réussi à s'entendre dans le comité excepté sur certains points, qui sont consignés dans les deux propositions devant la Chambre que seules nous devrions discuter. Je puis dire après mon honorable ami de la gauche que la discussion ne gagnera rien à ces accusations vagues et générales d'injustice.

M. PATERSON.

Un honorable député a dit que je n'avais pas parlé de Waterloo. Le discussion ne portait pas sur Waterloo. J'ai parlé de Brant qui était le comté soumis à la discussion. Mais je puis lui dire qu'il ne pourra pas blâmer le remaniement de Waterloo, car cet après-midi il a voté pour ajouter à Brant-sud un canton qui, pendant les 50 dernières années, n'a jamais voté avec Brant-sud, le séparer de Brant-sud, pour l'ajouter à une autre circonscription électorale, une portion de Brant, qui depuis 50 ans a toujours voté avec ce comté. L'honorable député a voté cet après-midi pour une proposition de ce genre, et il n'a pas le droit de dire que j'agis mal si je favorise le changement qu'on propose à Waterloo-sud.

Je vous demande pardon, M. le président, d'avoir occupé aussi longtemps votre attention, mais lorsque les honorables députés de la gauche essaient de justifier le remaniement de 1882, j'avoue que je ne puis me contenir, tant mon indignation est grande. Si je croyais que le parti auquel j'appartiens était capable d'agir de cette façon, je crois que je l'abandonnerais, car cette iniquité de 1882 a faite une telle impression sur moi que je n'ai jamais pu la pardonner à ceux qui l'ont commise. C'était un acte méprisable, un complot tramé dans les ténèbres pour assassiner politiquement ceux qui siégeaient vis-à-vis eux, et avec lesquels ils prétendaient être, et étaient comme membres d'une même Chambre, en bons termes d'amitié. J'ai montré l'iniquité et la malice de cet acte de 1882, tandis que le bill actuel a été discuté publiquement, en plein jour, et que les journaux l'ont fait connaître au pays. La Chambre n'a plus qu'à se prononcer et à juger, et il serait temps pour nous d'avancer un peu dans l'étude de ce bill.

M. CLANCY : Il est malheureux que l'honorable ministre n'ait pas songé à cela avant de faire cette violente harangue. L'honorable ministre s'est excité ; c'est toujours ce qui lui arrive lorsqu'il parle du remaniement de 1882. Je ne l'ai jamais entendu en parler avec modération, mais je ne l'ai jamais entendu parler plus violemment que ce soir. L'honorable ministre sait qu'il s'agissait en 1882 d'ajouter six sièges à la représentation d'Ontario à cause de l'augmentation de la population. On a formé ces six sièges en faisant disparaître deux comtés conservateurs et en prenant sur la population d'autres comtés au bénéfice de comtés libéraux, et ces six comtés ont élu des députés libéraux à l'élection suivante.

M. COWAN : Quel était le but du remaniement ?

M. CLANCY : Je montre les résultats. Les honorables députés de la droite parlent des intentions et moi je montre les résultats. Je défie l'honorable ministre de contredire ce que je viens d'affirmer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député me défie je lui répondrai en lui citant l'opinion d'un journal indépendant que j'ai lu hier soir. Ce journal, parlant de l'honorable député d'Halton (M. Henderson) a dit :

Nous n'avons jamais entendu dire que M. Henderson fût fou, mais sa conduite porté à le croire.

Ce qui prouve que ceux qui essayent de justifier l'iniquité de 1882 ne s'élèvent pas dans l'estime des honnêtes gens.

M. HENDERSON : Il y a déjà plusieurs années que cette Chambre savait que dans certaines circonstances l'honorable député de Brant était plus que fou, et si nous avons jamais vu une scène de folie—je ne trouve pas de termes plus propres—je crois que nous en avons eu une ce soir. Nous n'en avions jamais eu de semblables dans cette Chambre et je crois qu'à l'avenir on appellera l'honorable ministre : l'aliéné de Brant. J'ai encore deux ou trois mots à dire avant de m'asseoir.

Le PREMIER MINISTRE : Ce bill laisse Halton intact.

M. HENDERSON : C'est justement parce que je suis un témoin désintéressé dans la cause que je veux parler ; le remaniement de 1882 laissait mon comté intact, de même que celui de 1903, et je suis en conséquence en position d'exprimer une opinion désintéressée. Je veux dire à l'aliéné de Brant——

Quelques VOIX : A l'ordre !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a aucun droit d'appeler un autre député : aliéné.

M. HENDERSON : Très bien ; je me conforme à votre décision, M. le président, mais je présume qu'elle s'applique également à l'honorable député de Brant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit que l'honorable député était fou. Je ne crois pas qu'il le soit. Je ne crois pas du tout qu'il ait les caractères de la folie. J'ai répété tout simplement ce qu'un journal indépendent a dit de lui hier au soir.

M. HENDERSON : Je dirai à l'honorable ministre que je n'ai pas cru qu'il était assez fou pour porter attention à ce que disait ce journal. Je l'ai lu moi-même et cela ne m'a pas dérangé. Mais pour revenir au sujet, je dirai que l'honorable député de Brant appuie ce soir le remaniement le plus inique du comté de Waterloo—je ne me rappelle pas exactement le mot dont s'est servi l'honorable ministre, je crois que c'est un mot plus fort que cela—qui ait jamais été proposé dans ce pays ou dans tout autre. Ce remaniement passera à la postérité et l'on dira qu'il est injuste envers les Allemands de Waterloo-nord, et les Ecossais de Waterloo-sud—c'est là mon opinion sincère. L'honorable ministre peut crier aussi fort qu'il voudra et essayer de couvrir de sa voix ses craintes, ses peines ou ses regrets du crime que l'on commet, mais je crois que sa conscience lui reprochera toujours la conduite qu'il tient aujourd'hui.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne s'est pas montré très courageux en citant l'opinion d'un journal dont il ne veut pas prendre la responsablité lui-même. Que l'honorable ministre me permette de lui dire qu'il ne faut pas prendre comme parole d'évangile tout ce que les journaux impriment. Il ne faut pas avoir beaucoup d'esprit pour écrire des choses semblables. Les trois quarts du temps ceux qui écrivent ces niaiseries ne savent pas ce qu'ils disent. Je vais maintenant lire à l'honorable ministre le plan adopté par les chefs libéraux et par le comité libéral au sujet de ce remaniement. Voici un document écrit au clavigraphe portant la date du 11 mai 1903, avant que le comité eût tenu une seule séance. C'était le plan de remaniement préparé par le parti libéral et auquel le comité n'a pas changé un iota ni une virgule. L'honorable ministre prétend-il que c'est un remaniement juste ? Tel est le remaniement que l'on a préparé et je défie l'honorable ministre de dire que l'on en a dévié d'un iota. Voici ce document.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Déposé par qui ?

M. CLANCY : Par le comité libéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, monsieur.

M. CLANCY : Je vais le lire :

Projet de remainement pour Ontario, soumis par les députés libéraux à une séance préparatoire le 11 mai 1903.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez.

M. CLANCY : Je vais le lire d'un bout à l'autre.

Les frontières des divisions territoriales mentionnées dans ce projet sont celle déterminées par le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario de 1897.

Vient ensuite la liste des comtés qui est absolument la même que celle du bill actuel. Cette liste énumérait les comtés qui devaient avoir deux députés, ceux qui doivent n'en avoir qu'un, indépendemment de toute autre considération.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce document n'a pas été soumis par le comité libéral. Je ne suis pas responsable de l'entête qu'on y a mise, mais la vérité est que le chef de l'opposition après une longue discussion devant le comité, nous a demandé de soumettre par écrit un aperçu de ce que nous croyions être un remaniement équitable. Ce document n'a pas été soumis par un comité d'élection libéral, mais par des membres du comité nommé par cette Chambre pour étudier cette question. Le fait qu'on n'y a pas

apporté beaucoup de changements, prouve que dès le commencement nous avons voulu agir avec droiture et équité.

M. CLANCY : L'explication de l'honorable ministre est très lucide.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : N'est-elle pas vraie ?

M. CLANCY : L'honorable ministre rend sa cause plus mauvaise. Il importe peu que les libéraux qui ont préparé cette liste soient dans cette Chambre ou en dehors, le point important est qu'ils ont décidé que le bill serait fait d'une certaine manière lorsqu'ils ont soumis cette proposition le 11 mai avant qu'il y eût eu aucune discussion régulière devant le comité, et que le bill qu'on nous soumet est exactement semblable à cette proposition. Tout avait été réglé il y a quatre mois par les libéraux eux-mêmes. L'honorable ministre (l'honorable M. Paterson) qui s'excite dans des circonstances comme celes-ci, niera-t-il cela ? S'il est prêt à changer d'allégéance politique, il ne toruvera jamais de meilleure occasion que celle-ci. Il n'y a pas un libéral ni un conservateur dans tout le Canada qui croira qu'un parti politique peut, en préparant un bill comme celui-ci, ménager l'intérêt des deux partis.

Le gouvernement a eu le mauvais gout d'inviter les députés conservateurs à sanctionner ce bill préparé d'avance, alors qu'on ne leur laissait d'autre alternative que de deux maux choisir le moindre. Et cependant on nous dit que l'on n'a pas commis d'injustice. Je ne discuterai pas Bothwell ce soir, car j'apprends qu'on s'est entendu sur un ajournement après l'adoption de certains item, mais on me permettra de demander ceci : L'honorable David Mills n'a-t-il pas été élu en 1882, en 1887 et en 1891 dans ce comté? La discussion maintenant ne porte pas tant sur la question de savoir si Bothwell va rester ce qu'il était que sur la restauration des frontières municipales de Kent et Lambton. L'injustice au sujet de Bothwell est assez grande pour faire monter le rouge au front de l'honorable ministre, s'il est encore capable de rougir. Je le défie de nier que cette proposition a été apportée toute préparée le 11 mai dernier par les membres libéraux du comté, naturellement avec l'approbation et la connaissance de leurs amis.

M. DAVIS : Et le comité a-t-il approuvé tout le projet?

M. CLANCY : Que les membres du comité qui étaient présents, répondent. La minorité a été obligée de se soumettre et d'accepter le projet de peur d'en avoir un encore plus désavantageux ainsi qu'on l'en menaçait.

M. DAVIS : Il est amusant d'entendre l'honorable député parler ainsi. Il dit que la minorité a été forcée d'accepter les propositions de la majorité. La majorité n'a forcé presonne. Comme membre indépendant du comité——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIS : Les honorables députés peuvent dire " écoutez ". Mais comme membre indépendant de ce département et ne connaissant pas particulièrement Ontario, je dis qu'après avoir pesé la justice des deux propositions et les arguments en leur faveur je n'ai pu faire autrement que de décider que les proposition des membres libéraux du comité étaient les plus justes et les plus droites. Les honorables députés de la gauche ont retaillé le pays il y a quelques années et ils ont oublié que leur tour de le retailler est passé. Si quelques-uns des plans qu'ils ont soumis au comité avaient été adoptés c'eut été un véritable gerrymander.

L'item est adopté.

24. Le district de Nipissingue.

M. MONK : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur une observation qui m'a été faite depuis que le rapport du comité est devant nous. On m'a dit que les cantons de Clara, Head, et Maria ont une population de 483 âmes. Ce bill annexe ces cantons aux districts de Nipissingue, mais il ont toujours appartenus à Renfrew-nord pour les fins judiciaires. C'est en 1901 que le législature d'Ontario a annexé ces cantons au district de Nipissingue auquel on voulait accorder deux représentants au lieu d'un. C'est la raions qu'on m'a donnée de l'annexion de ces trois cantons à ce district électoral. Mais pour la représentation au parlemnt fédéral la même raison n'existe pas puisque Nipissingue ne doit avoir qu'un représentant. Nipissingue tel qu'il est constitué par le bill actuel aurait une population de 36,541.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mon honorable ami se trompe. La poulation d'après le recensement est de 28,309.

M. MONK : Ce sont les chiffres qu'on m'a fournis ; mais même en prenant les chiffres de l'honorable ministre des Travaux publics : la population de Renfrew-nord serait de 24,558. Conséquemment les raisons qui ont existé pour annexer ces trois cantons à Nipissingue pour la législature provinciale n'existent pas pour le parlement fédéral. Ces trois cantons appartiennent à Renfrew-nord pour les fins judiciaires, et on m'a dit qu'il n'y avait aucune raison valable de les annexer à Nipissingue pour les finds électorales. Comme il est possible que je ne sois pas ici lorsque cet article sera discuté de nouveau je demanderai à mon honorable ami, le premier ministre, d'étudier cette proposition. J'ai communiqué à mon honorable ami la lettre que j'ai reçue au sujet de ce changement, et je voudrais, M. l'Orateur, déposer entre vos mains une motion conçue en ces termes :

Que les mots suivants après le mot " Nipissingue " dans l'article 24 soient omis : " y compris les cantons de Clara, de Head et de Maria."

Afin de donner effet à cet amendement, je proposerais de revenir sur l'article 48 qui est déjà adopté je crois, et que l'on omette les mots suivants " non compris les cantons de Clara, de Head et de Maria.' L'objet de ces trois motions est de laisser les cantons de Clara, de Head et de Maria dans Renfrew-nord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les cantons de Clara, Head, et Maria sont sur la rivière d'Ottawa et font, au point de vue géographique plutôt partie de Nipissingue que de Renfrew. Il ne font pas aujourd'hui partie de Renfrew pour les fins électorales, et on m'informe que les électeurs de ces cantons ne désirent pas non plus en faire partie.

Je crois que mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qui était le représentant d'Ontario dans le comité, admettra cela, ainsi qu'il l'a admis devant le comité. Ces cantons qui ont une population considérable le long de la rivière, ont été tout d'abord inclus dans le comté de Renfrew pour les fins municipales. Pour les fins électorales tant à la législature d'Ontario qu'au parlement fédéral, ils font maintenant partie de Nipissingue et leurs habitants ont demandé à la législature provinciale de les y annexer aussi pour les finds municipales et judiciaires. De sorte que c'est une grande injustice à commettre que d'annexer ces cantons à Renfrew-nord contre leux désir. Il n'y a pas de gain politique à avoir d'un côté ou de l'autre. Et si mon honorable ami examine la carte il verra qu'ils sont situés près de la partie la plus peuplée de Nipissingue, tandis qu'ils sont éloignés des principaux villages ou parties peuplées du comté de Renfrew. C'est l'opinion, je crois, des chefs des deux partis d'Ontario, que ces cantons devraient rester tels qu'ils sont.

M. MONK : J'ai cru qu'il était de mon devoir d'appeler l'attention de la Chambre sur ces observations qui m'ont été faites depuis que le comité a siégé. Cette motion n'a aucune signification politique. La population de ces trois cantons est, me dit-on, de 383, et on m'informe aussi que pour les fins judiciaires ils font partie de Renfrew.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les électeurs de ces cantons ont adressé à la législature provinciale une pétition demandant à être annexés à Nipissing pour les fins municipales et judiciaires. Leur prière n'a pas encore été accordée, mais il n'y a aucun doute que la législature votera une loi à cet effet dans quelques mois.

M. MONK ; Mon honorable ami sait que dans certains cas le comité n'a pas suivi strictement la règle posée par le premier ministre et un citoyen très respectable de North-Bay me dit que les intérêts de ces cantons sont liés à ceux de Renfrew-nord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une erreur, j'en suis sûr.

M. MACKIE : Les habitants de ces cantons ont demandé au gouvernement d'Ontario d'être annexés à Nipissing. L'honorable Peter White les avait annexés à Renfrew-nord en 1892.

M. LANCASTER : Ces cantons ne font-ils pas partie du comté de Renfrew pour les fins judiciaires ?

M. MACKIE : Oui, mais ils ont demandé au gouvernement d'Ontario d'être annexés à Nipissingue.

M. LANCASTER : Pour les fins électorales et provinciales seulement.

M. MACKIE : Non, ce sont des cantons libéraux et l'honorable Peter White a demandé de les détacher en 1892.

M. MONK : Mon honorable ami, je crois, se trompe, lorsqu'il dit qu'il y a des intérêts politiques au fond de cette question puisque, d'après les informations que j'ai, les électeurs dans ces contons sont à peu près également divisés entre les deux partis, et mon correspondant me dit que M. Proulx, M. Champagne et M. Ethier sont prêts à appuyer cette demande qu'ils n'auraient pas faite s'il y avait eu des intérêts de parti en jeu. Dans tous les cas j'ai fait mon devoir en mettant cette demande devant le comité. La population de Nipissingue dépasse de plusieurs milles celle de Renfrew-nord, et conséquemment si cette demande était accordée la population de ces deux circonscriptions serait mieux égalisée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il suffit de regarder la carte pour voir que ces trois cantons forment une lisière étroite de pays sur le côté est du lac Nipissingue ; géographiquement, ils ne font pas partie de Renfrew.

M. MONK : Je ne crois pas que mon honorable ami ait bien regardé la carte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh, je l'ai regardée ; ils appartiennent géographiquement à Nipissingue.

M. MACKIE : Ils sont simplement une queue de Renfrew-nord de 30 milles de long.

La motion de M. Monk pour amender l'item 48 est rejetée.

La motion de M. Monk pour amender l'item 24 est rejetée, et l'item est adoptée.

L'item 24 (district territorial de Nipissingue), adopté ;

Item 25 (Baie du Tonnerre et Rivière à la Pluie), adopté ;

Item 26 (Parry-Sound), adopté ;

Item 29 (ville de Kingston), adopté ;

Item 31 (ville d'Ottawa), adopté ;

Item 32 (Algoma et Manitoulin), adopté ;

Item 28 (Brockville), en suspens ;

Item 30 (ville de London), en suspens ;

Item 33(comté de Bruce), en suspens ;

Item 34 (comté d'Elgin), en suspens.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque nous reprendrons la discussion sur ce bill nous commencerons à Leeds, n° 11, et nous continuerons par ordre numérique. Je suppose qu'on n'aura pas d'objection à cela.

M. MONK : Quand reprendrons-nous la discussion ?

Le PREMIER MINISTRE : Aussitôt que nous aurons adopté le bill du Grand Tronc-Pacifique que nous recommençons à discuter lundi matin.

Le comité fait rapport de ses travaux.

Sur motion du premier ministre la séance est levée, à 10 heures 40 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 14 septembre 1903.

L'Orateur ouvre la séance à 11 heures.

REVENUS CONSOLIDES ET APURATION DES COMPTES—AMENDEMENTS.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de proposer le bill (n° 251) pour amender l'Acte concernant le revenu consolidé et apuration des comptes.

M. CLARKE : Veuillez donner des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais me rendre au désir de mon honorable ami (M. Clarke). Ce bill a pour but de faire disparaître certaines difficultés et retards qui se produisent quelquefois dans le paiement des comptes dus par le gouvernement. Il y a deux manières de payer ces comptes. L'une est celle que j'appellerai les lettres de crédit et l'autre consiste à payer par un mode différent. Par le premier, quand un crédit est donné à un ministère, une partie de ce crédit est placé à son crédit dans une banque sous forme de lettre de crédit. De cette manière ceux qui ont des réclamations contre ce ministère peuvent s'adresser directement à lui et quand la réclamation est dûment certifiée, ils sont payés immédiatement. Pour me faire mieux comprendre, je prendrai le cas qui s'est présenté l'autre jour à propos de l'indemnité des députés. Cette indemnité est payée au moyen de lettres de crédit. Les préposés à cette fin reçoivent une lettre de crédit à même laquelle ils peuvent faire des paiements jusqu'à concurrence de la somme indiquée dans la lettre, et ensuite, en temps et lieu, les banques sont remboursés des avances qu'elles ont faites. Supposons, par exemple, qu'un député se présente devant le comptable et qu'après avoir établi à la satisfaction de celui-ci qu'il a droit à son indemnité, il reçoit un chèque qui représente de l'argent et l'opération est terminée. Ce mode est employé dans tous les ministères auxquels des lettres de crédit sont accordées.

L'autre méthode consiste dans la vérification directe de chaque réclamation. S'il fallait appliquer ce dernier mode à un membre du parlement, celui-ci au lieu d'aller se faire payer directement par le comptable, devrait d'abord établir que la somme réclamée lui est due ; le comptable lui donnerait alors un certificat et une demande serait faite à l'auditeur général ; l'auditeur général certifierait la réclamation et ferait ensuite une demande au ministre des Finances qui autoriserait le paiement et finalement, le député toucherait son argent. Au moyen de la lettre de crédit, le paiement se fait immédiatement, au lieu que par l'autre moyen, il faut suivre la filière et cela occasionne des retards qui sont quelquefois nécessaires, mais qui, bien souvent, sont absolument inutiles.

M. BORDEN (Halifax) : Le mode des lettres de crédit n'est-il employé que dans les cas où un crédit a été voté par le parlement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement. Il ne peut pas y avoir de lettres de crédit sans qu'un crédit ait été voté. Nous avons eu certaines divergences d'opinions avec l'auditeur général quant à l'interprétation de la loi. Nous avons cru que l'auditeur général donne à cette loi une interprétation qui dépasse l'esprit de la loi et puisqu'il considère que c'est son devoir de l'interpréter ainsi, nous avons cru devoir le dégager de toute responsabilité en amendant la loi de manière à lui faire dire clairement qu'au-delà d'un certain point, la responsabilité de l'auditeur général cesse. Nous admettons qu'il est du devoir de l'auditeur général d'examiner, de vérifier et de certifier les réclamations. Nous admettons qu'il est aussi de son devoir de s'assurer s'il y a un crédit destinée à cette fin. Quand il a satisfait à ces deux exigences, il doit s'assurer des pièces justificatives et voir si elles correspondent aux paiements. Ses fonctions sont les mêmes, sous certains rapports, que celles d'un auditeur d'une compagnie ordinaire.

Si l'auditeur général découvre des inexactitudes, s'il a besoin de quelques explications, il se met immédiatement en communication avec les intéressés, leur signale l'erreur et demande des explications. S'il n'est pas satisfait de ces explications et s'il est convaincu qu'il a raison, il met ses ob-

jections par écrit et donne son opinion sur la question. Ces objections sont ensuite soumises au parlement dans son rapport.

De cette manière le parlement a la haute main sur tout ce qui concerne l'audition des comptes et si la commission du trésor ou le gouvernement manque à leur devoir, ce sont les ministres qui sont responsables devant le parlement. Quel que soit le mode d'audition adopté, c'est toujours le gouvernement qui en est responsable.

L'auditeur général croit qu'il est de son devoir d'aller plus loin et puisqu'il prétend agir ainsi en vertu de la loi, nous croyons que la loi devrait être amendée de manière à dire clairement que ses pouvoirs ne s'étendent pas aussi loin qu'il le prétend. A l'heure qu'il est, s'il surgit une divergence entre lui et un ministère quelconque, au sujet d'un compte, il réclame le droit de refuser le paiement, qu'il ait raison au tort. En supposant qu'il ait raison, s'il est nécessaire d'avoir de nouvelles explications concernant une réclamation et s'il refuse d'accorder une lettre de crédit il cause de grands embarras, et une foule de gens qui ont des réclamations au sujet desquelles, il n'y a pas la moindre contestation, ne pourront pas être payées. L'auditeur général prétend qu'il est de son devoir d'agir ainsi. Nous avons cru devoir modifier la loi de manière à faire disparaître tout doute et à déclarer expressément que le parlement n'a jamais eu l'intention de lui conférer ce pouvoir. En vertu du nouveau bill, quand une demande de lettre de crédit sera faite au ministre des Finances et à l'auditeur général, si, dans un délai de deux jours, ce dernier ne s'est pas conformé à cette demande, la commission du trésor et le gouvernement s'en chargeront et la commission du trésor pourra autoriser le ministre des Finances à accorder la lettre de crédit, et le gouvernement en portera toute la responsabilité devant le parlement. Nous n'avons aucun droit de tenir l'auditeur général responsable s'il a fait son devoir, s'il a fait des remontrances et s'il a adressé ses objections par écrit au parlement. Mais d'un autre côté, il ne faut pas que les affaires publiques souffrent. Quand une lettre de crédit est émise, la banque a le droit de se faire rembourser. A l'heure qu'il est, l'auditeur général prétend qu'il a le droit de refuser de payer quoi que ce soit, tant qu'il n'est pas convaicu que l'argent est dû.

Nous prétendons, de notre côté, que lorsqu'une lettre de crédit est accordée de bonne foi, que lorsqu'une banque avance l'argent de bonne foi et lorsqu'il n'y a pas de contestation quant à la régularité de la réclamation de la banque, cette dernière doit être remboursée immédiatement, et dans ce but nous voulons que si l'auditeur général ne prend pas les moyens de rembourser immédiatement la banque, le ministre des Finances puisse le faire, malgré l'auditeur général.

Avec l'autre mode de paiement, lorsqu'il n'y a pas de lettre de crédit, le compte est envoyé directement à l'auditeur général et là encore il survient quelquefois des retards. Dans certains cas ces retards sont inévitables ; l'auditeur général a besoin de certaines explications, mais bien souvent ces retards sont inutilement longs. Il n'y a rien dans la loi qui oblige l'auditeur général à faire diligence. Nous voulons le débarrasser de toute responsabilité sous ce rapport, puisque c'est le gouvernement qui est toujours immédiatement responsable au parlement. Ainsi nous demandons par ce bill, dans le cas où l'auditeur général retarderait indûment le paiement, que le ministère concerné puisse s'adresser à la commission du trésor, et si celle-ci considère que le retard n'est pas justifié, elle pourra autoriser le ministre des Finances à payer la réclamation, toujours avec la restriction qu'il soit constaté par un rapport du ministre, puisque le parlement a voté un crédit à cette fin.

Il y a encore un autre point de la question. Je ne crois pas que l'intention de la loi concernant l'audition ait jamais été de donner à l'auditeur général le pouvoir de refuser le paiement de ces comptes ; l'intention de la loi, à mon sens, a toujours été de subordonner les pouvoirs de l'auditeur général aux décisions de la commission du trésor. Quand, en vertu de certaines dispositions de la loi, il s'oppose au paiement d'un compte, le ministère concerné a droit d'en appeler à la commission du trésor ; mais il n'y a pas de loi fixé pour cet appel et si l'auditeur général retarde de soumettre à la commission du trésor les pièces nécessaires, il en résulte de nouveaux retards. Nous demandons que ce soit à la commission du trésor de dire ce qui constituera un délai raisonnable, et si à l'expiration de ce délai, l'auditeur général n'a pas produit les pièces nécessaires, la commission pourra agir seule, examiner la réclamation et en autoriser ou en refuser le paiement. Mais nous ne demandons pas à diminuer en quoi que ce soit les pouvoirs de l'auditeur général pour tout ce qui concerne l'examen des pièces, la dénonciation des lacunes ou des erreurs, les représentations faites aux divers ministères, les protestations par écrit devant le parlement, en une mot, tout ce qui se rapporte à l'examen, l'apuration et la vérification des réclamations. Nous demandons simplement que dans des cas comme celui qui s'est produit récemment, lorsqu'il surgit un conflit qui arrête complètement les affaires, il y ait une autorité quelconque pour faire cesser la difficulté ; et sous un régime parlementaire et responsable comme le nôtre, nous ne connaisons d'autre autorité que celle du gouvernement, qui est directement responsable au parlement. Nous demandons par ce bill d'amender l'acte d'audition de manière à ce que dans des cas spéciaux, si l'auditeur général refuse, néglige ou manque de faire, dans un délai raisonnable, ce que la loi exige de lui, la commis-

sion du trésor puisse agir seule, et sans le concours de l'auditeur général.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'est pas possible, et ce serait contraire à l'usage, de discuter cette question à présent. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par les explications que vient de donner le ministre des Finances, il s'agit de régler certaines questions de détail, de délais, etc., et aussi d'autres questions d'une nature plus sérieuse.

Je ne vois pas que ce soit une amélioration de dégager l'auditeur général d'une partie importante de sa responsabilité. En abolissant complètement ses fonctions, on dégagerait entièrement sa responsabilité, mais je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public d'agir ainsi. J'aimerais à savoir du ministre des Finances si ce projet de loi a été soumis à l'auditeur général pour lui permettre de faire certaines recommendations qu'il croirait opportunes ; je suis presque certain qu'il est aussi d'opinion que sous certains rapports, l'acte d'audition devrait être amendé ; mais je voudrais savoir s'il a été consulté et si quelques unes de ses recommandations ont été repoussées ou acceptées par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelque temps, au cours de la dernière session, je crois, l'auditeur général, pour la prenière fois, a recommandé certains amendements que le gouvernement et le parlement n'ont pas jugé à propos d'adopter. Depuis quelque temps on ne s'est guère occupé de cette question. Quant à ce bill, en particulier, il n'a pas été soumis a l'auditeur général, mais les questions qui y sont traitées ont souvent été discutées entre l'auditeur général et moi et il connaît parfaitement l'opinion du gouvernement sur ce sujet. Il n'a pas reçu de copie du bill, mais il sait que l'idée qu'il se fait des fonctions et des pouvoirs d'un auditeur général ne s'accorde pas avec l'interprétation que le gouvernement donne à la lettre et surtout à l'esprit de la loi. Et puisqu'il considère que la loi lui impose certaines responsabilités, nous avons cru devoir l'en dégager—non en ce qui concerne l'examen et l'apuration des comptes—mais dans les cas de la nature de celui qui s'est présenté dernièrement, et que je cite comme exemple, parce que la Chambre en connaît les détails.

M. BARKER : Sans vouloir occuper inutilement le temps de la Chambre, je crois devoir dire quelques mots sur cette question, car il est peut-être dangereux de s'engager dans cette voie sans savoir au juste où nous allons. D'après ce que je comprends, un des reproches que fait le ministre des Finances à l'auditeur général, c'est de refuser de renouveler le crédit d'un ministère de manière à faire cesser les paiements, quand un conflit surgit entre lui et ce ministère. Je crains que le remède proposé par le ministre des Finances pèche par l'excès contraire ; en obligeant l'auditeur-général à renouveler les crédits, on rend possibles les paiements sujets à cautions ; et quand il sera trop tard, on viendra demander au parlement de blâmer ces paiements qui, pris séparément, ne seront peut-être pas considérables, mais dont l'ensemble pourra constituter une somme importante.

Par exemple, il peut surgir un désaccord entre le ministère des Travaux publics et le ministère de la Milice et l'auditeur général au sujet d'un compte à payer. L'auditeur général refuse de donner son certificat parce que certaines pièces ou certains renseignements qu'il a demandés et qu'il croit avoir le droit d'exiger, ne lui ont pas été fournis. Le ministère qui désire payer le compte lui demande de renouveler le crédit. L'auditeur général se dit : si je renouvelle le crédit, la première chose que fera le ministre sera de payer ce compte au sujet duquel il y a discussion.

Il me semble que le meilleur moyen de conserver à l'acte d'audition tous ses avantages serait de décréter, soit par une loi, soit par un règlement de la commission du trésor ou de toute autre manière, que le crédit, s'il est renouvelée, ne pourra pas être employé à payer le compte en dispute ; dans ce cas, les affaires reprendraient leurs cours ordinaire. J'ai suivi plusieurs des discussions consignées dans le rapport de l'auditeur général et j'ai constaté que si les crédits étaient renouvelés de temps à autre, on pourrait se moquer de l'auditeur général et payer les comptes auxquels il s'oppose, quitte à venir s'expliquer devant le parlement. Je comprends qu'il y a toujours des froissements entre l'auditeur et le bureau des dépenses, dans toute administration ou compagnie. C''est peut-être un inconvénient, mais c'est aussi une protection pour ceux qui fournissent l'argent. Dans tous les cas, il est toujours dangereux de restreindre les pouvoirs et les attributions d'un auditeur, et j'espère que cette question sera mûrement étudiée avant que la Chambre soit appelée à approuver les changements proposés par le ministre des Finances.

Il serait très important de consulter l'auditeur général et d'avoir de lui un rapport sur les changements projetés. Le ministre des Finances se plaint des retards causés par l'auditeur général et voudrait que la commission du trésor fût autorisée à se passer de lui et à payer quand il retarde à donner son certificat. Dans un cas comme celui-là, ce que le ministre aurait à faire, serait de faire un rapport au parlement qui aurait à se prononcer sur le cas de ce fonctionnaire négligent. Le remède ne consiste pas à restreindre ses pouvoirs, car cela permettrait au gouvernement de ne pas tenir compte des objections d'un autre auditeur général qui, lui, ne serait peut-être pas négligent.

Quant à l'autre question dont parle l'honorable ministre des Finances, c'est-à-dire l'indemnité des députés, je crois qu'il y a

dans cette affaire quelque chose qu'on ne nous explique pas. L'auditeur général prétend que les banques doivent lui fournir un état, ou que l'état que les banques fournissent ne lui a pas été remis—je n'ose pas dire qu'ils ont été interceptés—qu'il a besoin de ces états pour certifier au ministre des Finances qu'un nouveau crédit est nécessaire et, par conséquent, n'ayant pas ces états, il n'est pas en état de dire si de nouveaux crédits sont nécessaires ou non. On voudrait qu'il demande simplement l'argent au ministre des Finances sans avoir en sa possession les pièces nécessaires pour appuyer cette demande. Je n'ai pas eu l'occasion de connaître la version de l'auditeur général, mais j'ai entendu dire qu'on ne lui a pas fourni les états des banques ni les états des comptables dont il a besoin pour constater s'il faut un autre crédit pour payer l'indemnité des députés. Dans tous les cas, ces états ne lui ont pas été remis. S'ils lui avaient été fournis, il aurait pu faire une demande, comme le dit la loi, et il y aurait de l'argent.

Le PREMIER MINISTRE : J'admets avec l'honorable député, qu'il n'est pas à propos de discuter ce bill avant que les députés aient eu le temps de le lire et de l'étudier, mais je puis dire que tous les états dont l'auditeur général avait besoin lui ont été fournis. C'est du moins l'opinion du ministère de la Justice. Les seuls difficultés sur ce point, sont celles que l'auditeur général juge à propos de se créer lui-même, et je dis cela sans reproche, et sans vouloir en quoi que ce soit critiquer la position qu'il prend.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre peut-il expliquer la position que prend l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas en quoi cela peut concerner le bill, mais je me fais un plaisir de me rendre au désir de mon honorable ami. Voulant profiter des leçons du passé, nous avons fait faire une étude complète de la comptabilité et des moyens à prendre pour empêcher la répétition de ce qui est déjà arrivé, et nous mettre en garde contre toute fraude du même genre. Trois experts ont été chargés de faire une enquête complète sur tout le système—le sous-ministre des Finances, M. Courtney, M. George Burn, gérant général de la banque d'Ottawa, et M. Kent, comptable diplômé de Montréal. Ces trois experts firent une étude complète de tout le système et leur rapport, dans l'ensemble, est très élogieux ; ils ont, cependant, signalé une ou deux lacunes. Ils ont recommandé, au lieu d'envoyer les états des banques et les chèques payés, au ministère d'où ils venaient, et de là à l'auditeur général, comme c'était la coutume, de les envoyer au ministère des Finances, pour être examinés et comparés, et de là, à l'auditeur général.

Cela avait pour but d'empêcher les états des banques et les chèques de retourner au même ministère et de tomber entre les mains du coupable, comme cela est arrivé dans le cas de Martineau. Cette recommandation se trouve dans le rapport sur l'enquête Martineau qui a été communiqué à la Chambre. Le gouvernement n'a pas considéré que ce changement était absolument nécessaire, mais comme les commissaires l'avaient recommandé, il a décidé de l'adopter ; mais l'auditeur général ne partage pas l'opinion des commissaires sur l'opportunité de ce changement, bien qu'il ait été accepté par le gouvernement. Je n'entreprendrai pas de dire si l'auditeur général a tort ou raison, mais je dis que ce n'est pas à l'auditeur général, mais à la commission du trésor qu'il appartient, en vertu de la loi, de faire des règlements, et que le devoir de l'auditeur est de les observer. Conformément à la décision du ministère de la Justice, l'auditeur a reçu tous les états qu'en vertu de la loi nous sommes obligés de lui fournir.

M. CLARKE : A-t-il été consulté par les commissaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas s'il a été consulté plus que les centaines d'autres employés dont les fonctions faisaient l'objet de cette enquête. Je suppose qu'il l'a été, mais je n'en sais rien.

L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) suppose le cas où une demande de crédit serait faite à l'auditeur général pendant une contestation au sujet d'une réclamation dont il refuse d'autoriser le paiement, et qu'il refuse le crédit dans la crainte que cet argent ne soit employé à payer le compte discuté. Est-ce bien cela ?

M. BARKER : Le cas peut se présenter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, cela n'est pas possible. Quand l'examen des pièces a lieu, l'argent a été payé, en vertu du système de la lettre de crédit, il s'agit alors d'une audition après paiement. Après qu'une réclamation a été payée, l'auditeur général peut en contester la légitimité. Il peut prétendre que le crédit n'était pas destiné à cette fin, mais le paiement est fait, et l'honorable député se trompe en supposant que le refus de la lettre de crédit est nécessaire pour empêcher le paiement de cette réclamation.

M. BARKER : Je parlais plutôt des réclamations dont l'auditeur général refuse d'autoriser le paiement, en tout temps. Il est évident que l'auditeur général craignait que la lettre de crédit ne fût employée à de semblables paiements, qui ne devaient pas être faits du tout, et n'avaient pas encore été faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre opinion est que dans ces cas, il vaut mieux laisser la responsabilité au gouvernement ; même à un mauvais gouvernement, si nous devions en avoir un. Je ne connais pas d'autre moyen d'administrer les affaires sous un gouvernement responsable.

L'auditeur général, jusqu'à un certain point, doit agir comme un frein ; ses fonctions consistent à examiner les comptes et à en retarder le paiement dans certains cas, mais on ne doit pas lui permettre d'en empêcher le paiement absolument. Le gouvernement est responsable au parlement, mais si l'interprétation de l'auditeur général doit prévaloir, des centaines de personnes pourront être indéfiniment privées de ce qui leur est légitimement dû, parce que sur un compte particulier, l'auditeur et un ministre ne s'entendent pas.

M. BARKER : Pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; si l'auditeur général refuse la lettre de crédit, ces gens ne seront pas payés.

M. BARKER: La loi pourrait être amendée de manière à permettre la lettre de crédit, dans les cas de cette nature, avec l'entente que l'argent ne pourrait pas servir à payer le compte discuté.

Le MINISTRER DES FINANCES : Cela n'est pas possible, et l'auditeur général n'a jamais soulevé cette objection. Il s'est simplement abstenu de demander une lettre de crédit et d'après la loi, cette demande semble être nécessaire. Nous demandons de conserver à l'auditeur général son droit de faire des observations, de critiquer, de protester même, mais nous voulons que ceux auxquels il est dû de l'argent puissent être payés dans un délai raisonnable.

M. CLARKE : Le gouvernement produira-t-il un relevé des cas dans lesquels il a passé outre aux décisions de l'auditeur général dans l'intérêt public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi nous oblige à produire, quelques jours après l'ouverture de la session, un état complet de toutes les causes dans lesquelles la décision de l'auditeur général a été mise de côté et nous n'entendons pas nous écarter de cette règle.

M. CLARKE : Certains départements paraissent être très embarrassés par suite de cette attitude de l'auditeur général. Pour parer à cette gêne, a-t-on pris d'autres moyens que ce bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en connais pas d'autres à employer. Il n'y a pas de doute que l'auditeur général donnera sa version de l'affaire et fera connaître ses vues au parlement. Je ne vois pas ce que nous pourrions proposer, à part ce bill, car d'une manière ou d'une autre, le gouvernement doit prendre la responsabilité de tout ce qui concerne l'administration des affaires publiques. Qu'elle soit bonne ou mauvaise, nous en sommes responsables.

M. CLARKE : L'honorable ministre n'a pas saisi le sens de ma question.

Certains ministères se trouvent actuellement dans une position très difficile, par suite de la décision de l'auditeur général à leur égard. Va-t-on prendre quelque mesure particulière pour mettre fin à cette position embarrassante, avant que ce bill soit adopté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a le bill lui-même.

M. CLARKE : Mais en attendant qu'il soit adopté?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai discuté la question avec l'auditeur général, avec qui je tiens à déclarer que je suis en excellents termes. J'ai voulu lui laisser entendre qu'il devrait émettre les crédits en attendant ; mais il a cru qu'il était non seulement dans son endroit, mais que c'était même son devoir de refuser de le faire.

Je ne vois pas d'autre moyen de résoudre la difficulté que de soumettre le bill actuel—si je voyais une autre porte de sortie, je n'aurais certainement pas recours à ce moyen.

M. CLANCY : Nous pourrons discuter le bill plus avantageusement quand il sera soumis en deuxième délibération. Mais si j'ai bien compris les paroles du ministre des Finances, ce bill renferme une innovation importante. Le but de l'acte de l'auditeur général est de mettre un frein au gouvernement au pouvoir. Le ministre des Finances propose, au moyen de ce bill, de limiter la responsabilité de l'auditeur général, qui est un employé du parlement, pour en revêtir le gouvernement sur lequel l'auditeur général est censé exercer une certaine surveillance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas d'objection à la surveillance ; mais nous ne voulons pas que l'administration en souffre.

M. CLANCY : Cependant, l'honorable ministre enlève à ce fonctionnaire sa responsabilité pour la placer sur les épaules du gouvernement. C'est là une proposition dangereuse. Il ne faut jamais oublier que l'auditeur général est un employé du parlement. Il doit se présenter des circonstances dans lesquelles il diffère d'opinion avec l'administration. Le ministre des Finances prétend que l'auditeur général les empêche d'obtenir des lettres de crédit, lorsqu'ils en ont besoin, et, en conséquence, il veut qu'après un certain délai, le gouvernement puisse s'arroger la responsabilité qui pèse actuellement sur l'auditeur général. On ne saurait adopter une ligne de conduite plus dangereuse. Les droits de ce fonctionnaire du parlement ne doivent pas se limiter à l'examen des livres, et au fait de savoir s'il y a un crédit de voté pour payer tel ou tel montant. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) sait par expérience que l'on ne peut prévoir dans une loi concernant les attributions de l'auditeur général, tout ce qui pourra se produire dans le cours d'une année. C'est l'auditeur général qui doit être le juge de ce qu'il convient de faire dans les

cas qui ne sont pas prévus. C'est dans ce fonctionnaire et non dans le gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, que se trouve la garantie du peuple, et le ministre des Finances le sait très bien. Je me contenterai donc de dire que l'honorable ministre commet un acte dangereux, en enlevant à ce fonctionnaire du parlement une responsabalité qui lui appartient, pour la confier au gouvernement.

M. WILSON (Lennox) : Comme je serai peut-être absent quand ce bill sera soumis en deuxième délibération, je tiens à dire un mot à ce sujet maintenant. Je me rappelle parfaitement que lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, il n'y avait rien de trop beau pour l'auditeur général. Maintenant que ce parti est au pouvoir, il trouve à redire à sa conduite, ainsi qu'à certaines déclarations contenues dans ses rapports et sa correspondance. Cependant, depuis que son parti est au pouvoir, ce fonctionnaire a, autant que j'ai pu le constater, conservé la même ligne de conduite et je considère qu'il s'est acquis la considération de tous ceux qui ont étudié les questions qui sont de son ressort. Les membres de la droite nous ont dit et répété que certaines choses étaient nécessaires, ou que certaines choses ne pouvaient être faites à cause de l'auditeur général, et ils refusèrent d'en prendre la responsabilité. Je ferai aussi remarquer que cet officier prépare certaines parties de son rapport au commencement de la saison, mais qui n'a pas le droit de les rendre publiques avant que le rapport soit complet. J'ai dit privément au premier ministre, et je le répète ce soir publiquement, que ces rapports devraient être publiés dès qu'ils sont préparés. J'espère que le gouvernement va hésiter longtemps avant de tenter de diminuer les pouvoirs de l'auditeur général. Je considère que ce dernier possède la confiance absolue du public.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose qu'il s'est produit un changement dans les relations qui existaient entre le ministère des Finances et celui de l'auditeur général au sujet de l'émission de ces lettre de crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il ne s'est produit aucun changement.

M. HUGHES : Dans ce cas, il doit s'être produit un changement dans l'administration des affaires publiques pour provoquer ces retards mentionnés par le ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, au sujet des états transmis par les banques.

M. HUGHES : De quel côté le changement a-t-il eu lieu ? Est-ce du côté du ministre des Finances ou de la part de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commissaires qui ont examiné les livres, après les faux dont il a été question, recommandèrent un changement ; et nous mettons simplement cette recommandation en pratique.

M. CLANCY : Les commissaires ont-ils recommandé le changement proposé dans ce bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement que non ; la question ne leur avait pas été soumise. J'ai répondu au député de Victoria (M. Hughes) que le changement dont il a parlé avait été fait d'après la recommandation de la commission.

M. BELL (Pictou) : Il est certain que le fait d'entreprendre de réduire les pouvoirs de l'auditeur général, est une question très sérieuse, qui sera considérée comme telle par le peuple de ce pays. On ne doit pas oublier que l'auditeur général a toujours exercé un certain contrôle sur le gouvernement au pouvoir. Il peut arriver que certains membres du cabinet trouvent quelquefois ce contrôle gênant, mais, de leur côté, les contribuables ont appris à accorder une grande confiance à ce fonctionnaire, qui ne dépend que du parlement. Feu sir John Macdonald, qui a été longtemps premier ministre de ce pays, était toujours disposé à soutenir l'autorité de l'auditeur général, même lorsque sa conduite était de nature à causer des embarras au gouvernement de l'époque ou à quelque département. J'ai toujours compris qu'il avait continuellement insisté pour maintenir les décisions de l'auditeur général. Puisqu'il en est ainsi, et que ce mode est resté en vigueur jusqu'à présent, sans que l'on cherche à y intervenir au moyen d'aucune législation, je considère que le gouvernement devra faire valoir des raisons bien graves aux yeux du parlement, avant que ce dernier consente à le laisser empiéter sur la juridiction de cet officier, comme il a l'intention de le faire au moyen de ce bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'existe aucune tentative de cette nature.

M. BELL : Si j'ai bien compris les paroles du ministre des Finances c'est là le résultat de cette mesure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'existe aucune proposition de cette naure.

M. BELL: Je n'ai pas eu l'avantage de prendre connaissance du bill, mais si j'ai bien compris les paroles du minisre des Finances, dans le cas où l'auditeur refusait durant plus de deux jours d'accomplir ce qu'il est tenu de faire——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par la loi.

M. BELL : En un mot, on limite à deux jours le droit qu'a l'auditeur général d'exercer le pouvoir que la loi lui confère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il refuse d'obéir à la loi, comme tous les autres citoyens sont obligés de le faire ?

M. BELL : Il n'est pas question que l'auditeur général doit obéir à la loi. Mais quand le gouvernement au pouvoir entreprend le limiter l'autorité exercée par l'auditeur général dans l'intérêt du public à une période de deux jours, il empiète sur ses droits et se substitut à son autorité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne concerne que l'émission des lettres de crédit. Le bill n'a rien à voir avec son droit d'examiner les livres.

M. BELL : Il affecte le mode qu'il croit le plus convenable d'employer à son inspection et à sa surveillance toute l'efficacité voulue. Il est évident qu'il a en différentes circonstances, refusé d'approuver ces lettres de crédit, afin d'en faire comprendre l'irrégularité au gouvernement.

Et il suffit de lire le rapport de l'auditeur général pour constater que les difficultés qui s'élèvent entre le gouvernement au pouvoir et cet officier, sont ordinairement réglées par le conseil de la trésorerie, le premier parvenant à gagner son point au bout d'un certain temps. Le bill actuel a pour but de mettre fin à cette procédure, qui entraîne des délais et requiert des décisions, en limitant à deux jours la période durant laquelle l'auditeur général devra se prononcer, et aura le droit de suspendre le paiement des crédits d'un ministère, et de faire connaître la raison de sa décision.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill actuel ne concerne que l'émission des lettres de crédit, et il n'a rien à voir avec les décisions rendues par le conseil de la trésorerie. Nous disons que, si après un délai raisonnable, dont le bureau de la trésorerie doit être le juge, l'auditeur général ne s'est pas prononcé, le conseil de la trésorerie pourra intervenir à son tour. Le délai de deux jours ne s'applique qu'aux lettres de crédit, et non au cas ou des gens attendent pour avoir leur argent.

M. BELL : Sans doute, il existe une distinction, mais la différence entre nos deux prétentions n'est guère importante.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'infirmons pas les décisions de l'auditeur général au sujet des lettres de crédit, et elles ne peuvent être soumises au bureau de la trésorerie avec la loi actuelle.

M. BELL : Le conseil de la trésorerie a le droit de prendre connaissance des raisons sur lesquelles l'auditeur général s'appuie pour refuser une lettre de crédit et différer d'opinion avec le ministère ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas quand il s'agit d'une lettre de crédit.

M. BELL : Mais les raisons qui le portent à différer d'opinion avec le gouvernement ou avec le ministre et à refuser une lettre de crédit, sont des questions du ressort du conseil de la trésorerie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la question des lettres de crédit n'est pas du ressort de ce conseil.

M. BELL : Je sais cela. Mais le point en litige, la raison sur laquelle l'auditeur général s'appuie pour refuser la lettre de crédit, constituent des questions qui sont soumises au conseil de la trésorerie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, l'argent a alors été payé. Quand il s'agit des lettres de crédit, l'auditeur général prend connaissance de l'affaire, une fois que le paiement est fait. Une fois le paiement fait, tout ce que l'auditeur général peut faire, c'est d'indiquer les objections qu'il peut avoir à faire valoir à l'encontre de ce paiement et de les soumettre au parlement. Le conseil de la trésorerie n'a rien a y voir.

M. BELL : J'avais compris que l'auditeur général ouvrait un crédit à un député, ce dernier émettait des chèques à même ce montant, et à la fin du mois ou à la fin de toute période arrêtée entre la banque et le ministère, les comptes et les chèques étaient retournés au ministère. Le crédit étant émis, le chèque est remis au représentant de la banque, pour le montant payé, et une nouvelle lettre de crédit est émise pour les besoins futurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui a lieu.

M. BELL : L'auditeur général ne revise donc que des comptes payés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sous l'empire de ce système, oui.

M. BELL : Il arrive quelquefois que l'auditeur général reçoit un compte qu'il considère que l'on aurait dû refuser de payer, ou que l'on a payé à même un crédit destiné à une autre fin. Voilà, je crois, les deux principales causes de difficulté entre l'auditeur général et le département, et lorsqu'il n'est pas satisfait d'un compte, il engage une correspondance avec le département à ce sujet, et lorsque les explications ne sont pas satisfaisantes, la question est soumise au ministère des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce n'est pas ce qui a lieu. Ce n'est que lorsque l'auditeur général a refusé un compte qui n'est pas encore payé, que le conseil de la trésorerie peut infirmer cette décision. Mais cela n'a rien à voir avec les lettres de crédit.

M. CLANCY : Quel moyen possède-t-on, dans ce cas, de corriger les erreurs qui peuvent exister, quand ces comptes ont été payés ? Si l'auditeur général dit : la dernière lettre de crédit a été émise pour des comptes qui n'auraient pas dû être payés

mais qui l'ont été, je suis donc justifiable de refuser l'émission d'une nouvelle lettre de crédit. Comment s'y prend-on pour remédier à ces abus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains d'abuser de la patience de la Chambre en parlant aussi souvent—le seul moyen d'y remédier serait que l'auditeur général s'adresserait au ministère, et si ce dernier ne lui fournissait pas des explications satisfaisantes et ne corrigeait pas les erreurs, s'il en existe, alors, la seule chose que l'auditeur général pourrait faire, et la seule qu'il devrait faire ou que nous devrions lui permettre de faire, à mon avis, serait d'exposer ses raisons par écrit et de les soumettre au parlement.

M. BELL : C'est ce qui a lieu ordinairement.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ordinairement ce qui a lieu, mais il arrive aussi que, par suite d'une discussion au sujet d'un item de $10 avec le département, dans les comptes du dernier mois, 300 hommes attendent l'argent qui leur est dû dans le cours de ce mois, et je considère que ces hommes devraient être payés.

M. BELL : Il est difficile de répondre à cet argument ad hominem.

M. FRASER : L'argument est irréfutable.

M BELL : Voici mon idée : En admettant qu'il existe actuellement, qu'il a existé dans le passé et qu'il se produira à l'avenir des divergences d'opinion entre l'auditeur général, qui veut faire son devoir avec zèle et justice, et le gouvernement au pouvoir, ne pourrait-on pas fournir des explications ou en arriver à une entente qui ferait disparaître la nécessité d'une pareille législation ? Le ministre des Finances pourrait peut-être nous faire connaître la cause de la difficulté actuelle et la raison invoquée par l'auditeur général pour refuser d'approuver une lettre de crédit, refus qui a eu pour résultat d'empêcher les membres du parlement de recevoir leur indemnité ? Il doit exister un point en litige entre lui et le département.

Si je comprends bien la question—bien que je n'ai pas eu le temps de lire attentivement le rapport de la commission chargée de prendre connaissance de l'affaire Martineau, ainsi que le rapport additionnel soumis par l'auditeur général—je crois que toute la difficulté entre cet officier et le ministère des Finances se résume à savoir si l'on doit soumettre à l'auditeur général un certain état fourni au gouvernement par les banques avec lesquelles il fait affaires. Si c'est à cela que se résume toute l'affaire, le gouvernement devrait pouvoir résoudre cette difficulté sans recourir à une législation. L'auditeur général prétend qu'à l'expiration de chaque période déterminée, il devrait recevoir un état indiquant le nombre et le montant des chèques payés en vertu d'une certaine lettre de crédit. Je puis me tromper, mais voilà ce que je comprends à la chose. Sous l'empire de la loi actuelle, il me semble que le conseil de la trésorerie pourrait tout aussi facilement adopter un nouveau règlement autorisant l'auditeur général à recevoir un état de la banque à la fin de chaque mois, qu'il pourrait mettre en vigueur les autres changements recommandés par la commission dans l'affaire Martineau.

Je crois que si l'on avait recours à ce moyen, la question se trouverait réglée pour le moment, et il ne serait pas nécessaire de proposer à la fin de la session une mesure comme celle-ci. Cette question est de nature à éveiller l'intérêt public, elle va provoquer beaucoup de discussion, et même des critiques sévères de la part de gens qui ne sont pas suffisamment au courant de la cause pour pouvoir la discuter intelligemment. Il est même évident que les membres du parlement ne sont pas parfaitement renseignés sur la nature du rouage de ce ministère de l'auditeur général. On pourrait résoudre la difficulté en accordant à l'auditeur général ce qu'il demande, c'est-à-dire un état comme celui qui est envoyé au ministre des Finances indiquant le nombre de chèques payés à même cette lettre de crédit. On pourrait alors se passer de cette législation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami est mal renseigné. Il n'existe aucun état requis par l'auditeur général du ministère des Finances qui ne lui soit pas fourni.

M. BELL : Je suis bien prêt à admettre cela : Le ministre des Finances parle en connaissance de cause quand il dit que l'auditeur général reçoit communication de tous les états dont il a besoin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les documents dont il peut avoir besoin lui sont fournis par le ministère des Finances, et je ne me limite pas sous ce rapport à ce que la loi m'oblige de faire.

M. BELL : Je parle de l'état fourni par les banques. Si je comprends bien, l'auditeur général voudrait en avoir un double.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe aucun difficulté de cette nature. Tout ce que le ministère des Finances reçoit des banques lui est communiqué. Il n'est pas question de cela. Toute la difficulté provient de ce que l'auditeur général veut s'en tenir aux anciennes méthodes, tandis que le gouvernement a préféré adopter les conclusions du rapport de la commission Martineau. Je suis moi-même convaincu que la différence entre les deux n'est pas très importante ; mais du moment que les commissaires, qui sont des hommes d'expérience, conseillent un changement, nous avons cru qu'il était nécessaire de l'adopter, tandis que l'auditeur général préfère s'en tenir à l'ancienne routine. Nous avons adopté la nouvelle méthode, d'après l'avis des com-

missaires, et nous disons que d'après la loi, c'est le conseil de la trésorerie qui est le véritable tribunal à qui il appartient de décider si l'on doit ou non adopter cette méthode. Nous l'avons adoptée, et l'on nous dit que nous sommes absolument dans notre droit. Nous ne croyons pas que l'auditeur général soit le juge qu'il convient pour décider ces questions. Voilà sur quoi les opinions sont partagées.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudrait-il me donner quelques explications supplémentaires sur le point suivant : Est-ce que la lettre de crédit émise pour couvrir l'indemnité des députés est épuisée ? Dans la négative, quelle est la cause de la difficulté ? Voilà ce que je ne puis comprendre. Si la lettre de crédit émise par l'auditeur général pour payer l'indemnité des députés est épuisée, je voudrais savoir si cette lettre de crédit s'applique aux deux Chambres, car on me dit qu'au Sénat on continue d'émettre les chèques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se peut que la lettre émise pour le Sénat ne soit pas épuisée. Je ne me suis pas occupé de cette partie de la question, mais il est certain que la lettre de crédit émise en faveur du représentant de cette Chambre est épuisée. Le fonctionnaire qui s'occupe des finances s'est adressé à l'auditeur général afin d'obtenir une nouvelle lettre de crédit, et il a refusé de se rendre à sa demande. Le bill actuel stipule que si après deux jours l'auditeur général n'a pas émis une lettre de crédit, le conseil de la trésorerie pourra étudier la question, afin de s'assurer s'il existe quelque bonne raison pour refuser d'accorder ce crédit, et s'il n'en existe pas, le crédit sera émis sans retard.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances prétend que l'auditeur général a refusé d'émettre une autre lettre de crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A refusé de la demander.

M. R. L. BORDEN : De prendre les mesures nécessaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Quelle raison donne-t-il pour en agir ainsi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai compris à la lettre qui m'a été soumise à ce sujet par le greffier de la Chambre et des explications qu'il m'a fournies, que vu la divergence d'opinion qui existait entre le ministère des Finances et l'auditeur général au sujet de la manière de tenir ces comptes, ce dernier était incapable d'émettre une nouvelle lettre de crédit. Je crois que c'est là le résumé de la lettre du greffier de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : On n'aurait peut-être pas d'objection à déposer cette lettre sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le ferai avec plaisir.

M. OLIVER (Alberta) : Je considère qu'il s'agit dans le cas actuel non d'amoindrir les pouvoirs de l'auditeur général, mais bien de protéger les droits de la Chambre, qui représente le peuple de ce pays. On a tort de croire que ceci est une tentative pour enlever à l'auditeur général quelques-uns de ses pouvoirs. Mais il est fort possible, et l'on est depuis longtemps convaincu que l'auditeur général, après avoir été revêtu de certains pouvoirs, pour certaines fins, a, par suite d'un zèle excessif, abusé de ces pouvoirs au détriment de l'intérêt public. C'est une excellente chose pour le pays que les députés aient eu à s'occuper de la question d'une manière aussi directe, car cela va leur permettre de comprendre comment il se fait que de temps à autre depuis quelques années, l'auditeur général ait empêché le paiement d'argent honnêtement dû à des gens qui l'ont honnêtement gagné au service du gouvernement.

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

ETALON DES GRAINS.

M. CLARKE : M. l'Orateur, avant que l'on passe à l'ordre du jour, je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur une certaine lettre que j'ai trouvée ce matin dans ma case, à mon retour dans la capitale. La question est très importante, et je considère que l'on devrait s'en occuper sans retard. La lettre en question se lit comme suit :

Chambre de commerce de la cité de Toronto,
Branche de la farine et des grains,
Bureau du secrétaire,

Toronto, le 11 septembre 1903.

E. F. Clarke, écr, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.
Re étalons des grains.

Cher monsieur,—Conformément aux instructions qui j'ai reçues, j'ai l'honneur de vous transmettre sous pli copie d'une résolution adoptée à l'unanimité à une réunion de cette branche, tenue aujourd'hui, au sujet de la question ci-dessus mentionnée.

Votre bien dévoué,
(Signé) F. G. MORLEY,
Secrétaire.

Extraits des minutes du procès-verbal de l'assemblée tenue le 11 septembre 1903 :

Attendu que la vente du grain d'Ontario destiné à l'exportation est sérieusement entravée et rendue pour ainsi dire impossible, vu le fait que les exportateurs sont incapables d'expédier à leurs clients du Royaume-Uni et du continent des échantillons de grain types représentant les différentes qualités de grain de la récolte de cette année ;

Et attendu que la manutention de ce grain dans le pays est aussi devenue extrêmement difficile, par suite de l'impossibilité dans laquelle les expéditeurs de la campagne se trouvent de dire quelle sera la qualité du grain

qu'ils achètent des cultivateurs, lorsque ces nouveaux étalons seront établis ;

Et attendu que cette difficulté et cet inconvénient sont une cause sérieuse de plainte de la part du commerce en général depuis ces deux dernières années.

Il est en conséquence résolu que la branche des céréales de la Chambre de commerce de la cité de Toronto, est d'avis que le ministère du Commerce et de l'industrie devrait être sérieusement critiqué pour avoir négligé jusqu'à présent d'établir ces étalons des grains.

Et de plus, que la lettre adressée par le sous-ministre au secrétaire de la Chambre de commerce, en date du 6 septembre, dénote une ignorance inexcusable de sa part des besoins du commerce.

(Signé) F. G. MORLEY,
Secrétaire.

Si je comprends quelque chose au sujet de cette question de l'inspection des grains, je crois que l'on a inclus dans différents actes une disposition destinée à mettre en vigueur les désirs du parlement et à satisfaire les besoins du commerce.

M. l'ORATEUR : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Clarke) terminera son discours par une motion?

M. CLARKE : Oui, nécessairement. Je n'ai pas l'intention de parler plus de deux ou trois minutes, mais je terminerai mes remarques en proposant l'ajournement. Le chap. 25, art. 1, de 62-63 Victoria, un acte modifiant l'acte d'inspection générale, stipule :

Le paragraphe trois de l'article deux de l'acte d'inspection générale, chapitre 99 des statuts révisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

3. Le Gouverneur en conseil pourra nommer des inspecteurs en chef d'aucuns des articles ci-dessus énumérés, lesquels tiendront leur emploi durant bon plaisir et rempliront les fonctions qui leur seront à l'avenir assignées par le Gouverneur en conseil.

Le chap. 25, sec. 2, de la 1ère année d'Edouard 7, contient encore le passage suivant :

Le Gouverneur en conseil peut, en tout temps, désigner les cités, comtés, villes et autres localités ou divisions d'inspection en Canada, dans et pour lesquels il est à propos de nommer des inspecteurs des différents articles ci-dessous énumérés, ou d'aucun de ces articles ; et le Gouverneur en conseil peut en tout temps déterminer les limites de ces divisions d'inspection et nommer dans et pour chacun de ces cités, comtés, villes, localités ou divisions, des inspecteurs ou sous-inspecteurs des articles suivants.

Parmi les articles énumérés se trouvent le blé et autres grains. Je ne crois pas exagérer la situation en disant qu'elle doit être bien grave pour que les représentants d'une corporation aussi respectable que la branche des grains de la chambre de commerce de Toronto, soit tenue d'adopter une résolution conçue dans des termes aussi catégoriques que ceux qui caractérisent la résolution dont je viens de donner lecture à la Chambre.

Je ne crois pas qu'il existe de difficultés au sujet de l'inspection du grain au Manitoba, non plus que pour se procurer les échantillons nécessaires pour établir la valeur du grain acheté par les commerçants de la campagne. Dans Ontario, au contraire, il ne semble exister aucun mode pouvant permettre à ceux qui veulent acheter du grain des cultivateurs de lui donner sa qualité. L'absence de règlement à ce sujet est une cause d'embarras sérieux pour le commerce, et le gouvernement devrait prendre sans retard les mesures nécessaires pour mettre en vigueur les dispositions contenues dans l'acte d'inspection générale, établir les étalons des grains et faire expédier les échantillons nécessaires dans les différents centres d'Ontario où l'on s'occupe d'acheter le grain.

Je me permettrai également d'attirer l'attention du gouvernement sur une déclaration très importante, faite par un des délégués anglais qui assistait à la réunion de l'association des chambres de commerce, à Montréal, alors qu'il exprima en termes énergiques toute la difficulté que l'on éprouvait en Angleterre à acheter du grain, en se basant pour les commandes sur les échantillons expédiés dans la mère patrie. La situation dans Ontario est des plus graves. Elle requiert toute l'attention du gouvernement, et je voudrais savoir du premier ministre qu'est-ce que l'on fait à ce sujet, ou pourquoi on a laissé les choses atteindre leur état actuel ? Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que l'on ait attiré l'attention du gouvernement sur l'état de choses dont vient de parler l'honorable député (M. Clarke). Je suppose que la résolution de la chambre de commerce de Toronto a été transmise au ministère du Commerce, suivant le cours régulier, et, dans ce cas, nous devrons avoir un rapport du sous-ministre à ce sujet. Mon honorable ami peut être certain que je vais attirer l'attention du chef de ce ministère sur cette question.

M. KEMP (Toronto-est) : Cette question est plus sérieuse que les membres du gouvernement semblent le croire. Comme on vient de le faire remarquer, la branche des grains de la chambre de commerce de Toronto a adopté une résolution censurant le ministère du Commerce, et il est aussi dit dans cette résolution que le gouvernement est responsable du retard apporté dans la nomination des commissaires, retard qui dure depuis plusieurs années. Chaque année il faut établir les étalons des grains dès que l'on commence à l'expéditer. M. Parmelee, le sous-ministre du Commerce, a déclaré, je crois, au cours d'une entrevue, que l'on n'avait pas encore commencé à expediter le blé, que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de nommer cette commission, et que l'année dernière elle n'avait été nommée que le 26 octobre. J'ignore si cette prétention est

bien fondée ou non. Mais elle d it être bien fondée, puisque M. Parmelee l'affirme. Mais ce n'est pas là une raison pour justifier le gouvernement d'attendre que l'on ait commencé à expéditer le grain pour nommer cette commisssion. Tout le blé qui est actuellement expédié d'Ontario est estimé en se basant sur les étalons de l'année dernière. Il est donc évident que cela est injuste autant qu'imprudent. Des échantillons doivent être envoyés dans différentes parties du pays de même qu'en Angleterre.

M. Parmelee a ajouté que la commisssion serait nommée lorsque le ministre du Commerce serait revenu à Ottawa ; mais même en supposant que le ministre serait ici, il n'y a pas d'argent. Le ministère doit avoir $600 ou $700 à sa disposition à cette fin ; et ce montant est trop peu élevé pour empêcher le gouvernement d'agir. Ceux qui font partie de la branche des grains de la chambre de commerce souffrent beaucoup de cet état de choses, et ils considèrent que l'on commet là une injustice à l'égard des commerçans de grain d'Ontario, et de tout le pays, qui s'occupent de l'expédition du blé à l'étranger. J'espère que malgré l'absence du ministre du Commerce, le gouvernement va prendre sans retard les mesures nécessaires pour faire nommer cette commission et obtenir le crédit nécessaire pour mener la chose à bonne fin.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis porté à croire, M. l'Orateur, que le premier ministre fait erreur quand il prétend que c'est la première fois que l'on attire l'attention du gouvernement sur cette question. La résolution dont mon honorable ami de Toronto a donné lecture, semble indiquer que la question fait depuis un certain temps l'objet d'une correspondance entre la branche des céréales de la chambre de commerce et le ministère du Commerce. Le premier ministre remarquera qu'il est fait allusion dans cette résolution à une lettre écrite par le sous-ministre et qui porte la date du 6 septembre. On est actuellement en frais de commencer l'exportation du grain, et cette question est de la plus haute importance pour les parties intéressées ; il faut que l'on s'en occupe immédiatement et un retard de quelques semaines ou même de quelques jours peut entraîner des pertes sérieuses pour ceux qui sont engagés dans ce commerce.

J'espère donc que le premier ministre va attirer sans retard l'attention du ministère du Commerce, et des fonctionnaires qui en ont la direction, en l'absence du ministre, sur cette importante question, et leur faire comprendre qu'il est de la plus haute importance d'agir sans perdre un instant, car chaque jour de retard peut signifier des pertes sérieuses pour ceux qui sont intéressés dans ce commerce.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déclaré que c'était la première fois que l'on attirait l'attention du gouvernement sur cette question. Je suis peut-être allé trop loin ; mais tout ce que je sais, c'est que, pour ma part, je n'en ai pas entendu parler avant aujourd'hui. Cela peut être dû à l'absence du ministre du Commerce qui n'est pas en très bonne santé. Je vais prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que l'on s'occupe de la chose.

M. COCHRANE : Je désire attirer l'attention du premier ministre sur l'importance de cette question. Les agriculteurs d'Ontario sont actuellement en frais de battre leur grain, et l'absence d'étalons convenables pour le grain pourrait avoir pour résultat de lui faire obtenir un prix moins élevé pour son grain qu'il obtiendrait autrement. Ainsi, pour ne donner qu'un exemple, si je me rends chez un commerçant de grain avec un échantillon de mon grain, comme il n'en connaît pas la qualité, il ne me donnera probablement pas le prix que j'obtiendrais si l'étalon en avait été déterminé. Je ne crois pas que l'on puisse excuser cette négligence en disant que ministre du Commerce est absent. Il est très facile pour les honorables ministres de se disperser dans le pays en wagons particuliers, et de nous dire, lorsque nous avons besoin d'eux, qu'ils sont malades. Je considère que cette excuse est insuffisante.

Le sous-ministre est à son poste, et il devrait y avoir un ministre qui prendrait la direction de ce département, que son titulaire actuel qualifiait de sinécure qui n'aurait jamais dû être créée. Je me rappelle qu'il n'y a pas encore bien longtemps, le premier ministre a soumis à la Chambre une résolution concernant une certaine convention qui devait être votée, et il nous a déclaré dans cette circonstance que vu l'absence du ministre du Commerce il ne pouvait nous fournir les renseignements nécessaires. Si ce ministère n'est rien autre chose qu'une sinécure, quelques-uns des autres ministres devraient pouvoir en prendre la responsabilité, et s'acquitter du peu d'ouvrage que le ministre du Commerce avait l'habitude de dire à la Chambre et au pays qu'il se faisait dans ce ministère.

Comme le ministre de la Justice semble ne pas prendre cette question au sérieux, je lui ferai remarquer qu'il n'est guère agréable pour celui qui a trois ou quatre mille boisseaux de grain à vendre, d'obtenir un prix moins élevé pour son grain qu'il aurait pu obtenir, si l'étalon des grains avait été établi, et si le ministre du Commerce, ou tout autre ministre, s'occupait de faire le travail pour lequel le ministre du Commerce est payé.

M. DAVIS (Saskatchewan) : L'honorable député qui a soulevé cette question voudrait-il me dire si le devoir des inspecteurs consiste à fixer l'étalon des grains ? Je crois, au contraire, que ces étalons sont établis par la loi.

M. COCHRANE : Qui est obligé de mettre la loi en vigueur.

M. BARKER : Il est à ma connaissance que l'attention du ministère du Commerce a

été attirée sur cette question il y a un an passé. J'ai vu la correspondance qui a été échangée à ce sujet avec le département ; mais il paraîtrait que le ministère avait décidé de mettre fin à ce bureau d'inspection. Il appert par cette correspondance que le département qui ne s'était pas rendu compte du travail fait par ces inspecteurs, en était arrivé à la conclusion qu'ils ne faisaient rien. Cependant, ce bureau d'inspecteurs faisait si bien son devoir que le commerce allait très bien et que tout le monde était satisfait. Mais comme tout marchait sur des roulettes et qu'il ne se produisait aucun conflit, le département en conclut que les inspecteurs ne faisaient rien, et sans consulter le commerce ou les inspecteurs, il résolut de faire disparaître le bureau.

Cependant, après avoir échangé un certain nombre de lettres avec les commerçants de Toronto, de Montréal, d'Hamilton et autres endroits, il entreprit de renouveler les nominations. C'est probablement pour cette raison que l'année dernière les nominations ont été retardées jusqu'au 26 septembre ; car elles n'ont été faites qu'après de nombreuses instances auprès du département. Dans le cas actuel, je suppose que le retard est dû simplement à l'absence du ministre ; mais cela ne peut constituer une raison valable. Comme l'a dit l'orateur qui m'a précédé, cette question est de la plus haute importance pour le commerce. Toutes les ventes comme les achats de grain se font d'après ces étalons, et la question demande à être réglée sans retard.

M. NORTHRUP : Si de prime abord on est porté à croire que cette question ne mérite pas d'occuper l'attention de la Chambre, cependant, quand on en vient à songer que le commerce de grain du pays prend une telle importance que le gouvernemnt a soumis à la Chambre une mesure basée sur l'énorme quantité de grain que nous devrons avoir à exporter pour plusieurs années à venir, et qu'il est prêt à dépenser $100,000,000 pour mettre ce projet à exécution, il est certain qu'un député est justifiable d'attirer l'attention de la Chambre sur une résolution adoptée par des gens qui s'occupent spécialement du commerce de grain, et qui ne se laissent pas influencer par des intérêts de parti—je crois même que ce sont des partisans dévoués du gouvernement—résolution qui, si ce qu'elle contient est vrai, indique un très sérieux état de choses. Cette accusation revêt un caractère d'autant plus grave que ceux qui la portent prétendent qu'ils ont soumis la question au ministère du commerce et qu'ils ont reçu une réponse au sujet de laquelle ils s'expriment comme suit :

> Que la lettre écrite par le sous-ministre au secrétaire de la Chambre de commerce, en date du 6 septembre, dénote une ignorance inexcusable des besoins du commerce.

N'est-ce pas là une affaire sérieuse, digne de l'attention de la Chambre, qu'un ministère aussi important que celui du Commerce de grain de Toronto, de pouvoir dire d'une lettre officielle, écrite par le sous-ministre de ce département, qu'elle dénote une ignorance inexcusable des besoins du commerce ? Le " Globe " de Toronto a eu une entrevue avec le sous-ministre, pour savoir si les prétentions de ces commerçants de grain étaient bien fondées, et voici la réponse fournie par M. Parmelee :

> On n'a pas encore commencé à expédier le grain de l'est d'Ontario pour l'exportation.

Comment veut-on que l'on commence à expédier ce grain tant que l'étalon ne sera pas établi ? M. Parmelee ajoute :

> Le grain que l'on transporte actuellement est expédié aux minotiers qui le moudent sur commande pour le livrer plus tard.

Il est certain que ce grain doit être expédié aux minoteries, lorsque les exportateurs ne peuvent l'acheter. Mais doit-on obliger les cultivateurs à vendre leur grain à des prix réduits, pour le plus grand avantage des minotiers ? Les agriculteurs d'Ontario sont en droit de compter sur le gouvernement pour établir les étalons des grains, afin de pouvoir vendre leur grain pour l'exportation. S'ils constatent que l'inaction du gouvernement est la cause qu'ils sont obligés de vendre sur un seul marché, quand ils pourraient en avoir deux, ils sont en droit de se plaindre, et il est de notre devoir d'insister auprès du gouvernement pour qu'il prenne sans retard les mesures nécessaires pour mettre fin à cette grave injustice. Le sous-ministre ajoute :

> L'année dernière la commission n'a pas été nommée avant le 26 septembre, de sorte que nous avons encore un délai de quinze jours pour agir comparé à l'année dernière.

Nous avons encore là un échantillon de l'argument invoqué à chaque instant par l'administration actuelle, que deux noirs font un blanc. On s'est plaint l'année dernière du délai apporté à établir les étalons des grains ; mais comme le malheureux agriculteur a réussi à vivre cette année nonobstant la négligence du ministère, ce dernier semble croire qu'il devrait être capable de faire la chose cette année. Mais le sous-ministre continue :

> Même si nous voulions choisir la commission maintenant, nous n'avons pas le fonds disponibles.

Le crédit du pays est-il tombé tellement bas, nos excédents ont-ils été gaspillés au point que le ministère actuel—ce ministère qui réunit tous les talents et tous les hommes d'affaires—ne puisse trouver moyen de prélever $600 ou $700, montant dont on a besoin pour fournir à nos agriculteurs l'avantage d'exporter leur grain ? Si les membres de la droite n'ont pas l'habileté voulue pour résoudre cette difficulté, si le malentendu qui existe entre eux et l'auditeur général paralyse leur énergie, les membres de la gauche sont prêts à aller à la banque et à trouver les $600 ou $700 nécessaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Etes-vous bien certain que vous pourriez trouver une banque qui consentirait à escompter votre billet?

M. NORTHRUP : Si le gouvernement persiste à nous tenir ici encore bien longtemps, il se peut que nous ne puissions y réussir.

M. DAVIS : Nous sommes disposés à partager avec vous quand vous le voudrez.

M. NORTHRUP : Mais il se peut que la véritable explication de l'affaire se trouve dans le dernier paragraphe des remarques de M. Parmelee :

La commission doit être nommée en vertu d'un décret du conseil, et dès que sir Richard Cartwright sera de retour à Ottawa, la question lui sera soumise.

Si le ministre du Commerce est le maître de l'administration, si l'on ne peut rien faire en son absence—si c'est cette raison qui doit faire loi, nous n'avons rien à dire. Mais en supposant qu'il en serait ainsi, les honorables députés devraient accorder leur appui à la motion de l'honorable député de Toronto (M. Clarke). Si le gouvernement est incapable de trouver $700 et de nommer des inspecteurs en l'absence du ministre du Commerce, nous devrions attendre son retour pour entreprendre des affaires importantes, et les membres de la droite devraient voter en faveur de la motion d'ajournement du député de Toronto-ouest.

Il est bien extraordinaire que dans un gouvernement qui, depuis sept ans, a eu un plus grand nombre de ministres absents durant les sessions que n'importe quel autre ministère antérieur, on ne puisse trouver quelqu'un pour prendre la direction du ministère du Commerce en l'absence de sir Richard Cartwright, de ce département que, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux qualifiaient d'inutile et décrivaient comme étant une cinquième roue au char de l'Etat. Nous regrettons tous que la maladie oblige le ministre du Commerce à s'absenter, et nous ne voulons pas lui adresser aucunes remarques désagréables à ce sujet ; seulement nous voudrions savoir comment il se fait qu'il ne peut être remplacé. Quand nous constatons qu'un ministère aussi important que celui des Chemins de fer et Canaux peut être confié à un ministre qui a déjà l'administration d'un des plus importants ministères, et qui trouve moyen de s'occuper des deux ; et quand nous voyons que le ministère de l'Intérieur, dont le chef est absent, peut être administré par le chef d'un autre département, nous sommes certainement en droit de demander comment il se fait que le ministre du Commerce ne puisse être également remplacé.

Faut-il conclure que ses devoirs sont tellement onéreux et ses responsabilités tellement grandes que nul membre du cabinet n'est jugé digne de lui succéder ? Une telle explication ne s'accorde guère avec ce que certains membres de la droite ont dit de l'utilité de ce ministère, mais nous avons certainement droit à quelque renseignement.

La motion d'ajournement (M. Clarke) est rejetée.

POMMES CANADIENNES.—PROPOS DE M. PRESTON.

M. E. COCHRANE (Northumberland) : Je voudrais signaler à l'attention du chef du gouvernement une lettre qu'on m'a écrite au sujet de certains propos tenus par notre agent d'immigration, M. Preston, propos qui ont provoqué d'énergiques protestations de la part des exportateurs de pommes du Canada. Il y a déjà quelques jours que j'ai reçu cette lettre ; si j'ai tardé à en faire part, c'est que je comptais toujours que le ministre de l'Agriculture finirait par apparaître à son siège. Je vois qu'il est encore absent. Est-il malade, lui aussi ? Voici la lettre qu'on m'a adressée :

Dans son numéro du samedi, 5 septembre, le "News," de Toronto, publie une interview où M. Preston fait des assertions très graves au sujet de la façon indigne dont on embarille les pommes du Canada. Il déclare que, assistant à une vente à l'enchère, à Londres, il vit verser le contenu de deux barils de pommes dans des paniers et que, à part ceux du dessus, tous les fruits ne valaient absolument rien. Sur aucun marché de Londres je n'ai vu sortir les pommes des barils ; on se contente d'enlever les fruits du dessus pour laisser voir les autres. C'est ainsi que se font les ventes. Il est évident que cet individu est un fieffé menteur et que son emploi lui a complètement tourné la tête. Je vous prie de vouloir bien demander au chef de son départment——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable veut-il parler de déclarations faites en cette Chambre ?

M. COCHRANE : Non, hors de cette Chambre, par un fonctionnaire de l'Etat. Il me semble, M. l'Orateur, que ces messieurs de la droite ne devraient pas montrer tant d'empressement à étouffer la discussion.

M. l'ORATEUR : Il ne saurait y avoir de discussion. On peut poser une question au gouvernement, voilà tout.

M. COCHRANE : J'étais à lire une lettre——

M. l'ORATEUR : Au moment d'aborder l'ordre du jour, on peut interpeller le gouvernement du consentement de ce dernier, mais il n'est pas permis d'entamer de discussion.

M. COCHRANE : Je vais proposer que la séance soit levée.

M. l'ORATEUR : Une motion a déjà été présentée à cet effet, et il n'est pas permis d'en présenter d'autre à cette heure.

M. COCHRANE : Dans ce cas, je vais continuer de lire cette lettre——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est contraire au règlement.

M. R. L. BORDEN : Le règlement autorise l'honorable député (M. Cochrane) a attirer l'attention du gouvernement, au moment d'aborder l'ordre du jour, sur l'attitude d'un fonctionnaire public.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore de quelle motion il s'agit.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ne présente pas de motion ; il lit tout simplement une lettre au sujet de laquelle il interpelle le gouvernement.

M. COCHRANE : Si on ne m'avait pas interrompu, j'aurais fini de poser la question. Je désire signaler à l'attention la lettre suivante que m'a adressée un des plus importants expéditeurs de pommes de Brighton, Ont. :

Dans son numéro du samedi, 5 septembre, le "News," de Toronto, publie une interview où M. Preston fait des assertions très graves au sujet de la façon indigne dont on embarille les pommes du Canada. Il déclare que. assistant à une vente à l'enchère, à Londres, il vit verser le contenu de deux barils de pommes dans des paniers et que, à part ceux du dessus, tous les fruits ne valaient absolument rien. Sur aucun marché de Londres je n'ai vu sortir les pommes des barils ; on se contente d'enlever les fruits du dessus pour laisser voir les autres. C'est ainsi que se font les ventes. Il est évident que cet individu est un fieffé menteur et que son emploi lui a complètement tourné la tête. Je vous prie de vouloir bien demander au chef de son département comment il se fait qu'il puisse faire des assertions aussi erronées, sans compter que dans le cas même où il ne se serait agi que de fruits de rebut, le seul fait de les transvider dans des paniers indique assez quelle sorte de pommes c'était et que l'acheteur anglais savait à quoi s'en tenir.

Bien à vous,
SAM. NESBITT,

Je demande au gouvernement comment il se fait que M. Preston, que cet agent du gouvernement puisse se permettre de faire des assertions erronées comme celle-là——

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. COCHRANE :——sans faire de rapport à son département——

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député désire faire son interpellation, il devrait se conformer au règlement qui exige que l'on interpelle le gouvernement sans faire de commentaires.

M. COCHRANE : Je veux bien respecter votre décision, M. l'Orateur, mais je ne vois pas comment je pourrais faire une interpellation sans établir ce dont il s'agit.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a dit que les assertions de M. Preston sont fausses, et le règlement ne permet pas que l'on accompagne une interpellation d'une telle observation.

INTERPELLATIONS.

CABLE SOUS-MARIN DE L'ILE D'ORLEANS.
M. TALBOT :

1. Le ministère des Travaux publics a-t-il fait poser un câble sous-marin entre l'île d'Orléans et la rive nord du Saint-Laurent ?
2. Quel est le but de la pose de ce câble ?
3. Combien ce travail a-t-il coûté ?
4. A-t-on l'intention d'accorder aux habitants de l'Ile d'Orléans l'usage de ce câble pour des fins téléphoniques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.
2. D'améliorer les moyens de communication entre l'Ile et la terre ferme.
3. Un prix purement nominal ; on l'a fait exécuter en même temps que se poursuivaient d'autres travaux de réparation.
4. Toute demande formelle à cet effet sera prise en sérieuse considération.

M. TALBOT : Je demanderai au ministre s'il aurait l'obligeance de produire tous les documents qui se rattachent à cette question. S'il le faut, je proposerai par motion qu'ils soient déposés sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rien ne s'opposera à la production des papiers qui se rapportent à cette question.

HOTEL DES POSTES DE VALLEYFIELD—SOUMISSIONS.

M. TAYLOR(par M. Lancaster) :

1. A-t-on demandé des soumissions pour la construction d'un édifice public à Valleyfield, P.Q. ?
2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, et de qui ?
3. Quel était le montant de chaque soumission ?
4. Quelle soumission a-t-on acceptée ?
5. L'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?
6. Quel est le nom de l'adjudicataire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.
2. Six soumissions ont été reçues des personnes suivantes : T. Bélanger, Lachance et Cie, Joseph Bourque, L. Cassette et T. Viau, Dusseault et Pageau, William Stewart.
3. $32,500, $33,900, $34,425, $37,150, $39,975, $42,721.
4. Celle de T. Bélanger.
5. Oui.
6. T. Bélanger.

Une autre soumission a été reçue de T. Préfontaine, mais ce monsieur nous ayant représenté qu'il avait fait une erreur dans ses calculs, il lui a été permis de la retirer.

M. CLARKE : Quel était le montant de sa soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y avait erreur évidente. Le mon-

tant de la soumission représentait à peu près la moitié du coût prévu par l'ingénieur ; je ne l'ai pas par devers moi, mais je crois qu'il était d'environ $20,000. L'erreur était tellement évidente que je n'ai pas hésité à permettre à ce monsieur de retirer sa soumission. Il me semble que je n'avais pas le droit de lui refuser cela.

M. PAUL WIALLARD.

M. MONK :

1. M. Paul Wiallard est-il à l'emploi du gouvernement ?
2. Quelle situation occupe-t-il ?
3. Depuis combien de temps ?
4. Quels sont ses appointements ?
5. Quelles sont ses attributions ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Oui.
2. Celle d'agent général d'immigration en France.
3. Il a été nommé le 1er septembre 1903.
4. $2,500.
5. Elles consistent à stimuler le mouvement de l'émigration française vers le Canada.

COUT DU TRANSPORT DU BLE.

M. KEMP :

Quel est le coût du transport du blé, par 100 livres, entre les endroits suivants et Montréal, et quel est, dans chaque cas, le nombre de milles de parcours :—Severn, Stayner, Meaford, Barrie, Milton, Orillia, Midland, Napanee, Cannington, Beaverton, Elmvale, Brampton, Peterborough, Penetanguishene, Collingwood, Tara, Mount-Forest, Port-Elgin, Paisley, Wiarton, Owen-Sound, Chesley et Oakville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire si le gouvernement possède ce renseignement ; s'il l'a, je me ferai un plaisir de le communiquer un autre jour, si toutefois mon honorable ami veut bien laisser la question en suspens.

NOUVEAU MUSEE GEOLOGIQUE.

M. BIRKETT :

Le gouvernement se propose-t-il de procéder à la construction du nouveau musée géologique qui doit être érigé à Ottawa et pour lequel une somme d'argent a été votée par le parlement en 1901 et 1902, et de nouveau en 1903 ? L'emplacement du musée a-t-il été choisi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question est à l'étude.

RECOMPENSE DES SOLDATS DE 1866, 1870 ET 1885.

M. BOURASSA (par M. Lavergne) :

1. L'Association des vétérans canadiens de la province de Québec a-t-elle adressé au gouvernement quelque demande d'indemnité pour les soldats qui ont repoussé l'invasion fénienne en 1866 et en 1870, et pour ceux qui ont réprimé la rébellion du Nord-Ouest, en 1885 ?
2. Dans l'affirmative, qui a présenté cette demande ? A quelle date ? Y a-t-il eu d'autres demande d'indemnité de la part d'autres associations de vétérans ou de personnes qui ont fait l'une quelconque de ces campagnes ?
3. Dans l'affirmative, qui les a faites, et à quelle date ?
4. Le gouvernement a-t-il donné quelque chose en récompense des services rendus par les soldats en 1866, en 1870 et en 1885, et en quoi a consisté cette récompense ?
5. Le gouvernement a-t-il accordé quelque chose aux soldats qui ont combattu pour l'empire en Afrique australe, et quel a été la nature de cette gratification ?
6. Le gouvernement a-t-il l'intention de récompenser les soldats de 1866 et de 1870 comme il a récompensé ceux de 1885 ?
7. Dans l'affirmative, comment les récompensera-t-il ?
8. Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Oui.
2. Les demandes ont été présentées le ou vers le 22 mai dernier par le lieutenant-colonel A. R. Dufresne. Elles ont été consignées aux archives du ministère le 27 mai dernier.
3. Nombre de particuliers ont aussi demandé qu'on leur concédât des terres, mais ces demandes étaient évidemment destinées au gouvernement provincial d'Ontario auquel nous avons référé les pétitionnaires.
4. Des concessions ou certificats de terres ont été accordés aux soldats qui ont réprimé la rébellion du Nord-Ouest, en 1885.
5. Non, si ce n'est qu'il a payé aux soldats des premier et deuxième détachements l'écart entre la solde des troupes impériales et celle de la milice canadienne.
6, 7 et 8. Non ; nous n'entendons pas rouvrir cette question qu'un gouvernement précédent a réglée.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre prenne demain en délibération la résolution suivante. Je dois dire que Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet de cette résolution, a cru devoir la recommander à l'attention de la Chambre :

Qu'il est expédient de prescrire ce qui suit:

1. Des avances pourront être faites, de temps à autre, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, au ministre des Chemins de fer et Canaux, pour lui permettre d'obtenir, produire, manufacturer, se servir et disposer de tous matériaux, articles d'équipement et approvisionnements nécessaires ou servant à la construction, au renouvellement, à l'entretien et à l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien, s'en servir et en disposer, et pour l'établissement de dépôts d'approvisionnements pour chemins de fer.

2. Des comptes d'approvisionnements seront ouverts, à dater du 30 juin 1903, en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. La balance des existences alors en magasin pour chacun desdits chemins de fer, ainsi que le coût des matériaux, des articles d'équipement et des approvisionnements achetés et des travaux exécutés et des frais faits à ce sujet, de

même que le coût de l'établissement, de l'entretien et de l'administration des dépôts d'approvisionnements pour chemins de fer seront portés respectivement au débit desdits comptes d'approvisionnements qui auront été livrés et portés au compte de leurs crédits respectifs, ou dont on aura disposé autrement, seront crédités auxdits comptes.

3. Les balances au débit des comptes respectifs d'approvisionements ainsi ouverts ne devront, en aucun temps, excéder la somme de un million cinq cent mille dollars, pour l'Intercolonial, et la somme de cent mille dollars, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 235) relatif à la construction d'un chemin de fer national à travers le continent.—Le premier ministre.

Article 7.

M. BARKER : J'appelle l'attention sur le mot " gouvernement " contenu dans cet article. La convention n'est pas établie entre le gouvernement et les personnes mentionnées, mais entre Sa Majesté le roi, traitant au nom du Canada, et ces autres personnes. Il me semble que dans un bill de cette importance on devrait avoir un plus grand souci de la propriété des termes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami jette un coup d'œil sur la clause première du contrat, il y lira ce qui suit :

Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général en conseil, est ci-après désigné sous l'appellation " le gouvernement."

M. BORDEN : Il reste à savoir si la définition contenue dans la clause du contrat peut s'appliquer à une expression contenue dans le bill destiné à ratifier ce contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le contrat est censé avoir été passé entre Sa Majesté et les représentants de la compagnie, mais Sa Majesté est désignée partout sous l'appellation " le Gouvernement."

M. BARKER : C'est vrai, mais nous en sommes au commencement du bill, et il n'a pas encore été question de cette définition. Le bill lui-même devrait contenir ces mots :

Entre le roi représentant aux présentes le Dominion du Canada.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est dit à l'article 7 que le contrat est intervenu entre le gouvernement et la compagnie, puis on trouve au contrat la définition du mot " Gouvernement." Il ne saurait donc y avoir de doute sur ce point.

M. COCHRANE : Je conseillerais au Directeur général des Postes de laisser au ministre de la Justice le soin de nous expliquer ceci. Certains d'entre nous n'ont qu'une assez mince opinion des connaissances légales du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Merci.

M. NORTHRUP : Les deux partis désirent ardemment, j'en suis sûr, que la rédaction du bill soit aussi parfaite que possible. Il y a une différence sensible, ce me semble, entre les mots " Gouvernement " et " le Dominion du Canada ". La clause première du contrat donne bien la définition de certains mots, mais dans le bill même, rien n'indique que ces mots ont le même sens. Le mot " Gouvernement " ayant un certain sens au contrat, est-il absolument certain qu'il ait le même sens dans le bill ? L'opposition est d'avis que le contrat est passé entre le gouvernement et la compagnie, mais il me semble que le gouvernement aimerait mieux qu'il fût compris que la convention est intervenue entre le Dominion du Canada et la compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne vois pas sur quoi repose cette critique. Il est stipulé à la clause première du contrat que Sa Majesté le roi est désigné sous l'appellation " le Gouvernement " ; et comme on se sert ici de la même expression, je ne sache pas qu'on puisse être plus précis.

M. BARKER : Il me semble que certaines expressions contenues dans le bill peuvent ne pas avoir le sens qu'on leur attribue au contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme cet article se rapporte au contrat et qu'on y emploie les mêmes mots, je ne crois pas qu'il y ait rien à reprendre.

M. BARKER : Je signale ce détail à l'attention du premier ministre, mais je n'entends pas proposer d'amendement à ce propos.

Le PREMIER MINISTRE : Du moment que l'on ratifie le contrat, je ne crois pas que l'on puisse faire mieux que de se servir des expressions même qui figurent au contrat.

M. BORDEN (Halifax) : L'argument du ministre de la Justice ne manque pas de force, mais je ne vois pas sur quoi repose ce que vient de dire le premier ministre. A l'entendre, telle définition établie au contrat devra s'appliquer au bill bien que les termes du contrat ne doivent s'appliquer qu'au contrat même. Je ne crois pas qu'après y avoir réfléchi, mon très honorable ami persiste dans cette manière de voir. Je ferai observer au ministre de la Justice que le contexte qui accompagne le mot " gouvernement," à l'article 4, diffère quelque peu de celui des autres articles.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela me paraît exact ; je n'étais pas ici lorsque l'article fut adopté. Je crois qu'il convien-

dra de prendre en délibération la remarque de l'honorable chef de l'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Et tandis qu'il en est encore temps, je ferai observer au ministre de la Justice que la rédaction de cet article manque de clarté sous certain rapport. Si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'œil sur les lignes 49, 50 et 51, il y lira ces mots : " aux termes et conditions spécifiés dans une résolution à cet effet adoptée par les directeurs de la compagnie." Ces mots sembleraient se rapporter à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a été mentionnée en dernier lieu ; mais, étant donné le sens général de l'article, je présume qu'il se rapportent à la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a-t-il bien réfléchi à l'observation qu'il vient de faire ?

M. BORDEN (Halifax) : Non.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article dispose que " la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer peut, sauf les dispositions du traité," et le reste ; puis, " aux termes et conditions spécifiés dans une résolution à cet effet adoptée par les directeurs de ladite compagnie," A tout événement, s'il subsiste quelque doute sur ce point, il vaut mieux le dissiper.

M. CLARKE : M. le président, l'article que vous avez lu diffère de celui que porte le bill que j'ai par devers moi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill a été réimprimé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill a été rédigé au ministère de la Justice et renvoyé au greffier de la Chambre, puis on l'a modifié de telle sorte que l'article 30 du bill rédigé au ministère de la Justice est devenu l'article 7 une fois imprimé.

M. CLARKE : A-t-on rédigé deux bills différents ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il ne s'agit que d'un seul et même bill. L'honorable député ferrait mieux de prendre la dernière édition.

M. INGRAM : Quelle différence y a-t-il entre les deux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est que l'article 30 de la première édition est devenu l'article 7 du bill que nous sommes à étudier. Les numéros des articles ont été changés, voilà tout.

M. BARKER : Je propose :

Que l'article 7 soit amendé en biffant tous les mots depuis le mot " trois ", 46e ligne, jusqu'au mot " compagnie " inclusivement, 49e ligne, et en les remplaçant par les suivants : " souscrire et payer, au pair, des actions ordinaires et des actions privilégiées de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et peut acquérir, posséder, garantir et donner en nantissement des actions privilégiées, des obligations, débentures ou autres valeurs de ladite Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et en disposer."

Voici maintenant pourquoi je propose cet amendement. Le passage à modifier commence au mot " acquérir." Or, pour ce qui est des actions ordinaires, il n'est pas à propos d'employer ce mot, parce que, en vertu du contrat, la compagnie n'acquiert pas les actions ; elle devra les obtenir du Grand-Tronc-Pacifique en y souscrivant de la manière ordinaire ; elle devra, toujours en vertu du contrat, posséder toutes les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, à l'exception de quelques-unes qui iront aux directeurs. Ces actions, le Grand Tronc ne les achètera pas après que le Grand-Tronc-Pacifique les aura mises sur le marché ; il doit les recevoir directement de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand Tronc devra donc souscrire pour ces actions qui ne deviendront des actions du Grand-Tronc-Pacifique qu'en tant que quelqu'un y aura souscrit. L'amendement que je propose par rapport aux actions ordinaires tend à autoriser la Compagnie du Grand Tronc à souscrire pour ces actions. Le premier ministre n'a pas oublié que cette même question a déjà donné lieu à un débat, et que j'ai alors signalé la différence qu'il y a entre les actions acquises par souscription et celles que l'on achète sur le marché. On achète des actions qui sont sur le marché ; on souscrit pour des actions afin de devenir membre d'une compagnie par actions. Je donne aussi au Grand Tronc le droit de souscrire pour des actions privilégiées, car il se peut qu'elle juge à propos de le faire, et je ne voudrais pas qu'elle en fût empêchée par la rédaction du bill. Seulement, mon amendement dispose que le Grand Tronc devra payer les actions qu'il aura acquises par souscription, parce que le Grand-Tronc-Pacifique est autorisé, en vertu d'une des dispositions de sa charte, à émettre des actions pour lesquelles il n'aura rien reçu et au sujet desquelles il ne pourra rien exiger. En proposant cet amendement, mon but est d'empêcher le Grand Tronc d'obtenir ces actions sans en verser l'équivalent à la caisse du Grand-Tronc-Pacifique ; c'est-à-dire que le Grand Tronc sera admis à souscrire comme le commun des mortels, qu'il devra payer la pleine valeur de ses actions selon que les besoins de la compagnie obligeront ses directeurs à faire des appels de versement. Je me sers plus loin du mot " acquérir " afin que le Grand Tronc puisse acheter sur le marché, s'il en a besoin, les obligations, débentures, actions privilégiées ou autres valeurs du Grand-Tronc-Pacifique. Voilà la distinction qu'il importe d'établir entre les actions souscrites et les actions achetées. Je n'appuierai pas davantage en ce moment sur la question de savoir s'il convient de permettre au Grand Tronc d'obtenir pour près de $25,000,000 d'actions ordinaires sans bourse délier. Lors de la discussion de la loi des chemins de fer, le gouvernement a permis la suppression d'un des articles du

bill où l'on autorisait les compagnies à émettre des actions de cette manière, sans que les acquéreurs fussent tenus de répondre aux appels de versement. L'ancienne loi des chemins de fer contenait une disposition dans ce sens, mais après avoir discuté à fond la question à deux reprises, il a été résolu de ne pas l'inclure dans la nouvelle loi. Malgré cela, on a rétabli cette disposition dans l'acte relatif au Grand-Tronc-Pacifique.

Cette disposition que l'on a jugé nécessaire de faire disparaître de la loi des chemins de fer, on l'a donc consignée dans cet acte ; mais comme les termes de l'ancienne loi des chemins de fer ne paraissent pas suffisants, on en a employé de nouveaux dans le but d'accorder à la compagnie des pouvoirs inconnus jusqu'ici et aussi, apparemment, de permettre au Grand Tronc d'acquérir ces actions sans bourse délier. L'article 11 de l'acte relatif au Grand-Tronc-Pacific permet à la compagnie, fût-elle ou non en mesure d'émettre ses actions privilégiées, d'émettre ses actions ordinaires sans que l'acquéreur soit tenu en aucune façon d'en payer le montant.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député aurait-il l'obligeance de m'indiquer les mots de l'article 11 qui peuvent avoir un tel effet?

M. BARKER : L'article 11 se lit comme suit :

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts——

Ces mots sont consignés ici——

—quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre, ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis.

Voilà autant de termes nouveaux qui n'ont jamais figuré dans l'acte des Chemins de fer ; on les a insérés dans l'acte relatif au Grand-Tronc-Pacifique dans le but évident de permettre à la compagnie d'entrer en négociations au sujet de prétendus droits, privilèges, utilités terminales, et le reste, de priser ces privilèges à son gré et de les payer au moyen de l'émission de ces $25,000,000 d'actions ordinaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il m'a semblé entendre mon honorable ami dire que certaine disposition de la loi permet au Grand Tronc d'acquérir ces actions sans bourse délier.

M. BORKER : J'ai dit pour presque rien, parce que les deux compagnies, grâce à la forme particulière de ce texte, sont libres d'attribuer la valeur qui leur conviendra à ces droits, pouvoirs et privilèges acquis, et d'émettre pour $25,000,000 d'actions ordinaires en paiement desdits droits, pouvoirs et privilèges acquis. Je prétends qu'il n'est pas de l'intérêt public que ces $25,000,000 d'actions ordinaires soient ajoutés au capital du Grand-Tronc-Pacifique afin que les deniers représentés par ce capital soient versés dans la caisse de la compagnie pour subvenir aux besoins de cette dernière.

A une heure, le comité suspend sa séance.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. BARKER : M. le président, lorsque le comité suspendit sa séance, à une heure, j'en étais à parler de l'article 11 de l'acte concernant le Grand-Tronc-Pacifique ; j'avais fait observer que l'ancienne loi fédérale des chemins de fer contenait une disposition analogue et qu'à la suite de la discussion à laquelle avait donné lieu l'article 59 du bill relatif à la commission des chemins de fer, on avait supprimé cette disposition parce que le gouvernement en était venu à la conclusion qu'elle était malsaine et que, partant, il ne fallait pas l'insérer dans le bill. Cette même disposition, on la retrouve, mais sensiblement augmentée, dans l'acte relatif au Grand-Tronc-Pacifique et j'en étais à dire qu'à mes yeux l'insertion de cet article 11 dans la charte du Grand-Tronc-Pacifique, y compris tout ce qu'on avait ajouté à l'ancienne disposition, constitue une preuve évidente du désir que l'on a eu de permettre au Grand Tronc de mettre la main, sans bourse délier, sur ces $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, ou du moins de se les faire donner en échange de certains droits, pouvoirs et privilèges ; je faisais remarquer en outre que les deux compagnies étaient seules admises à estimer la valeur de ces droits, pouvoirs et privilèges dont elles se feraient un prétexte pour disposer des $25,000,000 d'actions ordinaires. Je ne discuterai pas en ce moment s'il convient de permettre une telle chose. Je me permettrai de faire observer que les obligations prévues au contrat, dont les trois quarts seront garantis par l'Etat et l'autre quart par le Grand Tronc, suffiront à payer le coût du chemin de fer. Ainsi, les frais de construction sont couverts par les obligations. On autorise l'émission de $20,000,000 d'actions privilégiées, et il y a lieu de présumer, ce me semble, que cette somme servira à payer l'outillage du chemin : il en faudra pour $15,000,000 à la division de l'ouest, et pour $5,000,000 à celle de l'est. Après avoir construit et outillé le chemin de fer, quel besoin aura-t-on de ces $25,000,000 d'actions ordinaires? Il suffit de jeter un coup d'œil sur ces chiffres, de songer que les obligations suffiront à payer le coût de la construction du chemin de fer, et que les actions privilégiées suffiront à payer l'outillage ,pour avoir une nouvelle preuve, si l'on en avait besoin, que ces $25,000,000 d'actions ordinaires viendront se greffer sur le capital de la compagnie sans qu'il en soit versé un seul dollar à la caisse de cette dernière. Il arriva ce qu'on a plus

d'une fois prédit ici même : c'est que la compagnie sera tenue de payer des dividendes par rapport à ces $25,000,000 sans qu'elle en ait jamais obtenu le moindre équivalent. S'il se trouve dans les rangs de la droite des députés prêts à dire que ces actions, acquittées ou non, doivent être émises, nul représentant de l'ouest n'oserait soutenir une telle proposition. On a beaucoup débattu ce sujet, et il me semble que tous les représentants de l'ouest devraient se donner la main pour appuyer toute proposition tendant à rendre obligatoire le paiement entier de toute action émise. Le feront-ils, c'est ce que j'ignore. En vertu de quel principe permettrait-on à la Compagnie du Grand Tronc et à celle du Grand-Tronc-Pacifique, qui ne forment virtuellement qu'une seule et même compagnie—ce sont des directeurs du Grand Tronc qui ont signé le présent contrat au nom du Grand-Tronc-Pacifique—de conclure une entente à la faveur de laquelle l'une donnera à l'autre pour $25,000,000 d'actions en échange de privilèges dont elles auront elles-mêmes estimé la valeur sans que le pays puisse y trouver à redire? Cela n'est certainement pas juste. Cela n'est assurément pas nécessaire. Si le Grand-Tronc-Pacifique désire conclure avec le Grand Tronc certains arrangements par rapport au trafic, aux installations de têtes de ligne, aux élévateurs, aux docks et aux moyens d'expédition, libre aux deux compagnies de s'entendre entre elles, car elles devront se rendre mutuellement de grands services. C'est une question d'entente réciproque, et il n'y a pas lieu d'émettre pour cela pour $25,000,000 d'actions libérées que l'une passera à l'autre. Je ne crois pas qu'on puisse jamais trop attirer l'attention du pays sur la question que je viens de soulever.

On a à maintes reprises condamné la majoration des actions. Y eut-il jamais de majoration plus éhontée que celle que comporte le présent contrat ? On la favorise d'une manière scandaleuse en permettant d'encaisser $25,000,000 sans qu'il soit versé pour cela un seul dollar. Il suffit de mentionner le fait pour soulever l'indignation publique. Les cultivateurs et les expéditeurs canadiens auront à souffrir injustement de ce fardeau que l'on impose à la compagnie. Inutile de prétendre que cela ne tire pas à conséquence. Lorsque viendra le moment de fixer les tarifs, il faudra faire entrer ces actions en ligne de compte et faire en sorte qu'elles rapportent des dividendes satisfaisants. Ces actions, les commissaires devront les considérer comme si on les avait payées en espèces; ils ne seront pas autorisés à établir de distinction entre une classe d'actions et une autre. Grâce à un acte de ce parlement, ils verront dans les livres de la compagnie qu'il a été émis tant d'actions libérées, et peu leur importera que ces actions aient été payées en argent ou autrement. Ils n'auront pas droit de faire de distinctions, et il s'ensuivra, le moment

M. BARKER.

venu de fixer les tarifs, que l'on devra faire tout comme si le Grand Tronc avait payé ces $25,000,000 d'actions en espèces. Voilà pourquoi je tiens à ce que ceux qui souscriront pour ces $25,000,000 d'actions soient absolument dans le même situation que celui qui, ayant souscrit pour $100 d'actions d'une compagnie quelconque, est tenu de répondre à tous les appels de versement jusqu'à ce qu'il ait acquitté le plein montant de ces actions. Si le Grand Tronc ou quelque autre compagnie souscrit pour $25,000,000 d'actions ordinaires, il devra, conformément à la loi des chemins de fer, répondre à tous les appels de versements jusqu'à ce qu'il ait versé le plein montant de ces actions.

Je ne voudrais pas prolonger davantage mes observations. Je serai fort heureux d'entendre les arguments que les membres de la droite pourront faire valoir pour combattre ma proposition. Les actions ordinaires devront être souscrites parce que, à quelques exceptions près, elles ne pourront être acquises que par le Grand Tronc. Cela étant, cette compagnie devra les acquérir par souscription, comme le souscripteur ordinaire acquiert ses actions. Je voudrais bien savoir pour quelle raison on dispenserait le Grand Tronc de cette obligation. Le contrat ne l'oblige pas à acquérir, posséder ou détenir d'actions privilégiées. C'est pourquoi mon amendement lui confère tout simplement le droit de souscrire pour ces sortes d'actions. Mais je veux aussi qu'il lui soit permis, comme le propose le gouvernement, du reste, d'acquérir des actions comme il lui est permis d'acquérir des obligations, débentures et autres valeurs aux prix courants du marché. Mais pour ce qui est des actions ordinaires, qui ne peuvent pas être mises sur le marché, il devra en verser le plein montant. Voilà qui est manifestement dans l'intérêt du pays. Pourquoi ferions-nous cadeau de $25,000,000 au Grand Tronc ? Où est le député de la droite qui osera prétendre que ces actions ne vaudront jamais $25,000,000 ? Qui peut dire que dans dix ans ces actions ne pourraient pas se vendre au pair et que, grâce à ce contrat, nous n'aurons pas réellement fait au Grand Tronc un cadeau de $25,000,000 Pourquoi agirions-nous de la sorte ? Si le Grand Tronc a l'intention d'avoir la haute main sur cette compagnie, pourquoi ne le laissons-nous pas souscrire pour ces actions-là ? Si le Grand Tronc entend posséder la majorité des actions pour avoir la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique, qu'il les acquière par souscription et se mette en mesure de répondre aux appels de versements. Le Grand Tronc est déjà maître du bureau de direction de la compagnie. Dans ces circonstances, il est à présumer qu'il ne se fera pas un seul appel de versement de plus qu'il ne faudra pour répondre aux besoins du Grand-Tronc-Pacifique. S'il doit suffire d'un dixième de ce capital-actions à cette fin, on peut être sûr qu'il ne sera jamais demandé plus que

cela. S'il devient nécessaire de la demander, on en retirera des dividendes. Mais les membres de la droite ne se contenteront pas de cela ; ils sont si généreux à l'égard du Grand Tronc qu'ils trouvent possible que cette compagnie obtienne des dividendes sur tout le capital-actions sans avoir fait aucun versement. Ils auraient plutôt raison de lui dire qu'ils ne s'opposent pas à ce qu'elle obtienne un dividende sur le montant du versement effectué, à ce qu'elle ait la haute main sur le tout afin de prévenir un versement qui ne serait pas nécessaire ; que si elle est appelée à verser un dixième, elle obtiendra des dividendes proportionnels ; que s'il faut effectuer un versement de deux dixièmes, elle obtiendra des dividendes sur ce montant, mais qu'elle ne pourra en espérer que sur ce qu'elle aura versé. Voilà ce que je propose, et je le fais avec le ferme espoir d'être approuvé par la députation tout entière.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je prierais mon honorable ami de vouloir bien me dire s'il a connaissance que cette Chambre ait jamais accordé à une compagnie de chemin de fer une charte conformément au principe qu'il voudrait voir appliquer à celle-ci.

M. BARKER : Je ne puis citer un seul cas de ce genre pour l'excellente raison qu'il ne s'est jamais accordé à une compagnie de privilèges comme ceux que le gouvernement confère par ce contrat en vertu duquel la compagnie obtient gratuitement $25,000,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A coup sûr, mon honorable ami n'espère pas que nous prenions au pied de la lettre ce qu'il dit là. S'il prétend réellement que ce don est prévu dans la charte, je ne sais plus que penser de sa façon d'interpréter la loi.

M. BARKER : Je demande pardon à l'honorable ministre ; par le mot gratuitement, j'entends que la compagnie n'aura pas un dollar à payer en argent, mais qu'il pourra y avoir entente.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami entend que les actions doivent être payées en espèces, que l'équivalent de l'argent ne compte pas, et que c'est obtenir les actions gratuitement que de les payer autrement qu'en espèces. Or, d'après le principe général du droit, les actions souscrites doivent être payées en espèces. Tel est le principe qui prévaut dans l'acte fédéral concernant les compagnies, et tel est également celui qui prévaudra dans la nouvelle loi des chemins de fer. Cela étant, si l'on veut créer une exception afin qu'il soit permis de donner des actions libérées en paiement de terrains, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, navires ou matériaux de tout genre, ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis, je prétends qu'une juste interprétation de cette loi exigerait que la chose donnée eût une valeur égale à la somme que l'on aurait été tenu de verser en espèces. Voilà l'interprétation que, à mon sens, les tribunaux donneraient à la loi.

Le principe général de droit exigeant que le paiement des actions soit fait en espèces, il s'ensuit que l'équivalant que l'on donne doit avoir la même valeur que les espèces. Je ferai en outre observer à la Chambre que nous conférons à la compagnie le droit d'émettre un certain nombre d'obligations, que ces obligations suffiront à peine à solder le coût de la plateforme du chemin, et que nous l'autorisons à émettre pour $45,000,000 d'actions—dont $20,000,000 serviront à payer l'outillage dont elle est tenue de pourvoir le chemin. Il faut donc supposer que le prix de vente des obligations en représentera la valeur apparente et qu'il en sera de même des actions privilégiées dont le produit servira à payer l'outillage dont la valeur devra être de $20,000,000. A cela viennent s'ajouter les $25,000,000 d'actions ordinaires. Mon honorable ami (M. Barker) prétend que ces actions devront être données gratuitement au Grand Tronc. Mais le Grand-Tronc-Pacifique va avoir besoin d'installations de tête de ligne. Où trouvera-t-on les fonds nécessaires pour cela ? Il est tenu de construire un millier de milles d'embranchements qu'il faudra outiller. Où trouvera-t-il les fonds nécessaires pour cela ? Où prendra-t-il les fonds nécessaires non seulement au paiement du premier outillage de $20,000,000, mais aussi au maintien de cet outillage de façon à ce qu'il réponde à toutes les exigences. Il a pour cela $25,000,000 ; mais s'il fait don de ces actions au Grand Tronc, comment parviendra-t-il à prélever les fonds qu'il lui faudra pour mener l'entreprise à bonne fin ? Il lui est permis d'émettre assez d'obligations pour payer le coût du chemin, d'émettre pour $20,000,000 d'actions privilégiées qui, vendues au pair, suffiront à solder le coût de premier outillement. Pour pourvoir à tout le reste, il pourra émettre pour $25,000,000 d'actions ordinaires, mais ces actions, à en croire mon honorable ami (M. Barker), il doit en faire cadeau au Grand Tronc. Il suffit de mentionner ces faits pour faire voir à quoi aboutirait l'entreprise s'il fallait interpréter la charte de la compagnie comme l'a fait mon honorable ami. Je prétends que nulle personne raisonnable ne donnera une telle interprétation au présent article.

M. NORTHRUP : Une couple de détails du présent contrat nous empêchent de le comparer à aucun de ceux dont la Chambre a eu à s'occuper jusqu'à ce jour. Nous sommes censés faire ici tout en notre pouvoir pour sauvegarder l'intérêt du peuple. L'honorable député de Hamilton vient de présenter un amendement qui signale à l'attention deux points répréhensibles de l'article 7. La première objection qu'il a élevée

semblera peut-être technique. Dans ce cas, on ne s'opposera pas à ce que la rédaction de l'acte soit modifiée de façon telle qu'il ne subsiste plus de divergence d'opinion. L'honorable député établit une distinction entre les actions ordinaires et les actions privilégiées, et cela, en raison même des termes précis du contrat. S'il n'était pas stipulé au contrat que le Grand Tronc devra posséder toutes les actions ordinaires, cette distinction ne serait pas nécessaire. Mais comme le Grand Tronc sera tenu, en vertu du contrat, de posséder toutes ces actions ordinaires, il est évident entre l'émission des actions ordinaires et celle des actions privilégiées. C'est pour cela que l'honorable député de Hamilton veut que les actions ordinaires soient "souscrites" et que les actions privilégiées puissent être "acquises" du moment qu'elles sont émises sur le marché. Mais quand on arrive à considérer les restrictions qu'il convient d'établir quant à la manière dont la compagnie pourra disposer de ses actions, il devient évident qu'on ne saurait, dans les circonstances, user de trop de prudence. Le bill relatif à la commission des chemins de fer, dont la Chambre a été saisie, contenait une disposition autorisant les compagnies à disposer de leurs actions tout comme le Grand-Tronc-Pacifique y est autorisé par sa charte. A la suite du débat qui eut lieu en cette Chambre, le gouvernement reconnut virtuellement qu'une telle disposition était contraire à l'intérêt public et ne l'inséra pas dans la loi des chemins de fer. Nous avons donc raison de prétendre que l'intérêt public exige aussi qu'une disposition de ce genre ne soit pas insérée dans aucun bill ordinaire. Mais cette disposition que l'on a jugé nécessaire de faire disparaître de la loi des chemins de fer, on la ressucite et on lui donne une portée encore plus grande dans la charte du Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que cette compagnie est revêtue de pouvoirs plus grands que ceux que l'on confère aux autres compagnies qui viennent nous demander l'institution civile. Il convient de noter aussi que c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui nomme les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, que les deux compagnies n'en forment virtuellement qu'une seule et que nous voulons faire en sorte que le Grand Tronc ne retire pas tous les avantages sans assumer la moindre responsabilité. S'il nous est démontré que l'honorable député d'Hamilton a raison, force nous sera d'appuyer son amendement. Mais l'honorable ministre de la Justice prétend que les actions ordinaires ne seront émises que si on en donne un équivalent de bonne foi. Je me demande si cela est bien d'accord avec les pouvoirs conférés au Grand Tronc. N'oublions pas que les pouvoirs conférés au Grand-Tronc-Pacifique resteront intacts tant que le présent contrat n'y portera pas atteinte. L'article 11 de sa charte autorise la compagnie à donner ses actions aux entrepreneurs et aux ingénieurs en paiement

de réclamations faites de bonne foi. Il y a quelques années, la Chambre a eu connaissance d'une réclamation de cette nature. Un contrat était intervenu entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann par rapport à la construction d'un chemin de fer au Yukon. Le chemin de fer ne fut pas construit et MM. Mackenzie et Mann réclamèrent des dommages-intérêts. Si, à la faveur de cet article, le Grand-Tronc-Pacifique concluait avec le Grand Tronc un contrat dont il ne pourrait dans la suite remplir les conditions trop onéreuses, le Grand Tronc pourrait lui réclamer de ce chef des dommages-intérêts qu'il se verrait tenu de payer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le procédé serait d'une honnêteté assez douteuse, n'est-ce pas ?

M. NORTHRUP : Je ne dis pas que cela serait honnête, mais je prétends que le contrat rend cette éventualité possible. Si nous avions l'assurance que tout devra se passer de la façon la plus honnête, nous n'aurions que faire d'un contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député me permette de lui poser une question. Il est stipulé au contrat que les actions ne seront données que si on en reçoit une compensation raisonnable ; or, le Grand Tronc n'agirait-il pas d'une façon malhonnête et frauduleuse, si, après avoir souscrit pour les actions, il refusait de les payer soit en espèces, en travaux ou autrement ? Ne serait-il pas tenu, avant d'entrer en possession des actions, d'en donner l'équivalent légitime ?

M. NORTHRUP : Le cas que j'ai mentionné répond à cette question. Que le Grand-Tronc-Pacifique passe avec le Grand Tronc un contrat qu'il jugera ensuite à propos de résilier ; le Grand Tronc réclamera des dommages-intérêts ; or, qui sait le montant qu'il pourrait avoir à payer de ce chef ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: S'il s'agissait d'une réclamation légitime, la loi ne la permettrait-elle pas ?

M. NORTHRUP : S'il s'agissait de deux compagnies étrangères l'une à l'autre, je comprendrais le raisonnement de mon honorable ami ; mais dans le cas présent, les deux compagnies n'en forment réellement qu'une seule, le Grand Tronc devra posséder toutes les actions ordinaires, c'est-à-dire qu'il jouira de tous les avantages de la possession sans avoir à en porter la responsabilité. C'est pour cette raison qu'il importe que nous envisagions ce contrat autrement que s'il s'agissait de deux compagnies étrangères l'une à l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami avoue que la Compagnie du Grand Tronc devra souscrire

pour ces actions et en verser le montant ou les recevoir frauduleusement.

M. NORTHRUP : Qu'on me permette de citer un autre exemple. En vertu du contrat, la Compagnie du Grand Tronc devra garantir le remboursement d'une partie des obligations de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Supposons que les directeurs de cette dernière disent : Nous vous donnerons toutes les actions ordinaires, parce que vous garantissez le remboursement d'une partie des obligations jusqu'à concurrence du montant fixé. Qui pourrait les en empêcher ? Qui aurait recours aux tribunaux pour empêcher qu'on ne fasse don de toutes les actions ordinaires à la Compagnie du Grand Tronc en considération de cette garantie ? On prétendra peut-être que ce n'est qu'une juste compensation et personne ne pourrait s'y opposer. C'est peut-être ce qu'on se propose de faire ; qui sait ? Nous l'ignorons, mais nous savons que de cette manière on pourrait céder toutes les actions ordinaires à la Compagnie du Grand Tronc, sans obtenir une valable considération.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que que la Compagnie devra établir un réseau de lignes de télégraphe et téléphone, aménager les terminus et construire des embranchements. Si elle dispose ainsi de son capital, ou prendra-t-elle les fonds nécessaires à ces travaux ?

M. NORTHRUP : Voilà qui est bien parler. Mais quand je fais allusion au don qui serait fait à la Compagnie du Grand Tronc, ma pensée se reporte aux $25,000,000 d'actions ordinaires. Il y a aussi $20,000,000 d'actions privilégiées.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et les $20,000,000 valant de matériel d'exploitation?

M. NORTHRUP : Nous y reviendrons plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ne cherchez pas ainsi à vous échapper par la tengente.

M. NORTHRUP : Le ministre ne doit pas oublier que la gauche a soutenu que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique n'est pas tenue d'acheter ce matériel d'exploitation.

M. BARKER : Mon collègue me permettra-t-il de poser une question au ministre? Et celui-ci veut-il nous apprendre comment le Grand-Tronc-Pacifique construira des lignes succursales et acquerra du matériel roulant, s'il fait don de ses actions à la Compagnie du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne peut pas les donner. Il doit les vendre. Le contrat à sa face même prouve que la position prise par nos adversaires est intenable.

M. BARKER : Le ministre semble oublier que le contrat stipule que la Compagnie du Grand Tronc devra recevoir immédiatement les $25,000,000 en entier. S'il en est ainsi, comment le Grand Tronc-Pacifique pourra-t-il faire servir ces fonds à l'établissement de sa voie ferrée?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami me fournit lui-même la réponse à sa question. Il le pourra parce que la Compagnie du Grand Tronc achètera ces actions et en versera le prix. L'honorable député se réfute lui-même.

M. NORTHRUP : Il y a une différence tranchée entre l'attitude de l'honorable ministre et la nôtre. Le ministre de la Justice déclare que les fonds nécessaires à la construction du Grand-Tronc-Pacifique proviendront de la vente au comptant de ces actions au Grand Tronc. Tout ce que nous demandons c'est de mettre cela en noir et en blanc pour dissiper tout doute. Nous sommes peut-être trop méfiants ou le ministre est trop confiant; mais nous rendrions tout malentendu impossible, en stipulant dans le présent article que le Grand Tronc versera les fonds.

M. R. L. BORDEN : J'ai toujours beaucoup de respect pour les avis de mon honorable ami, le ministre de la Justice, surtout dans les questions de droit ; aussi quand je diffère d'avec lui, je me demande toujours si je ne suis pas dans l'erreur. Pourtant, j'avoue que le raisonnement qu'il vient de faire ne m'a pas convaincu. D'abord, il est d'un avis diamétralement opposé à celui que son leader a exprimé dans son discours sur le projet de loi. L'honorable premier ministre a déclaré clairement qu'il était légitime que le Grand Tronc achetât ces actions au prix du marché. Il a laissé entendre sans ambiguité que l'objet de cette disposition était de permettre au Grand Tronc d'acquérir ces actions pour moins que leur valeur au pair. Mais, aujourd'hui, acculé par le raisonnement du député d'Hamilton (M. Barker), le ministre de la Justice soutient le contraire.

Il dit que le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des clauses du contrat, devra fournir l'équivalent de ce qu'il aura reçu, et le ministre des Travaux publics a clairement fait voir qu'il ne comprenait aucunement la portée de cette clause. A vrai dire, l'analyse des discours que des ministres de la Couronne ont prononcés de temps à autre au cours du débat indique à ne pas s'y tromper qu'ils ne possédaient pas à fond la teneur du contrat. A mainte reprise, chaque ministre chargé au commencement du débat de répondre aux orateurs de l'opposition, a déclaré que le Grand Tronc était l'une des parties contractantes, qu'il se trouvait lié par les clauses du traité. J'ignore si le ministre des Travaux publics est encore de cet avis ; mais le ministre de l'Intérieur a répété cette assertion une douzaine de fois au moins, et le plaidoyer du ministre du Commerce crolerait sous l'hypothèse que le Grand Tronc est l'une des parties contractantes et tenu

de respecter les stipulations de la convention. Est-ce encore l'opinion du ministre des Travaux publics ? Quand je l'entends dire que toute intervention est inutile, j'en infère qu'il ne connaît guère l'article 11 auquel le député d'Hamilton a fait allusion. Que dit cet article. Voici :

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis et aussi pour les créances des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions ordinaires qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les biens achetés ou pour les droits, pouvoirs et privilèges acquis ou pour services rendus comme ci-dessus autres que les service de promteurs, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché, et cette émission et cette répartition d'actions lieront le compagnie, et ces actions ne seront assujetties à aucun appel de versement.

Quand le ministre des Travaux publics croit-il que le Grand Tronc acquerra ces actions et quel en sera le prix courant au temps de l'achat ? Ne connaît-il pas assez les agissements des promoteurs de chemins de fer dans ce pays pour savoir que ce serait chose des plus faciles pour le Grand Tronc d'obtenir ce capital-actions, en vertu des dispositions de l'article 11, pour une somme très modique ? Quel tribunal entreprendrait de dire que le prix convenu entre les deux principaux intéressés n'est pas le prix courant des actions, qu'il est déraisonnable ou insuffisant, eu égard à des actions qui dans le moment n'avaient pas cours sur le marché, n'ayant jamais été offertes en vente ni cotées ? Est-ce qu'après avoir attentivement examiné cet article, le ministre des Travaux publics croit que le représentant d'Hamilton est allé trop loin quand il a déclaré que, sous l'empire de cet article, le Grand Tronc pourra acquérir ces actions à un prix purement nominal ? Le ministre de la Justice a demandé avec raison au député d'Hamilton : Connaissez-vous une seule circonstance où la même obligation ait été imposée à une compagnie de chemin de fer constituée en corporation par le parlement fédéral ? Néanmoins, est-ce que le ministre ne s'aperçoit pas que la réponse à sa question se trouve dans la portée même du projet de loi. Quelle est cette portée ? Qu'est-ce que les ministres de la Couronne ont soutenu à mainte reprise à ce sujet dans cette enceinte ? Je citerai au ministre de la Justice un seul extrait de leurs discours, entre cent sur lesquels je pourrais appeler son attention, si j'avais le temps de feuilleter les Débats. Je rapporterai les paroles du ministre des Finances :

Nominalement, il s'agit ici d'une nouvelle compagnie, mais plus on y regarde de près, plus on voit qu'il n'y en a qu'une seule au fond. Je ne fais donc pas reproche à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir dit que les deux compagnies n'en font qu'une. Nous nous réjouissons de ce qu'il en soit ainsi ; nous nous réjouissons de ce qu'en présentant ce projet au peuple canadien nous ne lui présentons pas l'œuvre de gens promoteurs irresponsables, mais un projet que non seulement le Grand Tronc voit d'un bon œil, mais grâce auquel il offre sa garantie et l'appui de toutes ses ressources à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BORDEN (Halifax).

Voilà la réflexion qu'un ministre responsable a faite dans cette enceinte : au fond, ces deux compagnies n'en font qu'une seule. Que fait-on, cependant ? On permet au Grand Tronc d'acquérir $25,000,000 d'actions du Grand-Tronc-Pacifique à un prix purement nominal. Comme l'ont dit le ministre des Finances et l'ex-ministre des Chemins de fer, les deux compagnies n'en font qu'une seule et à cette compagnie on permet d'acquérir $25,000,000 de ce qui est virtuellement son propre capital à un prix nominal.

Malgré cela, le ministre de la Justice demande au représentant d'Hamilton (M. Barker) s'il connaît un cas où la même obligation a été imposée à une compagnie de chemin de fer constituée en corporation par le parlement. Je voudrais savoir à qui il faut ajouter foi, quelle opinion nous devons accepter. Sommes-nous les juges de la portée que devra avoir ce bill? Devons-nous accepter la parole de l'honorable premier ministre et croire que ces actions seront acquises à un prix nominal, ou celle du ministre de la Justice qui déclare que la compagnie devra les payer dollar pour dollar, en espèces ou autrement. Dans ma réponse au ministre des Travaux publics, j'ai déjà fait voir combien il était facile d'agir collusoirement en pareille matière, sous l'empire des dispositions de l'article 11—article qui va beaucoup plus loin que l'article correspondant de l'ancienne loi des chemins de fer lequel, de l'aveu de l'ex-ministre des Chemins de fer parlant au nom du gouvernement, le parlement aurait eu tort de maintenir parce qu'il allait lui-même trop loin. Non-seulement l'article reproduit tout ce que renfermait l'article correspondant de l'ancienne loi que le gouvernement a supprimé, mais sa portée est beaucoup plus grande et je saisis l'occasion de le faire observer à la Chambre.

Dans l'article de l'ancienne loi des chemins de fer que le gouvernement du jour a supprimé dans les cas ordinaires—et, certes, il ne fera pas d'exception en sa propre faveur en pareille matière et dans les circonstances extraordinaires que j'ai signalées—on ne trouve pas les mots suivants : " en considération de droits, pouvoirs ou privilèges ". Et ces mots apparaissent à deux endroits dans ce projet de loi ! Pourquoi ? Lorsque la Chambre a étudié le bill, l'honorable premier ministre a clairement expliqué le sens de cette expression. Il a été d'une entière sincérité envers la députation et le public. Il est juste, a-t-il dit, que la Compagnie du Grand Tronc achète ces actions à un prix nominal ; il est d'usage dans le monde des chemins de fer de ne payer

que le prix courant et, par conséquent, la compagnie ne devra donner que la valeur marchande des actions au cours du marché. Comme ces actions n'auront pas cours sur le marché au temps de leur acquisition, il sera facile au Grand Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique de s'entendre—puisque ces deux compagnies, de l'aveu de l'ex-ministre des Chemins de fer, corroboré par le ministre des Finances parlant au nom du gouvernement, n'en forment qu'une seule.

Le ministre de la Justice dit que l'amendement du député d'Hamilton devrait être repoussé parce qu'il ne contient pas autre chose que ce que le gouvernement et le Grand Tronc sont convenus de faire. S'il en est ainsi, n'y a-t-il pas lieu de demander au ministre de la Justice ce qui s'oppose à l'adoption de cette proposition ? Il faudra, dit le ministre, établir des installations terminales et construire des lignes succursales, et il s'ensuit naturellement que le Grand Tronc paiera dollar pour dollar de ces $25,000,000 d'actions, en espèces ou autrement. Qu'y at-il à réduire à cela ? A vrai dire, cette assertion dément l'opinion exprimée par l'honorable leader de la Chambre. Pourtant, supposons que le gouvernement soit revenu sur sa décision. Pourquoi, dans ce cas, repousserait-on la proposition du député d'Hamilton ? D'un autre côté, le raisonnement du ministre de la Justice est-il absolument concluant ? Il faudra, a-t-il dit, des installations terminales et des embranchements, et il a semblé croire, autant que j'ai pu en juger par son discours, que la Compagnie du Grand Tronc établirait ces aménagements des terminus et ces lignes succursales. Dans ce cas, nous aurions la confirmation de l'opinion exprimée par le ministre des Finances, quand il disait que ces deux compagnies n'en formaient qu'une seule ; en effet, d'après cet argument, le Grand Tronc, et non le Grand-Tronc-Pacifique, construira les embranchements et établira les installations terminales qui serviront à la compagnie nouvelle. Je ferai observer au ministre qu'une forte partie des frais d'établissement des embranchements proviendra du produit des hypothèques consenties sur ces lignes succursales. Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) qui est au courant du contrat—plus que certains de ces collègues ont paru l'être—se rappellera que les clauses relatives à la première hypothèque stipulent formellement que ces embranchements, dès qu'ils auront six milles de longueur, ne devront pas être grevés d'hypothèques. Où établira-t-on des installations terminales ? Sur la côte du Pacifique, peut-être. Pourtant, l'objet principal de la construction de cette ligne, au dire de l'honorable leader de la droite, est de faciliter le transport du grain des prairies de l'ouest vers le littoral de l'Atlantique.

Or, la compagnie n'aura pas à s'occuper d'outiller les ports de l'est; ce soin échoira au gouvernement qui sera propriétaire de la ligne à l'est de Winnipeg. Et si, par malheur, tout ou partie de ce trafic était dirigé sur Portland, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) et le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) nous ont appris que le Grand Tronc avait dans cette dernière ville des aménagements de tête de ligne qui lui ont coûté $20,000,000. En tenant compte de ces faits, on enlève beaucoup de force au raisonnement de l'honorable ministre des Finances.

Au point de vue auquel le gouvernement se place, n'y a-t-il pas, somme toute, de valables raisons de prétendre que le Grand Tronc est tenu de donner en espèces ou autrement la pleine valeur de ces $25,000,000? Qu'on examine les clauses du contrat. La Compagnie du Grand Tronc s'engage à accomplir certaines choses essentielles, de l'avis du gouvernement, à la réalisation du projet. A ce sujet, j'appellerai l'attention de la Chambre sur quelques clauses. Par exemple sur la clause 25, qui se lit ainsi :

> Le dit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et dispositions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la bonne mise à exécution du présent contrat.

Cette stipulation semble lier la compagnie et reconnaître qu'elle sera responsable envers le gouvernement de l'exécution des obligations que le bail mentionnera. Il y a aussi l'article 27 :

> La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada les dites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs.

Et ainsi de suite. Les ministres de la Couronne ont vivement insisté sur cette clause. Ils ont déclaré qu'il était très important, pour ne pas dire essentiel, que le Grand Tronc acquierre ainsi la majorité des actions de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Mais, ce n'est que le Grand-Tronc-Pacifique, et non le Grand Tronc, qui s'engage. Qu'on examine ensuite la clause 34 par laquelle le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à faire garantir certaines obligations par le Grand Tronc. Il est nécessaire, croit le gouvernement, que ces obligations soient ainsi garanties pour que la compagnie puisse prélever les fonds essentiels au parachèvement du chemin. Qu'on étudie aussi la clause 41 :

> A toutes époques pendant la durée du dit bail, la compagnie tiendra en service sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour le besoin du trafic entier, à la satisfaction du gouvernement.

Qu'on examine encore les clauses 42 et 43 par lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique promet d'établir certains tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises en territoire canadien, et s'engage à ne pas détour-

ner le trafic vers les ports des Etats-Unis. Comment le gouvernement espère-t-il faire respecter ces stipulations ? Quel recours le contrat lui donne-t-il, au cas où le compagnie ne remplirait pas ses engagements? Le Grand Tronc-Pacifique aura-t-il des biens qui permettront au gouvernement de se faire indemniser par la compagnie? Tous ses biens, comme le savent ceux qui ont lu attentivement le contrat,, seront grevés d'hypothèques. La première hypothèque constituera une première charge sur les biens de la compagnie, sauf les embranchement et autres biens de peu d'importance. La deuxième hypothèque sera une charge de deuxième ordre sur tous les biens couverts par l'hypothèque ci-dessus mentionnée à l'exception du matériel roulant qui sera grevé par la troisième hypothèque. La division de l'est vient après l'hypothèque mentionnée en premier lieu. Puisque le gouvernement pourra avoir plus tard un recours à exercer contre le Grand Tronc-Pacifique pour l'obliger à observer ses engagements, n'est-il pas important pour le gouvernement lui-même que la Compagnie possède quelques biens pour pouvoir l'obliger à tenir ses engagements ? Je sais que des ministres, lorsqu'ils ont abordé cette question, ont déclaré que le gouvernement trouverait un remède à la situation, si le recours aux tribunaux ne suffisait pas. Je considère que c'est là une doctrine dangereuse. Après avoir inséré dans le contrat signé avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique toutes les stipulations auxquelles on a songé, ce serait, il me semble, une dangereuse doctrine de dire, que plus tard, parce qu'il aurait oublié quelque chose, ou parce qu'il n'aurait pas de recours, le gouvernement se fera justice à lui-même, modifiera la convention, y ajoutera des clauses nouvelles, de manière à donner au contrat intervenu entre le gouvernement et une grande corporation une portée qu'il n'avait pas. En outre, n'aurez-vous pas dans l'avenir à assigner la compagnie devant les cours de justice pour la contraindre à observer la présente clause et, si le Grand Tronc n'est pas tenu de payer $25,000,000 ou s'il ne les a pas déjà payés, je me demande quel moyen le ministre de la Justice aura de faire observer le contrat.

A ce dernier point de vue, je crois qu'il importe que le gouvernement ait ce recours bien préférable à celui auquel les ministres ont fait allusion. Pour les raisons que je viens d'énumérer—attendu qu'il s'agit d'un cas exceptionnel, que le gouvernement est apparemment en présence de deux compagnies qui n'en forment qu'une seule en réalité, que l'article 11 confère un privilège dont l'exercice pourrait être préjudiciable au pays et à l'administration—il me semble que l'amendement de mon honorable ami le représentant d'Hamilton (M. Barker), qui n'est, au dire du ministre de la Justice, que l'expression des intentions du gouvernement, est juste et raisonnable et qu'il serait de la sagesse et de la prudence de la part du gouvernement d'accepter cette proposition dont, à mon avis, aucune des parties contractantes ne saurait se plaindre.

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que les mots qu'on se propose d'ajouter relativement au paiement en espèces sont inutiles ; elle tombera sous le compte des dispositions de la loi générale et devra payer en espèces la valeur de ces actions.

M. R. L. BORDEN : Le ministre est-il certain que la loi générale s'applique aux stipulations de l'article 11?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement. Si l'amendement est adopté, l'article 11 sera complètement inutile, parce que la compagnie devra souscrire pour toutes les actions mentionnées dans l'article 11 et en payer la valeur argent comptant. Or, dans le présent projet de loi, le parlement a décrété une exception à la loi générale, en insérant l'article 11. Sans cet article, l'amendement ne servirait de rien, parce que la compagnie serait tenue de souscrire pour ces actions qui, ensuite, devraient être payées en espèces en vertu de la loi générale.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami perd-il de vue le fait que cela a été stipulé avant que le parlement ne fut saisi de la convention intervenue entre l'Etat et la compagnie?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voici ce que j'entends dire : si vous retranchez l'article 11 de la charte, la présente proposition devient inutile ; d'un autre côté, si vous adoptez cette dernière, l'article 11 n'a plus de raison d'être. Or, l'intention du gouvernement était d'autoriser l'émission d'actions entièrement libérées en paiement de l'outillage, du matériel roulant, des docks, des élévateurs, des quais, des entrepôts, des navires ou de matériaux de tout genre. Je prétends d'abord que, si la loi générale statue qu'on ne peut émettre des actions libérées que pour argent comptant et si, d'un autre côté, par le présent amendement à l'article 11 de la charte, on décrète que la compagnie pourra remettre des actions libérées en paiement des différentes choses énumérées dans cet article, il s'ensuit naturellement en droit que ces actions devront être échangées pour une égale valeur en argent, autrement les mots " en paiement de " seraient inutiles dans cet article. J'espère que mes contradicteurs m'ont compris jusqu'ici. C'est la conséquence logique en droit du principe général que les actions ne peuvent être émises que pour argent comptant ; et si vous faites une exception en disant qu'au lieu d'espèces sonnantes la compagnie pourra recevoir en paiement les différentes choses mentionnées ici, celles-ci doivent être appréciées à prix d'argent. Voilà le sens légal que j'attache à l'article.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami prend-il en considération les mots "eu égard

à la valeur marchande des actions au cours du marché "?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, j'en tiens compte. Je n'entends pas dire que si la compagnie émettait des actions en paiement de ces différentes choses lorsque la cote des actions ne serait que de dix cents au dollar, le Grand Tronc serait tenu de payer le pair. Les mots "eu égard à" s'appliquent à tout ce qui précède. Mais, je dis que l'époque de l'émission n'est pas celle de la souscription ; je vois une très grande différence entre les deux. A mon avis, le souscripteur doit payer argent comptant, s'il ne le fait pas, il doit la valeur en argent des actions au temps de sa souscription, non pas le prix courant mais le pair. Mais, tout autre est la position de l'acheteur. Celui-ci n'encourt pas la même responsabilité que le souscripteur et, au cas de liquidation, il n'y a pas de recours contre l'acheteur des actions sur le marché libre, mais il y en a un contre le souscripteur pour les appels de versement impayés. J'ajoute que lorsqu'il s'agit d'actions libérées, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché, ces actions doivent être traitées comme si elles avaient été payées en espèces ou avec des valeurs équivalentes.

Ceci est un principe général que je pose, sans vouloir l'imposer. Examinons maintenant l'opinion contraire. Mon honorable ami croit que ces actions devraient être émises au pair. Etudions quelle est la position de cette compagnie. Elle est autorisée par sa charte à construire le chemin de fer et à se procurer des fonds à cette fin. Elle ne peut émettre des obligations que jusqu'à concurrence de $20,000 par mille de la section des prairies, et de $50,000 par mille de la section des montagnes. Je prétends qu'il est probable que cela ne suffira pas à prélever les fonds nécessaires à l'établissement du chemin. Il ne faut pas perdre de vue qu'une première émission d'obligations, fut-elle garantie par le gouvernement, peut se vendre au pair ou au-dessous du pair. Il est généralement connu que les obligations que l'Etat émet lui-même sont d'un placement plus facile que celles qu'émet une compagnie, même lorsque le gouvernement en garantit le remboursement. Malgré la garantie additionnelle de la compagnie qui émet ces dernières, les premières sont censées d'un placement plus avantageux.

M. BORDEN (Halifax) : Comment expliquez-vous cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne sais comment l'expliquer. Cela paraît déraisonnable puisqu'en outre de la responsabilité du gouvernement les porteurs profitent aussi de la responsabilité de la compagnie. Pourtant, on me dit que, dans la pratique, les obligations émises directement par l'Etat sont plus faciles à placer que les obligations d'une compagnie dont le remboursement est garanti par le gouvernement. La compagnie pourra émettre $20,000 d'obligations par mille de la section des prairies et $50,000 par mille de la section des montagnes. Telle est la limite de ses pouvoirs en ce qui a trait à la ligne-mère. Quel actif possède-t-elle de plus ? Un capital de $45,000,000. A quoi doit servir ce capital ? A parfaire la somme nécessaire à la construction du chemin. Si les obligations ne rapportent pas assez pour construire la voie ferrée, la compagnie ne peut avoir recours qu'à ce capital de $45,000,000. De plus, elle dit d'abord consacrer $20,000,000 à l'outillage de la ligne. Je sais que je ne suis pas d'accord avec mes contradicteurs sur la question de savoir si la compagnie a le droit de louer cet outillage ; mais, nous aurons probablement l'occasion de revenir sur ce sujet. Quoi qu'il en soit, d'après l'interprétation que je donne au contrat, la compagnie doit fournir au chemin $20,000,000 valant de matériel d'exploitation. Il faut donc supposer que les $20,000,000 d'actions privilégiées rapporteront $20,000,000 en espèces.

M. BORDEN (Halifax) : Ces actions seront souscrites, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elles pourront l'être ou ne pas l'être.

M. BORDEN (Halifax) : Comment s'y prendra-t-on autrement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elles pourront l'être ou ne pas l'être.

M. BARKER : La compagnie ne vendra pas un seul dollar valant d'actions. Celles-ci serait souscrites.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Supposons pour les fins de mon raisonnement que les actions soient offertes en vente, souscrites et payées comptant, les $20,000,000 seront absorbés par l'outillage du chemin. Le contrat stipule que le matériel d'exploitation sera de premier ordre et, par suite de l'augmentation du trafic ce premier matériel deviendra insuffisant. Pour l'augmenter, il faudra utiliser les actions ordinaires. La compagnie devra aussi établir des installations terminales, des lignes de téléphone et de télégraphe, construire des bâtiments, et puiser pour tout cela à même les $25,000,000 d'actions ordinaires.

M. BELL : Comment le ministre de la Justice peut-il prétendre que le Grand-Tronc-Pacifique devra établir des installations terminales et des lignes de téléphone et de télégraphe à même le produit d'actions qui sesont la propriété de la Compagnie du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces actions deviendront la propriété de la Compagnie du Grand Tronc et je m'applique à démontrer que cette compagnie devra payer ces actions, car lorsque le Grand-Tronc-Pacifique s'en dépossédera il devra obtenir des fonds pour accomplir ces différentes choses. Si mon honorable ami a la patience de m'é-

couter, il finira par comprendre où je veux en venir. La compagnie devra établir des installations terminales et construire des lignes de téléphone et de télégraphe. Le leader de l'opposition se demande où se trouveront ces aménagements de tête de ligne. Il y en aura sur la côte du Pacifique, par exemple.

M. R. L. BORDEN : J'en ai parlé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A différents endroits de la ligne, entre chaque division, entre autres.

M. FOWLER : Ce ne sont pas des terminus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce ne sont peut-être pas des terminus dans le sens que mon honorable ami (M. R. L. Borden) prête à ce mot ; mais je crois que dans le monde des chemins de fer, on appelle terminus les endroits où commencent ou finissent les divisions d'un ligne. Il faudra aussi des installations terminales à Winnipeg. Comment la compagnie pourra-t-elle les établir ? De plus, elle est autorisée à construire mille milles de lignes succursales. Comment exécuter tous ces travaux, si ce n'est en utilisant les $25,000,000 d'actions ordinaires ?

M. NORTHRUP : Je crois qu'en se reportant à l'article 15, le ministre de la Justice trouvera la manière. Une partie des frais de premier établissement sera consacrée aux installations et le gouvernement garantit le remboursement des trois quarts des obligations et la compagnie le remboursement de l'autre quart. Le produit de ces obligations fournira les fonds nécessaires aux installations terminales.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Northrup) prétend-il que les obligations serviront à payer les installations terminales ?

M. NORTHRUP : Le ministre de la Justice a fait observer que la compagnie devra employer une partie de son capital à établir des installations terminales. Je lui réponds que cette compagnie entreprend de construire une voie ferrée et que le ministre, en se reportant à l'article 15 du contrat, trouvera la définition de l'expression " coût de la construction ". Ces dépenses seront payées à même le produit des obligations dont le gouvernement garantit les trois quarts et le Grand Tronc un quart. L'expression " coût de la construction " comprend :

Le coût total du matériel, des fournitures, des gages, des services, et de l'organisation des transports que nécessitera et comprendra la construction de la dite division de l'est, et toutes les dépenses encourues pour l'acquisition de l'emplacement de la voie et des autres terrains requis pour les besoins du chemin de fer et pour les têtes de lignes, les installations, ainsi que les indemnités et les dommages payés pour torts causés aux terrains ainsi que pour les accidents et les cas fortuits.

M. FITZPATRICK.

Je lis également, à l'article 18 :

Les frais de la construction de la division de l'ouest comprendront les mêmes catégories de dépense que celles qui concernent la division de l'est.

Ainsi, les installations des têtes de ligne sont comprises dans l'expression " coût de la construction ". A l'article 28, je trouve la clause suivante :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de la dite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes des dispositions de l'article 18 des présentes.

Il est manifeste en lisant le contrat que les installations terminales seront payées avec le produit des emprunts garantis par le Grand Tronc et par l'Etat. Par conséquent, le ministre de la Justice se trompe quand il dit qu'elles seront payées à même le capital.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député veut-il indiquer l'article qui autorise la compagnie à émettre des obligations pour payer le coût des installations terminales ? Comment sera garanti le remboursement de ces obligations ? Entendons-nous.

M. NORTHRUP : Autant vaut demander comment la compagnie émettra des obligations. Néanmoins, les obligations qui seront émises couvriront le coût total de la construction.

M. R. L. BORDEN : Que mon honorable ami (M. Northrup) me permette de l'interrompre. L'article 28 du contrat, dit :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de ladite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes de l'article 18 des présentes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Qu'est-ce qui autorise la compagnie à émettre des obligations pour couvrir le coût de l'établissement d'installations terminales ? Comment la compagnie pourrait-elle émettre à cette fin des obligations que le gouvernement serait tenu de garantir ?

M. R. L. BORDEN : L'article 18 définit l'expression " coût de la construction " et l'article 28 renferme la clause suivante :

Le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de ladite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes des dispositions de l'article 18 des présentes.

Si on rapproche de cet article l'article 18 qui reproduit l'article 15, on se trouve ensuite en présence de la clause suivante :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de 75 pour 100 du coût de la construction qui comprend et signifie le cout total du maériel, des gages, des services et de l'organisation des transports, et toutes les dépenses encourues pour l'acquisition de l'emplacement de la voie et des autres terrains requis pour les besoins du chemin de fer et pour les têtes de ligne, les installations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faudra de plus outiller mille milles de lignes succursales. Pour cela, la compagnie ne pourra pas utiliser le produit des obligations cer elle n'est autorisée à émettre que les obligations strictement nécessaires à la construction des embranchements, alors qu'il lui faudra aussi se procurer le matériel d'exploitation. Les fonds devront provenir de ces $25,000000.

M. BARKER : Le ministre de la Justice croit-il que le coût d'une ligne télégraphique servant à l'exploitation du chemin ne ferait pas partie des frais de premier établissement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami sait parfaitement qu'il y aura d'autres lignes de télégraphes et de téléphone à construire.

M. BARKER : Indépendamment de la convention ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une foule de choses à faire en vertu de la charte et pour les accomplir, la compagnie devra obtenir des fonds à même ces $25,000.-000 d'actions ordinaires.

M. BELL : Le ministre comprend-il dans ces engagements de la compagnie l'obligation d'établir un service de steamers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En partie seulement. Ce service sera établi au moyen d'une émission d'obligations couvrant le prix de ces steamers.

M. BELL : En vertu de quelle autorité ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En vertu de la charte.

M. BELL : Pourquoi n'en serait-il pas ainsi des autres obligations auxquelles le ministre a fait allusion ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Rien ne permet de prélever des fonds pour outiller les embranchements, par exemple.

M. COCHRANE : La compagnie est-elle tenue de construire des lignes succursales ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela dépend de ce que mon honorable ami veut dire. Au point de vue des affaires, je suppose qu'elle construira des embranchements au Nord-Ouest pour alimenter son réseau principal.

M. COCHRANE : C'est une hypothèse, non une obligation ?

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que le ministre de la Justice peut difficilement refuser d'admettre la logique de la réponse que le représentant d'Hastings (M. Northrup) lui a faite. En ce qui a trait aux embranchements, on peut les payer——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis certain que mon honorable ami ne cherche qu'à connaître la vérité. S'il se reporte à l'article 18 de la charte, non du contrat, il trouvera ce qui a trait à l'outillement des terminus ; les pouvoirs de la compagnie ne sont pas très étendus.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas beaucoup ce que vient faire ici cet article 18.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est de mise puisque nous nous occupons de l'outillement des terminus.

M. BORDEN (Halifax) : Je le comprendrai peut-être plus tard, mais je n'y vois goutte maintenant. Naturellement, le ministre ne tiendrait pas inconsidérement ce langage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 18 autorise la compagnie à émettre des obligations pour outiller les terminus.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice prétend que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer devra payer ces $25,000,000 d'actions, parce que le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas d'autres fonds pour outiller ses têtes de ligne et construire ses embranchements. J'ai déjà fait observer que les embranchements ne seront pas grevés par l'hypothèque générale et que leur coût, au moins jusqu'à concurrence de 75 pour 100, sera couvert par le produit des hypothèques non garanties qui seront consenties sur ces lignes succursales. A cet égard, le raisonnement de mon honorable ami n'est pas très concluant. Il m'avait un peu ébranlé avant que l'honorable représentant d'Hastings (M. Northrup) n'ait appelé l'attention de la Chambre sur les dispositions des articles 15 et 18 qui me semblent refuter compiètement l'argument que le ministre de la Justice tire de la nécessité de pourvoir aux prix des installations terminales. L'article 15 déclare en toutes lettres que les aménagements des têtes de ligne sont compris dans le coût de la construction.

Ceci s'applique à la division de l'est mais l'article statue que, par expression, " coût de la construction de la division de l'ouest," il faudra comprendre la même catégorie de dépense. Par conséquent, il est indubitable qu'elle s'applique aux installations terminales. Nous devons ensuite examiner quels sont les pouvoirs de la compagnie concernant l'émission d'obligations. L'article dit :

Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêt d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de 75 pour cent du

coût de la construction de ladite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes de l'article 18 des présents.

Par conséquent, la compagnie a les moyens de faire face aux trois quarts du coût des installations terminales. En se reportant à l'article 34 qui permet à la compagnie d'émettre des obligations garanties par le Grand Tronc, on trouve une disposition à cet effet et pas un seul avocat ne lui prêterait un sens différent :

En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest, à l'exception des vingt millions de dollars nécessaires pour les frais de premier outillement.

Par conséquent, les articles 15, 18, 28 et 34 statuent clairement que les obligations qu'émettra la compagnie couvriront le coût total de la construction, y compris celui de l'aménagement des terminus que le ministre de la Justice a invoqué comme argument. Je ne vois pas de réfutation possible. Si le ministre peut découvrir quelque sophisme dans mon raisonnement ou prouver que j'ai oublié quelque clause du contrat, je serai bien aise de reconnaître mon erreur. Vu les quatre articles que j'ai énumérés, il me semble impossible de nier l'exactitude de ce que j'ai avancé.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice a fait un exposé fidèle de la loi, mais il a prouvé son ignorance de la teneur du contrat, ignorance qui semble le trait caractéristique de tous les ministres qui ont adressé la parole sur ce sujet. La proposition du représentant d'Hamilton demande que le Grand Tronc donne au Grand-Tronc-Pacifique une valable considération pour les $25,000,000 d'actions ordinaires qui lui seront remises. Elle a pour but d'empêcher que la ligne nouvelle soit grevée de charges injustes qui augmenteraient indûement ses tarifs de transport. A cet égard, nous nous attendions à entendre parler de ces intrépides défenseurs des droits du peuple, les représentants de l'ouest—les honorables députés d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et d'Alberta (M. Oliver). Ce trio de représentants n'hésite jamais à blâmer les tarifs de transport excessifs du Pacifique Canadien qu'il faut attribuer, selon eux, au capital trop élevé de cette compagnie. Pourtant, voici, $25,000,000 d'actions ordinaires que la compagnie pourra céder à un prix nominal ! L'honorable premier ministre l'a déclaré. Le ministre de la Justice dit maintenant que ces actions ordinaires pourront être cédées au prix courant du marché au temps de la vente et ce prix pourra être très bas, même de cinq cents au dollar. Pourtant, dans la réglementation des tarif de transport, il y a lieu de faire entrer en ligne de compte, le plein montant du capital de la compagnie. De sorte que la compagnie pourra être autorisée à exiger des taux qui rapporteront un dividende sur $25,000,000 d'actions qui pourront n'avoir été vendues que $2,500,000. C'est contre cette éventualité que nous voulons nous prémunir.

Le ministre de la Justice dit que les actions devront être échangées contre des choses qui auront la même valeur que des espèces sonnantes. Oui, mais qui en fixera la valeur ? Le contrat permet de remettre des actions en considération des droits, pouvoirs et privilèges conférés par le Grand Tronc au Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi qu'on l'a fait observer, ce langage est assez vague pour couvrir l'aide que le Grand Tronc donnera à l'autre compagnie pour placer ses obligations, et qui estimera ce que vaudra le crédit du Grand Tronc dans une pareille circonstance ? C'est à cela que se résume toute l'affaire ; il n'y a pas d'autres compagnies, il n'y en a qu'une seule qui traite avec elle-même. C'est contre ce danger que nous devons nous prémunir. Il ne s'est pas encore présenté au sujet d'un autre contrat ou d'une autre charte, parce qu'il n'y a pas eu de cas semblable où nous avions affaire à deux compagnies qui n'en formaient qu'une seule en réalité. Dans l'intérêt de la population que ce chemin desservira, il est d'une absolue nécessité de se prémunir contre cette éventualité et le seul moyen de le faire c'est de décréter que ces actions ne seront pas vendues au prix courant, mais au pair.

Le ministre de la Justice a mis le représentant d'Hastings-est (M. Northrup) au défi de lui indiquer en vertu de quelle autorité la compagnie pourrait émettre des obligations. Si le ministre se reporte aux articles 29, 30 et 31 du contrat, il verra qu'ils permettent à la compagnie d'émettre ces obligations et fixent leur valeur et le taux de l'intérêt. Je le répète, les représentants de l'ouest qui se sont plaints si amèrement des taux excessifs exigés par le Pacifique Canadien devraient défendre avec nous les droits du peuple dans cette occurrence. Il y a à peine un jour ou deux, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) disait, dans une lettre adressée au " News " de Toronto :

Cinq cent cinquante milles du chemin ont été grevés de $10,484,653 de dettes, tandis que le coût total n'était que de $6,283,162, obligeant ainsi les colons à payer des taux assez élevés pour faire face à l'intérêt de 6 pour cent sur une somme de $4,201,491, qui n'a pas été consacrée à la construction du chemin. Les tarifs de transport qu'il a fallu établir dans ces circonstances ont eu pour effet d'éloigner les colons du pays.

Or, l'histoire se répète et elle se répétera si l'honorable premier ministre n'entreprend pas d'empêcher la répétition de ce qui a eu lieu autrefois. Ce qui s'appliquait dans le cas du chemin de fer dont l'honorable député parlait, s'appliquera certainement à la

voie ferrée qui fait l'objet du projet de loi dont la Chambre est saisie. Aussi, suis-je surpris du silence du représentant d'Assiniboïa-ouest.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce que craint mon honorable ami, c'est que ces actions, émises à bon marché tomberont entre les mains du public et qu'il faudra ensuite en tenir compte dans la réglementation des tarifs du transport des marchandises. Mon honorable ami oublie qu'en vertu des clauses du contrat, ces $25,000,000 d'actions ordinaires seront remises à la Compagnie du Grand Tronc et ne seront pas traitées comme si elles étaient répandues parmi le public. Cette compagnie devra recevoir et conserver ces actions, obligation à laquelle le public ne serait pas soumis.

M. FOWLER : Le ministre suppose-t-il que la Compagnie du Grand Tronc conservera ces actions à perpétuité sans toucher de dividendes ? Que sert de posséder des actions, si elles n'ont aucune valeur ? C'est le dividende qu'elles rapportent qui leur donne un prix. Autant vaudrait avoir d'inutiles paperasses que des actions qui ne rapporteraient aucun dividende. De quelle utilité seraient ces $25,000,000 d'actions pour la Compagnie du Grand Tronc, abstraction faite des dividendes. Peu importe qu'elles soient dans la caisse du Grand Tronc ou entre les mains des particuliers, la commission qui réglementera les tarifs du transport devra les prendre en considération. Elle tiendra compte du montant des obligations, du taux de l'intérêt, du montant des actions ordinaires et de tout ce qui pourra lui permettre de décider si les taux sont légitimes ou excessifs. Autrement, comment pourrait-elle se prononcer ? La compagnie prétendrait que toutes ces actions doivent entrer en ligne de compte, d'autant plus que la Compagnie du Grand Tronc aurait le droit de dire : Nous avons acheté ces actions au pair, en échange de privilèges, de droits et de pouvoirs, si l'on veut, tout de même nous avons payé le pair. Il n'y aurait aucun moyen d'empêcher cela, même si ces droits et privilèges ne valaient pas cinq sous au dollar. Qui en estimera la valeur, si ce n'est la Compagnie du Grand Tronc elle-même ? Et ainsi qu'on l'a fait ressortir, cette compagnie est en réalité la même que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui a trait aux tarifs du transport des marchandises la différence entre la présente entreprise et les entreprises antérieures concernant la construction de voies ferrées dans l'ouest est importante et considérable, si importante qu'elle doit sauter aux yeux des habitants de l'ouest. Dans le contrat du Pacifique Canadien, il y avait une clause stipulant que l'Etat ne pourrait pas réglementer les tarifs avant que les tarifs du transport ne rapportent dix pour cent sur le capital. Dans le cas présent, toute la question des tarifs de transport à l'est et l'ouest relèvera du comité des chemins de fer du Conseil privé ou de la commission des chemins de fer qui sera créée.

C'est là la grande distinction à faire, dans le cas du Pacifique-Canadien, quelle que puissent être les conditions, le parlement, tant que le chemin de fer ne rapportera pas 10 pour 100 sur le capital, ne peut pas intervenir dans la fixation des prix de transport, sans commettre un déni de justice. Mais dans le cas actuel, il n'y a rien de cela, et cette compagnie est soumise, quant aux taux, à la loi générale concernant les chemins de fer, et cette question est tellement importante, qu'elle s'impose d'elle-même à notre attention.

M. CLANCY : Cela ne répond pas à la question posée par l'honorable député de King au sujet de l'émission des obligations.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y arrive. Si les actions étaient dans la même position que les actions ordinaires d'une compagnie de chemin de fer elles pourraient être mises sur le marché à 10 cents du dollars ou transportées aux initiateurs du projet, au même prix, et ces 10 cents par dollar seraient tout ce qui reviendrait à la compagnie. Si quelques années plus tard ces mêmes actions étaient revendues à des tiers, au pair, ces porteurs, quand il s'agirait de réduire les taux, pourraient venir dire qu'ils ont droit à un bénéfice raisonnable sur leur argent. Ce raisonnement aurait une certaine force, car bien que les actions aient été vendues, la première fois, à 10 cents du dollar, les acheteurs subséquents, les ayant achetées au pair, auraient droit à un dividende raisonnable sur l'argent qu'ils auraient versé. Nous protégeons donc le public contre toute éventualité de cette nature en défendant à la compagnie de mettre une seule action sur le marché et de la vendre à qui que ce soit. Ces actions ne seront pas négociables, elles ne pourront pas être mises sur le marché, elles ne devront pas servir à la spéculation, nul porteur de bonne foi ne pourra venir nous dire : J'ai acheté ces actions au pair et j'ai droit à un dividende sur ce que j'ai payé. Il est stipulé que les actions ne seront pas mises sur le marché et qu'elles resteront entre les mains du Grand Tronc-Pacifique durant toute la durée de ce bail.

M. CLANCY : Suppose-t-on que le chemin ne rapportera pas de dividende sur ces actions pendant qu'elles seront entre les mains du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est probable qu'elles en rapporteront. Je vois avec plaisir que mon honorable ami commence à avoir meilleure opinion de l'entreprise. Quant à nous, nous y avons une entière confiance, nous croyons qu'elle rapportera de jolis bénéfices et je suis heureux de voir l'honorable député partager cette confiance.

M. CLANCY : Ne devra-t-on pas tenir compte de ces actions, absolument comme si elles étaient entre les mains de tiers acquéreurs?

Le MINISTRE DES FINANCES : Absolument ; mais il y a cette différence, que si elles étaient vendues, les tiers acquéreurs pourraient prétendre que dans la fixation des tarifs de transport il faudrait tenir compte du prix qu'ils ont payé, et non se contenter d'un bénéfice sur le prix originaire des actions.

Dans le cas actuel les actions resteront entre les mains du Grand Tronc et quand viendra le temps de fixer les taux, la commission des chemins de fer n'aura à tenir compte que de ce que la Compagnie du Grand Tronc aura versé en échange de ces actions, et non de leur valeur nominale.

Tant que durera le présent bail, ces actions resteront dans la caisse du Grand Tronc au prix que la compagnie les aura payées et la compagnie sera obligée de prouver devant la commission la valeur de ce qu'elle aura donné en échange, et il ne sera tenu compte que de cela, quand il s'agira de déterminer les tarifs.

M. FOWLER : Ce serait une excellente raison pour adopter l'amendement, car je crois que la grande difficulté sera de déterminer la valeur de ce que la compagnie aura donné.

Le MINISTRE DES FINANCES : La commission des chemins de fer pourra faire cette estimation.

M. FOWLER : Quand les actions seront cotées à 10, 15 et 20 cents au dollar ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand cela sera nécessaire.

M. FOWLER : En adoptant cet amendement, la valeur des actions serait déterminée immédiatement. Cela fait rire l'honorable premier ministre, mais nous pourrions fixer immédiatement la valeur des actions au pair.

Le PREMIER MINISTRE : En supposant que le Grand Tronc ne verse que jusqu'à concurrence de 50 cents du dollar, qu'arriverait-il ?

M. OWLER : La difficulté, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique peut mettre une valeur fictive sur les actions qu'il donnera au Grand Tronc, et cet amendement obligera le Grand Tronc à les acheter au pair.

Le PREMIER MINISTRE : Si le but que se propose l'honorable député est d'empêcher toute valeur fictive, il devrait combattre cet amendement. Par l'amendement on donnerait de 100 cents au dollar aux actions et nous savons tous qu'au moment de l'émission elles seront loin d'avoir cette valeur. Il n'y a pas de doute que leur valeur augmentera avec le temps, mais au moleur augmentera avec le temps, mais au moment de l'émission elles n'auront d'autre valeur que celle que leur accordera le public et le marché. Si nous autorisions la mise de ces actions sur le marché, la valeur en serait déterminée par le prix que le public serait disposé à payer pour les acquérir et tout dépendrait du degré de confiance des capitalistes dans l'entreprise.

Au lieu de cela, nous exigeons que les actions restent entre les mains du Grand Tronc et cette mesure est prise dans l'intérêt du public. Pendant toute la durée du bail les actions resteront dans les coffres du Grand Tronc, et quand il s'agira de remanier le tarif, la compagnie n'aura droit qu'à des taux suffisants pour rapporter un bénéfice raisonnable sur les sommes réellement dépensées sur le chemin en échange de ces actions.

Par l'amendement, l'honorable député voudrait que la valeur de ces actions fut immédiatement fixée à 100 cents du dollar, bien qu'elle puisse être beaucoup moindre. L'honorable député d'Hamilton qui a exposé sa manière de voir sur cette question avec la logique qui le caractérise, prétend que les deux compagnies n'en forment qu'une et puisque les actions doivent être achetées par le Grand Tronc il demande comment leur valeur pourra être déterminée. Elle le sera par les besoins du Grand Tronc-Pacifique. Cette dernière compagnie aura besoin d'argent pour construire et outiller le chemin. S'il lui faut $25,000,000, soit le montant total de ces actions au pair, elle devra se les procurer, et elle ne pourra les avoir que du Grand Tronc. Dans ce cas la valeur des actions serait le pair, puisque c'est ce dont le Grand-Tronc-Pacifique aura eu besoin, et ce que le Grand Tronc aura payé. La valeur des actions sera déterminée par les besoins de la compagnie et ne peut pas l'être autrement.

M. BELL : Le Grand-Tronc-Pacifique n'est-il pas aussi autorisé à émettre des actions privilégiées et des obligations?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais le Grand Tronc est obligé de garantir ces émissions et de mener à bonne fin cette entreprise dont le coût me paraît avoir été exagéré par les honorables députés de la gauche. Entre les obligations et les actions, je ne crois pas que les pouvoirs du Grand-Tronc-Pacifique soient trop étendus. Mais, même en supposant qu'ils le soient, le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra disposer de ses actions qu'en faveur du Grand Tronc et cette dernière compagnie n'a pas d'intérêt à les payer plus qu'elles ne valent. Si elle peut les obtenir à 5 cents du dollar, elle s'efforcera de les obtenir à ce prix. Si, par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique n'avait besoin que de $5,000,000 la valeur de ces actions serait de 20 cents au dollar. Et si le Grand Tronc fournit ces $5,000,000, comme le faisait remarquer l'honorable ministre des Finances, la commission des chemins de fer, quand elle sera appelée à fixer les taux, verra à ce que la compa-

gnie ne touche pas de dividende sur une somme excédant $5,000,000. L'honorable député d'Hamilton voudrait que le chemin fut grevé, dès le début d'une dette de $25,000,000, qui irait dans les coffres du Grand Tronc, et alors les colons du Nord-Ouest devront payer des taux suffisants pour rapporter un intérêt raisonnable sur ces $25,000,000. Il ne faut pas s'étonner si ceux d'entre nous qui s'intéressent à la population du Nord-Ouest, ne veulent pas de cet amendement.

M. FOWLER : Ce raisonnement de l'honorable premier ministre me surprend. Il prétend que je demande à grever l'entreprise d'une dette de $25,000,000, que cette somme soit nécessaire ou non. Rien ne serait plus absurde. Si le Grand-Tronc-Pacifique recevait $25,000,000 du Grand Tronc pour ces actions, il ne serait pas obligé d'émettre autant d'obligations, que si ses actions lui rapportaient une somme moindre. Ce que nous proposons ne grèverait pas le chemin davantage et diminuerait les charges de ceux qui auront à payer les taux de transport sur cette ligne.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député suppose que les actions vaudront 100 cents du dollar, au moment de l'émission ; il sait cependant que cette supposition est absurde.

M. FOWLER : On peut lui donner cette valeur. Si la loi dit que les actions seront émises au pair, elles ne pourront pas l'être à moins. Si on veut prévenir toute collusion entre ces deux compagnies qui n'en font réellement qu'une, il faut adopter l'amendement proposé par l'honorable député d'Hamilton. Quant au " coût de construction," il est clairement indiqué aux clauses 28 et 34 que cette expression comprend aussi les facilités terminales et tout ce qui s'y rapporte. Cela comprendrait aussi les embranchements, de même que la division ouest, puisque la compagnie n'est pas obligée de les construire. Si elle les construit, cela entrera dans le "coût de construction." D'ailleurs, le contrat y pourvoit, puisque les obligations sont garanties par le gouvernement jusqu'à concurrence de 75 pour cent, et par la compagnie pour les autres 25 pour cent, au moyen d'une hypothèque sur le chemin. Il y a encore $20,000,000 d'actions privilégiées pour couvrir le coût de l'outillage et du matériel roulant. Je ne vois pas autre chose que la vanité qui empêche le gouvernement d'accepter cet amendement. Il s'imagine peut-être que le contrat est parfait et il est décidé à n'y rien changer. Le devoir du parlement est de le rendre aussi parfait que possible, et si c'est par orgueil que le gouvernement repousse tout amendement, c'est un orgueil mal placé.

Dans maintes circonstances il a su tirer parti des recommandations de l'opposition et il ne s'est pas fait de scrupule de les accepter. Je demande donc à l'honorable premier ministre de tenir compte de l'amendement si raisonnable et si opportun de l'honorable député d'Hamilton.

M. BORDEN (Halifax) : S'il existait déjà une divergence d'opinion entre le premier ministre et le ministre de la Justice, cette divergence est encore plus prononcée, à l'heure qu'il est. J'ai compris aux explications du ministre de la Justice que ces $25,000,000 d'actions devaient être payées en espèces sonnantes, ou par quelque chose d'équivalent. De son côté l'honorable premier ministre prétend que cela serait très regrettable, puisque la compagnie se trouverait grevée d'une dette de $25,000,000, tandis que cette dette ne serait que de $5,000,000 si le Grand Tronc peut acquérir ces actions à 20 cents du dollar.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député se rappelle-t-il qu'il m'a fait remarquer spécialement les mots " ayant égard à la valeur négociable des actions à cette date " ?

M. BORDEN (Halifax) : Je me rappelle très bien avoir signalé ces mots à l'honorable ministre, et je les lui signalerai peut-être encore avant de terminer mes remarques. Devons-nous prendre l'opinion de l'honorable premier ministre ou celle du ministre de la Justice ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de différence entre les deux.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà assurément la plus étrange de toutes les affirmations que nous avons entendues cet après-midi. Le ministre de la Justice nous a convaincu—ou plutôt a cherché à nous convaincre, car je ne crois pas qu'il ait réussi—que par la nature même des choses, ces $25,000,000 seraient nécessairement payés par le Grand Tronc en espèces sonnantes ou leur équivalent.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Si je n'est pas ce qu'a dit l'honorable ministre de la Justice je ne comprends pas la langue anglaise.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas une demi-heure encore le ministre de la Justice déclarait expressément que ces actions seraient payées en espèces sonnantes ou leur équivalent, jusqu'à concurrence de leur valeur négociable—pas davantage.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice nous a fait observer que cette compagnie serait obligée de construire des embranchements et d'acquérir des facilités terminales et il a expliqué aussi clairement qu'il est possible de le faire que cela obligerait nécessairement le Grand Tronc à payer ces $25,000,000 en espèces sonnantes ou leur équivalent. Si ce n'est pas ce qu'il a dit, il n'a rien dit, et cependant il ne prend jamais la parole dans cette Chambre pour ne rien dire. Je lui ai fait remarquer dans le

temps que cela était diamétralement opposé aux explications données par l'honorable premier ministre au sujet du bill pour ériger en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et l'honorable premier ministre n'a pas protesté. Aujourd'hui, il répète ce qu'il a déjà dit et confond deux choses absolument différentes, savoir : le prix et le chiffre fixé avant l'émission, comme le prix auquel une action sera offerte en vente. En y réfléchissant, l'honorable premier ministre saisira immédiatement la différence. Il peut, par exemple, payer aujourd'hui le pair, pour des actions qui, si elles étaient mises sur le marché quelque temps après, ne se vendraient pas plus de 10 cents au dollar. Ces deux choses sont entièrement différentes. Celui qui prend des actions dans une compagnie à fonds social, en l'absence de législation contraire est obligé de les payer au pair, et si le lendemain, il les mettait sur le marché, elles pourraient ne pas lui rapporter plus de 10 cents au dollar. Il souscrit et paie dollar pour dollar parce qu'il a confiance dans le succès définitif de l'entreprise et il risque son argent.

L'honorable premier ministre dit que le Compagnie du Grand Tronc achète ces actions, ce n'est pas cela du tout ; elle souscrit pour ces actions, et lui seul est autorisé à souscrire. En l'absence d'une législation spéciale, il serait obligé de les acquérir au pair. Mais, à l'article 11 du bill instituant cette compagnie, il y a une disposition spéciale, et c'est pour faire disparaître la difficulté que cet article fait naître que l'honorable député d'Hamilton propose cet amendement. Puisqu'en réalité les deux compagnies n'en font qu'une, comme l'honorable ministre des Finances l'a admis, pour quelle raison permettrait-on au Grand Tronc, qui a seul le droit de souscrire, d'acquérir ce qui est virtuellement ses propres actions, à 25 cents ou 10 cents au dollar ?

L'honorable premier ministre a l'air de trouver cela très bien, il semble croire que ce serait une calamité si le Grand Tronc était obligé de payer $25,000,000 en argent pour $25,000,000 d'actions. L'honorable ministre de la Justice a fait remarquer spécialement les mots "eu égard à la valeur marchande des actions au prix du marché" qui se trouvent à l'article 11. C'est exactement parce que ces mots se trouvent dans cet article que mon honorable ami propose cet amendement.

J'espère que l'honorable premier ministre saisit la différence. Par l'article 11, le Grand Tronc est autorisé à acquérir ces actions, non contre de l'argent, mais contre autre chose en échange et la valeur de cette autre chose sera déterminée, mais entre deux compagnies qui, la chose est admise, à toutes fins que de droit, n'en font qu'une.

Comme le ministre des Finances et le premier ministre lui-même l'ont fait observer, il n'existe pas ici de contrat indépendant, offrant une sauvegarde au public dans les

circonstances ordinaires. Pour me servir de l'expression assez juste du ministre des Finances, nous voilà encore en face de cette espèce de Janus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je récuse la paternité de cette expression.

M. R. L. BORDEN : Le ministre se l'est appropriée avec empressement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, mais je ne tiens nullement à ce qu'on m'en attribue la paternité.

M. R. L. BORDEN : Sans avoir créé le mot, le ministre l'a trouvé si juste qu'il l'a fait sien, et je suis son exemple. Cette espèce de Janus exerce une double faculté ; d'une part il fixe la valeur des actions, de l'autre il en accepte le prix ainsi établi. Voilà pourquoi le ministre nous a proposé cet amendement. A coup sûr, il ne prétend pas que ce fût un malheur pour le pays et pour ces deux compagnies que la Compagnie du Grand Tronc achetât au pair ces $25,000,000 valant d'actions. Il prétend que ce serait grever la compagnie ; je ne saurais me ranger à cet avis. Si la Compagnie du Grand Tronc achète ces actions au pair et place $25,000,000 dans cette entreprise, il y a lieu de croire qu'elle appliquera sagement ces deniers aux besoins de la compagnie ; et lorsque plus tard, les citoyens de ce pays auront à payer des dividendes de ce chef, sous forme de prix de transport, ils sauront que ces deniers ont été affectés aux besoins du chemin de fer, à l'amélioration des transports, à l'outillement des terminus et qu'ils ont ainsi bénéficié des millions sur lesquels ils ont à payer ces dividendes. Je ferai observer au ministre que lorsqu'il prétend qu'il s'agit ici d'une question de vente et non pas d'une question de souscription, il s'écarte de le légitime interprétation du traité. Durant une période de cinquante ans, ces actions demeureront l'unique propriété de la Compagnie du Grand Tronc et de nulle autre personne. Le ministre prétend que cette compagnie ne pourra jamais s'en dessaisir, et il échafaude toute son argumentation sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit durant cinquante ans.

M. R. L. BORDEN : Si c'est là la prétention du ministre, il n'a pas réussi à rendre sa pensée bien sensible dans la hâte de l'improvisation. Pendant la période de cinquante ans, la compagnie détiendra ces actions, qui pourront après l'expiration, passer entre les mains du public. Après tout, il s'agit ici, non pas d'une vente sur le marché financier mais d'une souscription de la part de la Compagnie du Grand Tronc pour ces actions; mais j'apporte une restriction qui est absolument contraire à la légitime interprétation du contrat. Il prétend que ces mots : "prix courant" constituent une vente. Il ne s'agit nullement de vente, mais de l'établissement d'un étalon qui permette à la Compagnie

du Grand Tronc de souscrire pour ces actions.

Voilà l'interprétation exacte de ces mots qui figurent à l'article 11, interprétation que nous jugeons inacceptable, et voilà pourquoi le député d'Hamilton soumet au comité un amendement par lequel la Compagnie du Grand Tronc, si elle acquiert $25,000,000 valant d'actions de cette compagnie, sera tenue de payer $25,000,000 en espèces sonnantes pour les actions ainsi souscrites, afin que ces sommes soient consacrées à l'entreprise et à l'amélioration des transports, au bénéfice du pays.

M. NORTHRUP : Mon chef a pleinement mis en lumière le zèle déployé dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc ; mais il n'a pas aussi bien réussi à mettre en relief l'habileté déployée par les rédacteurs du bill pour assurer de cette compagnie les moyens d'exploiter la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. On a discouru à perte d'haleine sur cette heureuse expression, "le prix courant des actions" et il est facile de comprendre, par la teneur des discours des députés ministériels, qu'ils attachent la plus grande valeur à cette expression. Ces messieurs, sans doute, sont sincères ; aussi bien convient-il de constater ici tout le soin qu'ils ont apporté à empêcher qu'il n'existe de "prix courant" pour ces actions. Sans doute, s'il était possible de placer sur le marché financier une quantité considérable de ces actions, il serait facile de constater leur prix courant. Mais lorsqu'on prend soin de stipuler que l'émission du capital-actions se limitera à $25,000.000 et qu'il sera détenu par une seule compagnie, est-il possible de concevoir comment il serait possible de constater le prix de ces actions ? Parlant des valeurs ou des titres d'une façon générale, le premier ministre dit avec une parfaite exactitude que la valeur de ces titres est fixée par le public. Cela se comprend parfaitement. Quand un titre est placé sur le marché, comme le sont les valeurs ordinaires, son prix dépend de la confiance que l'entreprise inspire au public et cette confiance se manifeste par l'achat ou la vente de ces actions sur le marché. Mais comment est-il possible d'apprécier le prix d'actions qu'on défend de mettre sur le marché, et qu'une compagnie est forcée, d'après la teneur même de la loi, de transférer à une autre compagnie ? C'est pervertir le sens des mots et se jouer du public que de stipuler que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera tenue de transférer toutes ces actions à la Compagnie du Grand Tronc qui devra les détenir pendant une période de cinquante ans. Le premier ministre en conviendra, il n'est guère possible d'établir le "prix courant" de titres ainsi traités. Le premier ministre a bien voulu nous dire comment la valeur des actions serait fixée: c'est par les besoins mêmes du Grand-Tronc-Pacifique. J'abonde absolument dans son sens. Voyons ce qui en est. La valeur de ces actions sera déterminée par les besoins du Grand-Tronc-Pacifique, par conséquent, ces besoins seront plus ou moins pressants, selon que ces actions se vendront plus ou moins cher. Si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique possède une certaine quantité d'actions, il est de l'intérêt de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que les besoins du Grand-Tronc-Pacifique soient aussi grands que possible ; car plus ces besoins seront pressants, moindre sera la valeur des actions ; de sorte que, du moment que les besoins de cette dernière compagnie augmentent, la valeur des actions baisse.

Le PREMIER MINISTRE : Par conséquent, il lui faudra payer d'autant plus cher ces actions.

M. NORTHRUP : Non, je vais prouver au contraire, que l'attitude prise par le député de King (M. Fowler) est parfaitement légitime. Quand la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura besoin de fonds, il lui faudra soit faire des emprunts soit vendre des actions, et si elle réalise $25,000,000 à même la vente de ses actions, elle aura $25,000,000 de moins à emprunter que si elle donnait ces actions à la Compagnie du Grand Tronc.

Elle puise donc à une double source les fonds dont elle a besoin : celle du capital et celle des emprunts. Plus elle puisera à la première source, moins elle devra emprunter, et vice versa. Si elle cède ses actions à la Compagnie du Grand Tronc pour un prix nominal, plus elle devra recourir aux emprunts. Quelle sera donc la situation ? Le ministre des Finances dit que les commissaires des chemins de fer tiendront compte de la valeur des actions en fixant les prix de transport des marchandises. Ainsi voilà ce que le ministre des Finances, avec toute son habileté, sa science et son expérience peut nous suggérer dans l'intérêt du contribuable et de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique : c'est que si cette compagnie se dépouille de ses actions, les commissaires abaisseront les tarifs de façon à ce qu'elle réalise juste assez de profits pour payer des dividendes sur les actions cotées au prix courant. Dans l'intérêt même des contribuables, le ministre devrait tenir à ce que ces actions se paient au pair, et à ce qu'elle emprunte moins d'argent qu'il ne lui faudrait faire si elle n'obtenait que cinq ou dix centins par action. Ainsi, en dépit de toute l'habileté que les compagnies de chemins de fer savent déployer pour soutirer autant d'argent que possible du pays, le ministre, comptant sur le hasard, espère que les commissaires seront en mesure de si bien établir la ligne de démarcation entre le chiffre de la répartition des actions et celui de leur vente qu'ils pourront réglementer les prix de transport de façon à ce que les contribuables n'aient à payer que ce qu'il faut pour que de légi-

times dividendes soient versés sur les actions. Si ces actions sont cédées à la Compagnie du Grand Tronc, en raison de la garantie de $20,000,000 ou de $30,000,000 d'obligations qu'elle aurait donnée, comment les commissaires pourront-ils déterminer le prix des actions ? Il serait convenu entre les deux compagnies que les services rendus par la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique valent $25,000,000, et ainsi ces actions seraient offertes en paiement de ces services. Comment en pareilles circonstances, les commissaires pouraient-ils réglementer les prix de transport de façon à assurer le paiement de dividendes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Force m'est bien de revenir sur mon argumentation, même au risque de ne pouvoir convaincre l'honorable député. On a parlé de l'intérêt public ; mais à mon avis, le public n'est intéressé ici qu'en ce qui concerne les prix de transport. La question n'intéresse que les deux branches d'une même compagnie. Je prétends que nous ne sommes nullement intéressés à ce que ces deux compagnies pourront faire à cet égard. S'il s'agissait d'actions à mettre en vente sur le marché, j'en conviens, nous serions fort intéressés à la chose. S'il s'agissait d'actions que la Compagnie du Grand Tronc pourrait acquérir à 25 pour 100, et que plus tard d'autres personnes achèteraient au pair, la chose serait bien différente, et voici pourquoi lorsque plus tard il s'agirait du remaniement des prix de transport, de façon à ce qu'ils gagnent un dividende légitime sur les 100 centins versés par le détenteur actuel ou sur les 25 centins versés primitivement dans le trésor, alors l'acheteur des actions serait en fort bon lieu de dire : J'ai acheté ces actions au pair et peu m'importe ce qu'on a pu faire il y a dix ans : puisque j'ai payé dollar pour dollar, je tiens à ce que les tarifs soient remaniés en conséquence.

Voilà précisément l'inconvénient auquel nous avons paré ici même. Une partie des actions du chemin de fer Canadien du Pacifique cotées, au début, à 25 cents, s'élèvent au-dessus du pair aujourd'hui. J'ignore la cote précise du jour. Si l'article relatif au 10 pour cent de bénéfices était abrogé et qu'il ne fût question ici que de l'application générale à la loi des chemins de fer relativement à la réglementation des prix du transport, l'argument du détenteur d'actions aurait bien sa valeur et il serait en assez bon lieu de nous dire : peu importe le prix primitif des actions ; je les ai payées $120, et j'ai droit à ce qu'on fixe les prix de transport à un chemin de fer qui me permettrait de retirer un légitime dividende de ces $120. Je le répète, cet argument aurait bien sa valeur ; mais pareille situation ne saurait surgir ici.

Examinons les deux compagnies ou, pour emprunter la comparaison usitée dans ce débat, les deux visages de la Janus en question.

M. NORTHRUP.

A mon avis, ce qui constitue la force de cette entreprise, c'est que non seulement la Compagnie du Grand Tronc est au fond de l'affaire, mais qu'elle y est partie intéressée. Si elle acquiert ces actions à 25 centins, elle ne saurait les vendre ni à 16 centins le lendemain ni à 100 centins plus tard. Elles devront demeurer dans la caisse de la compagnie du Grand Tronc, et si plus tard la question des prix du transport surgit, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera tenue d'établir non pas la valeur nominale des actions, ni le prix payé par des tiers, mais le prix même versé ou l'équivalent donné, primitivement, par la Compagnie du Grand Tronc pour ses actions. Comment donc, en pareilles circonstances, le public serait-il intéressé à cette question ? Quand la question des prix de transport viendra, plus tard, sur le tapis, le hasard n'y sera pour rien : c'est le tribunal créé dans le but déréglementer ces tarifs qui décidera de la chose, et au besoin, la Compagnie du Grand Tronc devra prouver qu'elle a versé un prix légitime en espèces sonnantes ou un juste équivalent pour ces actions, à l'époque où elles sont devenues sa propriété.

M. BARKER : A coup sûr, le ministre des Finances doit comprendre que, dans cinq ou dix ans d'ici, il sera absolument impossible aux commissaires des chemins de fer d'apprécier le prix réellement payé pour ces actions. Voici deux compagnies absolument identiques s'abouchant l'une avec l'autre et s'entendant sur la valeur de certains droits, privilèges et pouvoirs communs aux deux compagnies. Et voilà que dans cet article 11, les deux compagnies en viennent à un accord sur le prix courant, quantité absolument inconnue, et déclarent que le capital-actions et ces privilèges sont équivalents les uns aux autres. Sera-t-il jamais possible de signaler une erreur dans le traité intervenu entre les deux compagnies ? Le ministre le sait, la chose serait absolument impossible ; mais, du reste, le rédacteur du contrat a bien eu le soin d'en faire disparaître même cette légère garantie. Citons l'article :

> Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires pourront faire et émettre, à titre d'actions libérées.

Qu'est-ce à dire ? Le ministre le sait, il sera émis $100,000 valant d'actions, dans le but de rendre les directeurs habiles à agir, et sans doute, la pleine valeur de ces actions sera versée en espèces sonnantes, de ce chef. Le ministre suppose-t-il que la compagnie pourra payer, sur une partie de ces actions, un dividende différent de celui qu'elle paie sur l'autre, quand la loi qui l'institue déclare que toutes ces actions seront acquittées. Non seulement cela, mais :

> Cette émission et cette répartition d'actions lieront la compagnie.

Il est décrété ici que la compagnie est liée par cette émission d'actions. Il y aura $100,000 versés en espèces sonnantes et le

reste, $24,900,000 sera payé au moyen d'une entente secrète entre les deux compagnies ; entente que personne pourra apprécier plus tard. Et, cependant, le ministre affirme que la commission des chemins de fer pourra décider de la chose, quand elle réglementera les tarifs. A coup sûr, le ministre n'avait pas lu l'article, avant de se prononcer.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, le ministre de la Justice prétend que les terminus ne sont pas couverts par ces obligations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai appelé l'attention du chef de l'opposition sur l'article 18 de la charte, déclarant que c'est l'article qui se rattache aux obligations relatives aux têtes de ligne.

M. FOWLER : Le ministre de la Justice, si je l'ai bien compris, a défié le député d'Hastings de lui indiquer dans la charte une seule disposition portant que la compagnie est autorisée à faire une émission d'obligations pour la construction des terminus ou têtes de ligne, et il a ajouté que les $25,000,000 d'actions ordinaires serviraient, collectivement avec les actions privilégiées, à payer les frais de ces travaux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas parlé des actions privilégiées, mais j'ai dit que les actions ordinaires serviraient à la construction des terminus, des lignes télégraphiques et téléphoniques et autres travaux de ce genre.

A mon avis, cette émission d'obligations sera insuffisante pour la construction de la ligne mère ou des terminus ou des embranchements ; et bien loin de porter un défi, comme le prétend l'honorable député, je me suis contenté de signaler au chef de l'opposition l'article 18, comme, d'ailleurs, il peut s'en convaincre en consultant le compte rendu officiel des débats.

M. FOWLER : Le ministre m'a semblé établir une distinction entre le chemin de fer et les terminus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. FOWLER : Et il a affirmé que les installations des terminus ne font pas partie du chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au contraire, ces installations font partie du chemin de fer.

M. FOWLER : Alors je ne saisis pas bien la pensée du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une émission d'obligations, garantie partie par le gouvernement et partie par la Compagnie du Grand Tronc.

Je prétends que cette émission d'obligations sera insuffisante à la construction des terminus ou des embranchements ou de la ligne mère et qu'il faudra, en outre, consacrer le produit de ces actions ordinaires à la construction des terminus.

M. FOWLER : Le ministre affirme-t-il que le produit de ces obligations ne suffira pas à la construction du chemin de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis d'avis que la deuxième émission d'obligations garantie par la Compagnie du Grand Tronc n'atteindra pas le pair.

M. FOWLER : De l'avis du ministre, quel sera le produit de cette émission ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là un point sur lequel je ne voudrais pas me prononcer.

M. CLANCY : Le ministre des Finances prétend que le public n'est nullement intéressé à cette question, sauf en ce qui concerne les prix de transport.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, à mon avis, cette question n'intéresse pas le public, sauf dans la mesure où elle touche aux tarifs de la compagnie.

M. CLANCY : Les partisans du gouvernement ont fortement appuyé sur le fait que la Compagnie du Grand Tronc, en acquérant ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires, a donné une nouvelle garantie au pays relativement à l'exécution de cette entreprise. Si cela est vrai, alors le pays est intéressé, non seulement à la réglementation des prix de transport mais encore dans cette garantie-là même. D'autre part, si comme l'affirme le premier ministre la Compagnie du Grand Tronc peut acquérir des actions pour cinq centins le dollar, alors cette garantie s'évanouit. S'il n'existait pas de garantie d'obligations, le public, j'en conviens, ne serait pas intéressé à la question ; mais lorsqu'on nous dit que ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires qui nous servent de garantie, la Compagnie du Grand Tronc peut les payer cinq cents le dollar, le pays a droit de s'émouvoir. La Compagnie du Grand Tronc, nous dit-on, doit acquérir $25,000,000 valant d'actions, et cela doit nous servir de garantie—

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député prétend que j'aie dit ou que tout autre ministre ait déclaré que la Compagnie du Grand Tronc verserait $25,000,000 en espèces sonnantes, pour ces actions ordinaires, il fait certainement erreur. Je n'ai jamais affirmé pareille chose.

M. CLANCY : A quoi se résume donc cette garantie que la Compagnie du Grand Tronc doit nous donner, si elle ne verse pas ces deniers, tandis que le gouvernement garantit les obligations du Grand-Tronc-Pacifique?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait erreur. Nous ne garantissons pas ces obligations dans l'acception qu'il donne au mot " garantie." Nous ne les garantissons qu'en partie, et c'est à même ses propres ressources, dont cette émission d'actions fait partie, que la compagnie devra obtenir le reste des fonds vou-

lus pour mener son entreprise à terme. Je n'ai jamais affirmé que ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires, offrissent d'elles-mêmes, une garantie bien sérieuse. Cependant c'est une garantie qui a sa valeur, prise collectivement avec les autres garanties que la Compagnie du Grand Tronc peut nous offrir. Cette compagnie, ainsi que ses associés, à titre de promoteurs de l'entreprise, devra se procurer des fonds considérables qu'elle affectera à l'achat du matériel roulant et autres choses. Je ne me suis jamais arrêté à me demander combien ces actions ordinaires produiront sous forme d'espèces sonnantes ou de leur équivalent ; mais jamais, au cours de mes observations, je n'ai prétendu qu'elles constituassent en elle-même une garantie équivalent à $25,000,000 en espèces sonnantes.

M. GOURLEY : J'ai quelques observations à présenter à la Chambre, en réponse au ministre des Finances. J'ai prêté une oreille attentive à son premier discours, afin de bien comprendre quelle serait la situation de la Compagnie du Grand Tronc envers le public, relativement à ces $25,000,000 valant d'actions. Advenant que cette compagnie ne payât point ces actions au pair, il a déclaré que, lorsqu'il s'agirait plus tard de déterminer les prix de transport, elle n'aurait point le droit de figurer parmi les créanciers privilégiés. Je reconnais la justesse de cette observation ; mais le ministre n'a pas tout dit. Je prétends que la Compagnie du Grand Tronc peut acquérir ces $25,000,000 valant d'actions et figurer, aux termes du contrat, comme ayant versé le plein prix. Si on tient à ce qu'elle n'ait pas ce privilège, il faudrait le stipuler au contrat. Au dire du ministre, elle ne doit figurer à ce rang, que si elle verse cette somme à le Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Ces deux compagnies sont deux organisations distinctes, entendant parfaitement les affaires et pouvant damer le pion à cet égard à la commission des chemins de fer. Le député d'Hamilton a fait observer à bon droit qu'il importe que la Compagnie du Grand Tronc verse le plein prix. L'article 11 de la charte a été rédigé d'une façon fort ingénieuse par des avocats, experts en matière de chemins de fer et qui entendent mieux ces questions que le ministre des Finances ou peut-être même le ministre de la Justice.

Il est certains avocats au pays, passés maîtres en fait de législation de chemins de fer et qui peuvent rédiger des clauses de contrat de raçon à ce qu'on en saisisse la pleine valeur que lorsque les tribunaux sont appelés à les interpréter. Force sera bien aux tribunaux de donner une interprétation basée sur le texte même. L'article 11 de la charte en question autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à faire l'émission d'actions ordinaires en retour de services vendus. Voilà une expression fort large ; je m'en tiens à ces deux mots. La compagnie en question est donc autorisée à céder ses actions ordinaires pour services rendus. D'après la teneur de la loi. Si la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique cède ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires à la Compagnie du Grand Tronc, elle fera dresser un acte dans ce but, portant que c'est pour services rendus par cette dernière compagnie à la première, en lui aidant à vendre ses obligations ou à faire le transport de ses marchandises ; et pour ces services, il sera stipulé dans l'acte que la premire compagnie consent à céder au Grand Tronc $25,000,000 valant d'actions, pour le paiement de cette dette. Pareille convention, sous la forme d'un acte authentique, ne pourrait être rescindé par aucun tribunal. Que le Grand-Tronc-Pacifique vienne à céder demain $25,000,000 valant d'actions à la Compagnie du Grand Tronc pour services rendus, la commission des chemins de fer sera impuissante à faire enquête sur la transaction. La Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pourrait prétendre que c'est une dépense consacrée à l'amélioration du chemin de fer, et nul tribunal ne révoquerait en doute cette prétention. Si le ministre est d'avis que la commission des chemins de fer devra tenir compte de la valeur des actions, en fixant les prix de transport, il ne doit pas oublier que ces $25,000,000 valant d'actions cédés au Grand Tronc formeront la base de l'établissement de ces prix.

Le ministre a fait allusion à l'attitude du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique portant que les prix de transport sur ce chemin de fer ne pourront être soumis à la réglementation que lorsque la compagnie gagnera 10 pour 100 sur les capitaux engagés dans son entreprise. C'est là une disposition fort sage, jugée nécessaire à cette époque pour engager les hommes de la finance à placer leurs capitaux dans cette entreprise. La situation est tout à fait différente aujourd'hui, et ce contrat produira peut-être de funestes conséquences, en ce que, si ces $25,000,000 valant d'actions figurent contre le Grand-Tronc-Pacifique, il faudra peut-être fixer les prix de transport de façon à donner à la compagnie plus de 10 pour 100.

Le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique est avantageux en ce que le gouvernement peut intervenir, lorsque la compagnie gagne 10 pour 100, et cela en dépit de tout appel qu'elle pourrait interjeter à la commission des chemins de fer ; tandis qu'ici, il nous est impossible d'intervenir, quand bien même la compagnie gagnerait plus de 10 pour 100, s'il est établi que ces $25,000,000 valant d'actions sont imputables contre la compagnie. Toute compagnie de chemin de fer a droit de gagner un légitime intérêt sur les capitaux engagés dans son entreprise, et il importe de ne pas exposer la commission des chemins de fer à voir de pareils embarras se dresser devant elle. Pour parer à toute difficulté de ce genre, il faudrait, comme le propose le député d'Hamilton (M. Barker) stipuler que la Compagnie du Grand Tronc paiera $25,000,000 ; et c'est la seule garantie possi-

ble. Cela mettrait fin à tous les doutes sur la question de savoir si ces deniers ont été affectés au Grand-Tronc-Pacifique ; en outre, nous n'aurions pas à faire face aux obligations et autres charges, et c'est le public, en définitive, qui en bénéficierait. Si on autorise les deux compagnies à régler cette question entre elles, les tribunaux déclareront qu'en vertu de l'article en discussion, cette convention lie tous les intéressés.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député affirme qu'il aurait été impossible d'engager les capitalistes à placer des fonds dans l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, si la compagnie n'eût pas été autorisée à vendre ses actions à 25 cents. Pense-t-il qu'on attirerait les capitaux dans l'entreprise actuelle, en décrétant ici que les actions ordinaires se paieront au pair. En pareilles circonstances, les capitalistes n'engageraient pas plus leurs fonds dans l'entreprise actuelle qu'ils ne l'auraient fait pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député appuie sur les mots " services rendus " et en fait le fond de son argumentation. Donner des actions ordinaires pour services rendus réellement, est chose parfaitement légitime.

M. GOURLEY : A qui appartient-il de juger la valeur des services rendus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne déterminera la valeur des services rendus que lorsqu'il s'agira de la réglementation des prix de transport. C'est la commission des chemins de fer qui décidera toutes les questions se rattachant aux prix de transport, et si elle s'avisait de donner au contrat l'interprétation que vient de lui donner l'honorable député, elle mériterait d'être congédiée sans cérémonie.

M. GOURLEY : La commission des chemins de fer devra adopter, pour sa gouverne, les principes et les règles d'interprétation de la cour Suprême du Canada. Supposons que la commission ait à se prononcer sur une convention intervenue entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc énonçant les services rendus et en fixant les valeurs à $25,000,000, pourrait-elle sortir de là ? On le voit, je suis guère captieux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, certes.

M. GOURLEY: J'ai suivi attentivement l'argumentation du premier ministre et je dois avouer qu'il a jeté bien plus de lumière sur la question que le ministre de la Justice ne l'a fait. Le premier ministre prétend que ces actions seront payées par la Compagnie du Grand Tronc, et il ne sera imputé contre la compagnie que ce qui est payé par le Grand Tronc. Comment déterminera-t-on la valeur de ce qu'a donné le Grand Tronc ? Comment pourra-t-on vérifier la situation de ces deux compagnies lorsqu'elles feront un acte de vente de ces articles ? Supposons que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique cède ces $25,000,000 d'actions, en vertu de services rendus par la Compagnie du Grand Tronc, en endossant ses obligations ? Le tribunal déciderait que, d'après la teneur de cet article, la chose est laissée aux compagnies. Ces deux mots " services rendus " ont été insérés ici par quelque avocat retors, qui en a imposé au ministre de la Justice, c'est la seule explication plausible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député au beau milieu de son intéressante argumentation ; mais je dois lui faire observer que c'est au comité des Chemins de fer, dont il faisait partie, qu'on en a imposé, puisque c'est lui qui a rédigé cet article.

M. GOURLEY : C'est probable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ajouterai qu'il est inconcevable que l'honorable député s'en soit ainsi laissé imposer.

M. GOURLEY : Je devrais présenter mes excuses au ministre——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne tiens pas aux excuses ; j'expose les faits.

M. GOURLEY : Le comité a peut-être fait preuve de plus de naïveté que le ministre de la Justice. S'il eût fait partie du comité, ces mots vagues n'auraient probablement jamais figuré au bill, et le ministre des Finances n'eût pas été forcé de présenter une argumentation aussi illogique. Il argumente mieux que cela, d'ordinaire. Je suis bien aise que le ministre ait donné cet éclaicissement.

M. HUGHES (Victoria) : Cette question n'est jamais venue devant le comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment ! Il s'agit de l'article 11 de la charte du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député ne sait donc pas de quel bill il s'agit en ce moment.

M. GOURLEY : " Services rendus," voilà une formule bien vague, bien peu précise, qui ne méritent pas de figurer dans une loi de cette importance. Il se rencontre dans la première partie de cet article des mots tout aussi singuliers : " actions acquittées." Cette formule usitée dans nos lois parlementaires, a donné lieu à force litiges, au moins dans notre province. Les porteurs de chartes, en Nouvelle-Ecosse, prétendent avoir droit de donner des actions, à titre de récompense de services rendus par les promoteurs et autres individus. Les créanciers des compagnies ont utilisé les services de ces personnes, devant les tribunaux, pour leur faire payer leurs actions, bien que, d'après cet article, ces actions seront censées avoir été acquittées. Il en est résulté bien des litiges. Les tribunaux, en général, ont décidé à l'encontre de ceux qui prétendent détenir ces

actions, sans les avoir acquittées. Ces mots, se rattachant à l'émission d'actions libérées offrent certainement un danger, si l'on prétend que, devant la commission des chemins de fer, ces actions ne figureront pas au même rang que les actions payées en espèces sonnantes. La commission s'appuierait sur le fait que le parlement a déclaré que ces actions figureraient à titre d'actions libérées, si on les a reçues pour services rendus, sans qu'il soit rien spécifié sur la nature de ces services. Supposons que la compagnie me demande mon avis, à titre d'homme de loi et que je réclame, de ce chef, un million de dollars, qu'elle me paierait en actions, je voudrais bien savoir comment le ministre des Finances pourrait empêcher ces actions de figurer, devant la commission, à titre d'actions acquittées en espèces sonnantes. La compagnie est autorisée à émettre ces actions pour services rendus, et elle est juge de la valeur de ces services. Supposons que le ministre des Finances ait rendu certains services à cette compagnie, services qui seraient précieux, je l'avoue, et qu'elle lui donne pour $500,000 d'actions, est-ce que ces actions aux yeux de la commission, ne figureraient pas au même rang que celles détenues par tout autre porteur d'actions ? Il ne faut pas se contenter d'effleurer ces questions, mais il faut en tirer toutes les déductions légitimes. C'est le député d'Hamilton (M. Barker) qui a donné la véritable solution, en affirmant que, si l'on tient à parer à toute difficulté, et à obliger la compagnie du Grand Tronc à payer le plein prix de ces actions, il faut l'obliger à les acquitter en espèces sonnantes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toute convention de ce genre qui interviendrait entre les deux compagnies pourrait être valable, tout comme le serait une convention conclue par deux cultivateurs sur une question qui les concerne. Puis lorsqu'il y a des tiers intéressés, comme le public l'est ici, nulle commission de chemin de fer ne reconnaîtrait pareille transaction comme légitime. Toute convention intervenue entre deux compagnies ne lie pas le tribunal qui représente le public.

M. GOURLEY : Comment le ministre explique-t-il la teneur de l'article 11 ?

M. OWLER : Le ministre de la Justice affirme que l'article 11 a été adopté par le comité des chemins de fer, ce qui est parfaitement vrai ; mais il aurait dû ajouter que les députés de l'opposition l'ont énergiquement combattu. Et quand la Chambre en a été saisie, j'ai proposé de la modifier dans le sens de l'amendement que vient de proposer le député d'Hamilton. Le ministre de la Justice n'a donc pas loyalement exposé les faits en disant que le comité des chemins de fer a adopté cet article sous sa forme actuelle, car, non seulement au sein du comité des chemins de fer mais même dans cette Chambre, il n'a été voté en troisième délibération qu'après avoir été énergiquement combattu par l'opposition.

Notre attitude actuelle ne diffère nullement de celle que nous avons prise, au sujet de la charte du Grand Tronc.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances a exprimé virtuellement la même opinion que le premier ministre, en affirmant que cet article 11 tend à permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'obtenir les $25,000,000 valant d'actions ordinaires au-dessous du prix ; car autrement, prétend-il, il serait impossible d'engager une compagnie quelconque à se charger de pareille entreprise. En cela, il est en désaccord avec le ministre de la Justice ainsi qu'avec un autre membre du cabinet qui a porté la parole au cours d'un débat précédent ; ce ministre pense que l'entreprise est d'une nature si aléatoire qu'on ne saurait s'attendre à ce que les hommes d'affaires de la finance y engagent leurs capitaux et achètent les actions au pair.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce n'est pas ce qui se fait, d'ordinaire, dans le monde des chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre l'oublie sans doute, le cabinet dont il est membre a rayé de la loi des chemins de fer un article conçu dans le même sens mais n'allant pas aussi loin que l'article en discussion. L'opposition ayant soulevé des objections à cet égard, cette disposition a été mise au rancart, à la demande de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui était d'avis qu'elle ne devait pas figurer dans notre loi générale des chemins de fer. Cet avis exprimé alors par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, interprète du cabinet, ne concorde nullement avec la théorie que le ministre des Finances vient de présenter à la Chambre.

Abstraction faite de cet aspect de la question, pour le moment, est-ce que le ministre des Finances estime que la construction de ce chemin de fer dans l'ouest du Canada soit une entreprise d'un caractère si aléatoire qu'il faille transporter à la Compagnie du Grand Tronc $25,000,000 valant d'actions pour 25 cents ou 10 cents ? Le ministre des Finances est en désaccord complet avec le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) ; car il ressort des importantes observations formulées par ce dernier, lorsque le bill a subi sa deuxième lecture, qu'à ses yeux, la construction de ce réseau dans l'ouest, est de nature à rémunérer amplement les capitaux engagés. D'autre part, voilà que le ministre des Finances, de concert avec le chef du cabinet, nous dit virtuellement que cette entreprise est d'un succès si douteux qu'il faut vendre les actions 25 cents ou 10 cents, afin d'engager les compagnies ou les hommes de la finance à s'intéresser à l'entreprise. Voici ce que pense à cet égard le ministre de l'Intérieur :

Ce nouveau réseau du Grand-Tronc-Pacifique dans la section de Winnipeg aux Rocheuses, traversera une zone fertile et productive. La chose serait à peine concevable, si les renseignements recueillis par le gouvernement ne venaient amplement corroborer cette affirmation.

Ici, le ministre de l'Intérieur est en complet désaccord avec le ministre des Finances. Il ajoute :

D'autre part, le Grand-Tronc-Pacifique——

Le ministre établit ici le contraste avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Après avoir constaté que ce chemin de fer rémunère magnifiquement les capitaux engagés dans cette entreprise, il cherche à établir, par voie de contraste, que le projet du Grand-Tronc-Pacifique l'emporte de beaucoup sur le premier :

—des Rocheuses au Pacifique, le Grand-Tronc-Pacifique traversera une contrée qui ne le cède à aucune autre partie du Canada, au point de vue des richesses forestières, minérales et agricoles.

Pour donner encore plus de relief à sa pensée, il ajoute :

N'oublions pas, non plus, qu'à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique nous ne recevions pas d'immigration du dehors. Les cultivateurs des pays étrangers ne venaient pas s'établir au Canada ; en 1881, du moins, leur nombre n'était qu'une quantité négligeable, et cela a également nui au chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie avait des douzaines d'agents occupés à attirer des colons dans l'ouest, mais ils n'eurent guère de succès, et pendant des années, il n'y a pour ainsi dire pas eu d'immigration dans le pays d'où le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait attendre son trafic. Les seuls immigrants qui soient allés au Nord-Ouest venaient des provinces de l'est. Mais quelle est la situation aujourd'hui ? Cent vingt-cinq mille immigrants sont venus au Nord-Ouest l'an dernier. Si l'immigration continue dans cette proportion pendant 10 ans encore, a-t-on songé à ce que cela rapportera au Grand-Tronc-Pacifique ? Il est facile de saisir la différence qu'il y aura entre ce nouveau chemin et le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a été des années et des années sans avoir de colons. N'oublions pas, non plus, qu'à ses débuts le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas de raccordement avec l'est du Canada, et par conséquent, aucun moyen de se procurer du trafic. Cette compagnie fut obligée d'aller à Montréal et de se mettre à l'œuvre, au prix d'énormes sacrifices, pour construire une ligne parallèle à celle du Grand Tronc par tout le Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, sera relié dès le premier jour avec un réseau complet, et pourra être utilisé dès le jour que la construction en aura été achevée.

En présence de cette déclaration du ministre de l'Intérieur, organe du cabinet, de quel droit le premier ministre et le ministre des Finances prétendent-ils, à l'encontre de la proposition du député d'Hamilton, que nulle compagnie ne consentirait à verser des fonds dans cette entreprise, à moins de pouvoir acquérir les actions bien en dessous du prix ? Le ministre de l'Intérieur affirme que dès le début même, cette entreprise, en ce qui concerne la partie de l'ouest, donnera de superbes dividendes, de 8, 10 ou 12 pour 100.

Et cependant le premier ministre et le ministre des Finances invoquent je ne sais quel prétexte, affirmant qu'il faut céder à la Compagnie du Grand Tronc $25,000,000 valant d'actions ordinaires de chemin de fer, pour quelque compensation inconnue qui, évidemment, à en juger d'après l'article 11, sera bien inférieure au pair. L'attitude du cabinet à cet égard est fort singulière. Le premier ministre formule un avis qui ne concorde point avec celui émis par le ministre de la Justice, tandis que le ministre des Finances exprime une opinion qui diffère de celles de ses collègues, bien qu'elle se rapproche plutôt de l'avis du premier ministre. Quelle est donc la pensée intime du cabinet ? De l'avis du cabinet, ces actions seront-elles acquittées en espèces sonnantes ou pour l'équivalent comme le veut le ministre de la Justice, ou bien, comme le prétend le premier ministre, le succès de l'entreprise demande-t-il qu'on transporte ces $25,000,000 valant d'actions au Grand Tronc ? Le premier ministre devrait nous dire pourquoi il se range à un avis si diamétralement opposé à celui du ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis bien aise que le chef de l'opposition, en citant les paroles du ministre de l'Intérieur, ait trouvé quelque argument militant en faveur de cette grande entreprise. On nous a tant parlé de marécages et de tout ce qui tend à déprécier ce pays qu'il est agréable de constater, même quand cela ne serait que sous forme de citation——

M. TAYLOR : Six heures.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'étiquette défend d'interrompre un député, même quand il est six heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député, vieux parlementaire qu'il est, doit savoir que pareille interruption est déplacée. Je le répète, il est agréable de constater que les députés de la gauche, après avoir tant dénigré cette entreprise, commencent à en apprécier les avantages. En temps utile, elle rémunérera les capitaux engagés, j'en suis convaincu ; et il n'y a rien de contradictoire avec cette affirmation à dire que plus d'une grande entreprise nationale qui a abouti à un plein succès, n'estime pas ses actions au pair ; et quand bien même les actions en question seraient cédées à la Compagnie du Grand Tronc à moins de cent centins, il ne s'ensuit pas que l'entreprise ne sera pas un succès.

M. R. L. BORDEN : Je ne sache pas qu'on ait cherché à jeter du discrédit sur la section de l'ouest de ce réseau. En outre, le premier ministre n'a pas daigné répondre un seul mot à ce que j'ai dit au sujet de l'attitude prise par le cabinet en rayant de la

loi générale des chemins de fer la disposition sur laquelle il s'appuie maintenant. Je tiens à savoir pourquoi le gouvernement, après s'être rangé, il y a quelques semaines, à l'avis de l'ex-ministre des Chemins de fer, adopte une attitude tout à fait différente au sujet de cette compagnie, dans les circonstances exceptionnelles que j'ai mentionnées, alors que la convention relative à ces actions de chemin de fer n'est pas le fait de deux compagnies indépendantes, mais des deux rameaux de la même compagnie, comme vient de le faire observer le ministre des Finances.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. BELL : M. le Président, à l'égard de l'amendement qui a été proposé et des différents avis exprimés par les partisans du cabinet, je dois faire observer qu'à en juger d'après les dispositions du bill constituant la Compagnie du Grand-TroncPacifique, cette compagnie est parfaitement en mesure de mettre son entreprise à exécution, sans qu'il soit besoin de demander des ressources aux actions ordinaires du chemin de fer,. Dans ce sens, on le comprend, les vues exprimées par le premier ministre et par le ministre des Finances semblent plus exactes que l'avis formulé par le ministre de la Justice qui prétend que la Compagnie du Grand Tronc devra probablement payer les actions au pair, pour compléter la construction du Grand-Tronc-Pacifique. L'entreprise de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est censée représenter un réseau de 1,600 milles de parcours, les embranchements non compris. Pour la section des prairies, qui couvre 1,000 milles, la compagnie peut disposer de la garantie du gouvernement, représentant $13,000,000. Le reste des obligations jusqu'à concurrence de $20,000 par mille, représente $7,000,000 soit $20,000,000 en tout. Pour la section des montagnes, de 600 milles de parcours, il y a une émission d'obligations portant une garantie de l'état de $18,000,000, et la différence entre $30,000 par mille garantis par l'Etat et $50,000 par mille autorisés, ce qui, à $20,000 par mille, représente $12,000,000, soit $30,000,000 de plus. En outre, il y a les actions privilégiées qui s'élèvent à $20,000,000 et qui devraient atteindre le pair, je suppose, puisqu'il est statué, dans le bill, que la commission sera autorisée à accorder, à son gré, ce privilège. On le sait, les actions de la Compagnie du Grand Tronc se vendent au pair et même au delà du pair ; et s'il faut en juger d'après les observations du ministre de l'Intérieur et d'après les résultats obtenus par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, toute compagnie exploitant un chemin de fer dans la section des prairies de l'ouest sur un parcours de mille milles devrait gagner des dividendes qui permettraient à ses actions de dépasser le pair. La compagnie, comme l'a fait justement observer le ministre de l'Intérieur, se trouve dans une situation identique à celle de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au début de son exploitation. Elle entre en concurrence avec cette dernière compagnie, à une époque où ses actions ont atteint une valeur de 146, soit 46 points au-dessus du pair. Pour le moment ces actions ne sont point cotées à ce chiffre ; elles sont tombées bien au-dessous de cette cote ; mais il y a quelques mois à peine, elles se sont vendues à 146.

Le Grand Tronc-Pacifique, si on considère seulement la partie dans laquelle la compagnie est intéressée plus directement, c'est-à-dire celle qui sera ouverte au premier moment, et la partie qui sera complètement en opération longtemps avant que le gouvernement ait parachevé le prolongement de l'est, qui ne sera pas terminé avant dix ans, n'ayant par conséquent qu'à faire mettre en opération la section des prairies et le tronçon qui la raccorde avec le Pacifique et conduisant cette exploitation simultanément avec ses entreprises dans l'Ontario et aux Etats-Unis, se trouvera pratiquement sur le même pied que le Canadien du Pacifique et il me semble que dans cette condition les actions doivent être au pair. Ensuite, si nous ajoutons à celles-ci les actions ordinaires, soit $25,000,000, nous atteignerons un total de $95,000,000. En répartissant cette somme sur 1,600 milles de chemin de fer, on arrive à un fonds disponible de $59,375 par mille. Mais, en déduisant tout à fait les actions ordinaires, il reste une somme de $70,000,000, pour construire 1,600 milles de chemin et on dispose d'un capital de $43,750 par mille. Dans le cas où les actions ordinaires de la compagnie, au lieu d'être au pair, ne rapportaient que 75 pour 100 de leur valeur nominale, et si de ce chef nous déduisons $5,000,000, la compagnie possèdera encore, sans qu'on attache une valeur quelconque aux actions ordinaires, un capital de $65,000,000, pour construire 1,600 milles de chemin, soit un capital de $46,250 par mille. De ce fonds on peut déduire sans inconvénient $5,000,000 qui seraient remis entre les mains du gouvernement comme garantie pour servir plus tard à l'outillement de la partie de l'est du chemin, avec $5,000,000 de matériel roulant, ce qui formerait la partie séparée de la propriété de la compagnie et serait cédée au gouvernement comme garantie. Il est probable que cette dépense ne sera pas nécessaire avant huit ou dix ans, et la compagnie disposera encore de $46,250 par mille pour construire 1,000 milles de chemin dans les prairies et 6,000 dans les montagnes. Cette somme me paraît amplement suffisante, même si on ne met pas en ligne de compte les actions ordinaires de la compagnie. Cette clause permettrait à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique de remettre à la Compagnie du Grand Tronc

sans rien exiger en retour, la totalité des $25,000,000 d'actions ordinaires. Le ministre des Finances soutient que ce transport est sans conséquence, qu'il ait lieu ou non, et qu''il n'intéressera le public en général que du moment où le pouvoir de l'Etat de réglementer le tarif de transport sur le chemin deviendra une question d'actualité. Jusqu'à un certain point, ceda est parfaitement vrai. Mais en même temps il y a un gros montant d'actions ordinaires que le gouvernement remet de propos délibéré entre les mains de la compagnie sans rien exiger en retour.

Il est évident que si le gouvernement était maître de convertir ses $25,000,000, en valeurs réalisables, cela dispenserait le Grand-Tronc-Pacifique de recourir à l'émission d'autres obligations en dehors de celles qui sont garanties par le gouvernement. On arrive ainsi à former $7,000,000, sur la section des prairies et $12,000,000, sur celles des montagnés. Les $25,000,000 d'actions ordinaires émises au pair permettraient au Grand-Tronc-Pacifique de déposer $5,000,000 dans la caisse de l'Etat, et laisseraient à sa disposition $20,000,000 à dépenser pour la construction ; et, par ce moyen, le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas besoin d'émettre un seul dollar d'obligations en dehors de celles qui sont garanties par le gouvernement et qui pourraient se négocier à un prix élevé. Il me semble que le système le plus avantageux au pays, lorsqu'il s'agit de négocier les finances d'une compagnie subventionnée par le gouvernement pour construire un chemin de fer, est celui adopté par le gouvernement en garantissant les obligations de la Compagnie du Canadian-Northern. Par ce moyen le gouvernement permet à une compagnie de conduire à bonne fin une entreprise publique dans laquelle il a mis sa confiance et qu'il a approuvée en lui accordant une charte. Cette méthode permet à la compagnie de négocier ses actions dans les conditions les plus avantageuses et de les émettre au plus bas taux possible. Alors, au lieu d'obliger la compagnie d'exiger de sa clientèle ordinaire des tarifs élevés pour payer des dividendes sur les obligations émises en bas du pair, le gouvernement fait en sorte que le capital nominal devienne du capital réel, et le public n'est pas forcé de payer des dividendes sur des actions majorées. Cet après-midi, le premier ministre a exprimé l'opinion que probablement ces $25,000,000 d'actions ordinaires peuvent être émises à 25 pour cent au-dessous du pair, et même à un chiffre moins élevé, et en cela, il s'écarte de la méthode financière plus saine adoptée jusqu'à un certain point à l'égard du Grand Tronc-Pacifique, et dans toute sa plénitude à l'égard du Canadian-Northern, méthode par laquelle l'Etat garantit les obligations d'une compagnie constituée en corporation par ce parlement, et permet à cette compagnie de les négocier de la manière la plus avantageuse. En autorisant l'émission de ces actions ordinaires de $25,000,000, à un prix nominal, on obligera la population de l'ouest de payer un tarif élevé pour constituer les dividendes, on le privera des avantages que lui aurait procurés la garantie des obligations par le gouvernement.

Si ces actions ordinaires sont émises au pair, cela signifie tout simplement que la compagnie ne sera pas obligée de charger son entreprise de cette émission d'actions s'élevant à $25,000,000 et qui seront forcément vendues peut-être à un prix considérablement au-dessus du pair. Si la Compagnie du Grand Tronc accepte ces $25,000,000 au pair et si en même temps, le gouvernement prend la précaution de voir à ce que l'argent soit dépensé bien à propos, alors le gouvernement aurait de meilleures garanties de la part du Grand-Tronc-Pacifique, et le Grand Tronc aurait un meilleur capital. Ils courraient moins de risques. Leur position serait meilleure à l'égard de leurs dividendes, et dans une condition plus avantageuse pour éviter tout risque de non-paiement de la part du Grand-Tronc-Pacifique pour l'avenir, quant à la remise de l'intérêt ou du principal, que si eux-mêmes ou d'autres pouvaient s'emparer de ces $25,000,000 d'actions ordinaires à très bas prix, et si on se procurait les fonds pour parachever le chemin en émettant des oligations qui de toute nécessité se vendraient considérablement au-dessous du pair. Il me semble que le ministre de la Justice s'est trompé grandement dans la position qu'il a prise. Dans tout l'exposé fait par le premier ministre et le ministre des Finances, il ressort à l'évidence que ces obligations seront émises à 25 pour 100 au-dessous du pair et n'atteindront pas même ce chiffre. Voilà certainement un mauvais côté du bill, qui vient en contradiction directe avec cette autre clause par laquelle le gouvernement garantit les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour mettre la compagnie en état de les négocier le plus avantageusement possible. Cette manière d'agir est complètement en désaccord avec les principaux financiers de bon aloi impliqués dans la garantie des obligations de ce chemin de fer par l'Etat.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Bell) a présenté, sinon en parfaite connaissance de cause, du moins avec beaucoup d'effet, un fort plaidoyer contre l'amendement de l'honorable député d'Hamilton. L'argumentation de mon honorable ami (M. Bell) repose sur la raison que la compagnie possède des ressources suffisantes, à l'exclusion des actions ordinaires, pour mener son entreprise à bonne fin. Et malgré cela, l'honorable député voudrait forcer la compagnie de payer ces actions au pair, même sans qu'elle ait besoin de l'argent. Il voudrait forcer la compagnie de porter à son actif une somme additionnelle de $25,000,000, dont elle peut probablement se passer. Ceci met son argumentation à néant.

M. BELL : Mon très honorable ami doit savoir que j'ai soutenu que l'émission de ces actions ordinaires à leur valeur nominale, doit avoir comme conséquence la réduction dans la même proportion des obligations non garanties.

Le PREMIER MINISTRE : Cela nous ramène au même point et revient à dire que ces actions se vendront au prix qu'elles valent, ni plus ni moins. Mettons que ces actions sont offertes au public de la même manière que les actions ordinaires, mon honorables ami s'imagine-t-il que le public les acceptera au pair ? Connaît-il une entreprise quelconque, même offrant la meilleure perspective de succès, qui réussit à vendre ses actions au pair ?

M. BELL : J'ai connaissance de certains cas où des nouvelles actions ont été vendues bien au-dessus du pair.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député s'imagine-t-il que, si les actions de ce genre, au lieu d'être imposées à la Compagnie du Grand Tronc, étaient vendues au public dans le cours régulier des affaires, on les accepterait à leur pleine valeur nominale ? Mon honorable ami aurait-il dans ce cas proposé un amendement pour obliger le public à les payer au pair ? Non, il aurait dit que ces actions devaient être vendues comme toutes les valeurs de même genre, qu'elles subiraient la baisse ou la hausse selon le degré de confiance qu'aurait le public dans l'entreprise. Mais il n'en est pas ainsi dans le cas qui nous occupe. Si nous avions dit à la Compagnie du Grand Tronc : Il ne nous suffit pas que vous nous garantissiez les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, nous voulons de plus votre appui dans cette entreprise ; non seulement nous devons prendre les actions de la nouvelle compagnie, mais nous devons les payer au pair ; mon honorable ami croit-il que la Compagnie du Grand Tronc, aurait consenti à prendre part à cette entreprise à de telles conditions ? Il sait bien que cette compagnie n'aurait pas consenti à de pareilles exigences. Mais arrivons au but réel que mon honorable ami veut atteindre. C'est d'empêcher la collusion entre les deux compagnies. Il veut empêcher le Grand Tronc, d'imposer au Grand-Tronc-Pacifique des choses dont la valeur est fictive et de les offrir ensuite au public comme possédant une valeur intégrale ; il me semble que si c'est là l'objet en vue, il a choisi le procédé le plus maladroit possible ; mon honorable ami ne pourrait éluder la difficulté qu'il entrevoit que pour nous en mettre une autre sur les bras. Il nous forcerait d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc, une dépense de $25,000,000, pour acquérir des actions qu'il aurait pu obtenir à meilleur marché. La seule réponse faite à l'objection de mon honorable ami, et une très bonne réponse, était celle du ministre des Finances cet après-midi. Deux parties sont intéressées dans cette affaire. L'une est le public, qui est intéressé à ce que le tarif des transports ne soit pas plus élevé qu'il le faut.

S'il y a collusion entre les deux compagnies, autrement dit, si la compagnie du Grand Tronc paye au Grand Tronc Pacifique plus qu'elle ne doit payer, et si le public a connaissance de cela, il aura un moyen d'agir contre la compagnie. Voilà un argument solide qui peut servir de réponse à mon honorable ami, à cela il n'a répondu que ceci : Vous devrez vous mettre en état de vous rendre compte de ce que vous voulez obtenir ; or, la commission ne sera pas en état, pendant un certain nombre d'années, d'examiner les livres de la compagnie et de constater quelles valeurs sont mises au nom du Grand-Tronc-Pacifique par la compagnie du Grand Tronc. C'était là sa seule objection que ce n'était pas chose faisable. Cette question peut se discuter, mais il me paraît probable que la commission des chemins de fer, revêtue de tous les pouvoirs que nous lui donnons, trouvera facilement moyen de prendre connaissance de la valeur des actions achetées par la compagnie du Grand Tronc, et, d'en inférer jusqu'à quel point on peut réduire le tarif en conséquence.

M. BARKER : Je crois que le très honorable ministre a quelque peu mal compris mes remarques. Je ne me souciais pas tant de protéger la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de quelque manœuvre de la part de la Compagnie du Grand Tronc, par laquelle le Grand Tronc passerait au Pacifique des propriétés, des droits ou des privilèges d'une valeur surfaite ; mais pour empêcher la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de se charger d'un gros capital, payé en apparence et qui obligera plus tard le peuple de ce pays de payer un tarif de transport élevé pour pourvoir aux dividendes, voilà ce que j'ai voulu mettre au clair, voilà mon but et je n'en avais pas d'autre ; il est parfaitement vrai que j'ai expliqué par des exemples comment cela pouvait se faire avec les méthodes auxquelles l'honorable premier ministre a fait allusion. J'ai dit qu'il était possible aux deux compagnies de se rencontrer avec le même bureau de direction représentant l'une et l'autre ; et que le Grand-Tronc-Pacifique, dans le but de faire un marché pouvait estimer au-dessus de leur valeur les droits et les privilèges qu'il accorderaient au Grand-Tronc-Pacifique, et que celui-ci pourrait estimer ses actions au-dessous de leur valeur ; et ainsi pour une bagatelle, on pourrait faire peser sur les épaules du peuple $25,000,000, d'actions ordinaires de cette compagnie, sans lui accorder la moindre compensation. Voilà ce que j'ai exposé.

Voilà ce que je voulais signaler à l'attention de l'honorable premier ministre qui n'est peut-être pas aussi au courant des diverses manières d'émettre les actions qu'il devrait l'être dans la position si responsable qu'il occupe. L'honorable premier ministre

ne voit pas de mal à émettre des actions à dix cents par dollar, par exemple. Je me permets de différer avec lui. De la part du public en général et des personnes intéressées dans les placements d'argent un des points les plus importants et qu'on ne doit jamais perdre de vue c'est qu'aucune action ne doit être estimée en valeur au-dessus du prix qu'elle a été payée. Parmi les causes les plus fréquentes de spéculation et d'agiotage on peut citer les trucs et les artifices de ceux qui lancent dans le public des actions dont la valeur est purement fictive.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On empêche cet abus dans ce cas-ci.

M. BARKER : C'est un des cas les plus effrontés, les plus notoires que j'ai jamais connus. C'est une pratique assez commune parmi ceux qui lancent ces entreprises en formant des compagnies, de majorer leur actif et de recourir à tous les moyens pour vendre au public des actions, sans que la caisse de la compagnie en reçoive la valeur au pair. Nous savons tous comment cela se fait, et nous en avons des exemples de temps en temps. Plusieurs compagnies ont sombré à Toronto les unes après les autres ; et si vous allez au fond, vous découvrirez que certains des organisateurs avaient vendu au public pour de l'argent des actions qu'ils avaient reçues eux-mêmes pour rien. Je veux empêcher que ces actions deviennent imputables au compte du capital du Grand-Tronc-Pacifique, à moins que cette compagnie ne reçoive dans sa caisse les $25,000,000 ou tel montant représenté par ces actions, afin que les directeurs, lorsqu'ils en seront requis, soient tenus de rendre compte de l'argent qu'ils ont reçu, et prouvent qu'ils l'ont dépensé sur le chemin de fer pour l'avantage du public. Je pourrai citer une demi-douzaine de cas où des centaines et des milliers de dollars ont été engouffrées aux dépens de ceux qui ont placé leur argent dans des compagnies de Toronto et d'ailleurs, en achetant des actions que les organisateurs avaient reçues pour rien. Ensuite lorsque le public prenait connaissance du fond de ces affaires, il découvrait qu'il n'y avait pas un dollar pour rembourser l'argent qu'ils avaient payé. Je crois réellement que le très honorable premier ministre n'a pas encore saisi la différence entre souscrire pour des actions et les acheter au prix courant du marché.

Voilà la différence et si nous chargeons la compagnie d'un capital de $25,000,000, nous devons exiger qu'elle reçoive $25,000,000, et que l'argent soit dépensé dans l'entreprise que nous garantissons. Voilà ma position, et je ne saurais appeler l'attention de la droite sur ce point.

Je ne crois pas qu'un seul de ses membres ignore la signification exacte de mes paroles, si je dis que cette émission d'actions a été faite expressément pour en faire présent à certaines personnes, et que le pays, dans le cas actuel, comme le public qui achète les actions ordinaires sur le marché dans d'autres cas, sont les victimes de cette machination. Dans le cas actuel le pays sera la victime si on ne lui accorde pas la protection offerte par l'amendement proposé.

M. DAVIS : Si je comprends bien l'honorable député, il s'efforce de prouver que ces actions ordinaires seront une charge pour le public. Je dois appeler son attention sur ce point que la commission des chemins de fer de ce pays, à l'exemple de la commission interfédérale du commerce des Etats-Unis, dans la fixation des tarifs, ne tiendra aucun compte des actions ordinaires. L'honorable député sait que, aux Etats-Unis, plus de la moitié des actions de tous les chemins de fer d'une longueur totale de plus de 100,000 milles, ne payent aucun dividende. Si les actions communes étaient prises en considération par cette commission aux Etats-Unis, il n'en serait pas ainsi, mais elle ne s'en occupe en aucune façon ; elle s'en tient aux obligations seulement.

M. BARKER : Mon honorable ami prétend-il que les commissaires aux Etats-Unis ne tiennent pas compte des actions ordinaires, des compagnies de chemin de fer dans le cas où elles ont été payées? Prétend-il que les obligations qui ont été payées en écus sonnants ne sont pas plus en considération par les commissaires américains dans dans le règlement des taux?

M. DAVIS : Je prétends que la moitié des actions ne rapportent pas de dividendes.

M. BARKER : L'honorable député affirme-t-il que si on a payé $100 pour une action —je ne parle pas du cas où on n'a pas payé, comme cela se fait en vertu de ce bill—mais dans le cas où l'argent est payé, cet argent n'est pas entré en ligne de compte dans la fixation du tarif? les commissaires ne s'occuperont pas des actions non payées, mais cette clause ingénieuse n° 11 de la charte du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est façonnée avec assez d'art pour permettre à la compagnie de dire que ces $25,000,000, sont des actions acquittées. Cette clause statue positivement que cette somme doit être mise au rang des actions acquittées, et aucun commissaire ne peut l'ignorer.

M. DAVIS : Mon honorable ami veut-il dire que sur les 200,000 milles de chemin de fer aux Etats-Unis—coupons en deux et disons 100,000 milles—qui ne payent pas de dividende sur les actions, rien n'a été payé pour ces actions ?

L'amendement est rejeté. Pour, 31 ; contre, 45.

M. BORDEN (Halifax) : L'article 7 implique une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention du ministère, et sur laquelle j'aimerais à connaître le but à atteindre.

Le premier ministre, le ministre des Finances et son collègue du Commerce attachent une importance capitale à la coopération du Grand Tronc dans l'exécution de ce projet. Mon très honorable ami qui a parlé à plusieurs reprises. Le ministre des Finances est même allé plus loin que son chef. A la page 8820 de l'édition non revisée des Débats, il dit :

A notre point de vue, un des grands avantages de ce projet, c'est qu'il sera exécuté réellement par la Compagnie du Grand Tronc.

Et à la page suivante, page 8821 :

Nous avons exigé que le Grand Tronc fût partie au contrat et ne se contentât pas d'appuyer l'entreprise.

Je ferai remarquer en passant que le ministre des Finances est tellement pénétré de cette idée qu'il s'est servi exactement des mêmes paroles cette après-midi en expliquant les relations entre les deux compagnies. Il continue :

Toutes les compagnies par actions sont dirigées par les détenteurs des actions ordinaires. Tant que l'intérêt des obligations est payé, nul ne peut enlever à ces personnes la haute main qu'elles ont sur les affaires de la compagnie. Cette compagnie émettra pour $25,000,000 d'actions ordinaires, et nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie même du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. Il sera émis 250,000 actions ordinaires, dont 249,000 seront détenues par le Grand Tronc en sa qualité d'institution civile. Il ne restera donc que 1,000 actions à répartir entre ceux qui auront les qualités requises pour être élus directeurs de la compagnie. Où donc est le grand avantage des promoteurs, puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 250,000 qui seront émises

Le ministre de l'Intérieur lui-même (l'honorable M. Sifton), était tellement imbu de la même idée qu'il a répété une demi-douzaine de fois que ce contrat était en réalité un contrat avec la compagnie du Grand Tronc, bien que cette compagnie n'y figure pas comme partie et n'est pas liée par le contrat en question.

A son tour, l'honorable ministre du Commerce (très honorable sir Richard Cartwright) abonde dans le même sens, et déclare à la page 9891 des Débats, et cela en toutes lettres que la compagnie du Grand Tronc était en réalité la partie contractante avec laquelle le gouvernement avait traité. Or, j'ai affirmé dans un discours précédent que le Grand Tronc en figure pas comme partie dans ce contrat, qu'il n'est lié par aucune de ses dispositions et qu'il est faux de dire que nous avons fait un marché quelconque avec cette compagnie. Par conséquent, au point de vue du caractère légal de ce contrat, c'est une fausseté de prétendre que la Compagnie du Grand Tronc est une des parties contractantes ou est concernée dans le contrat. L'aspect sous lequel cette affaire se

M. BORDEN (Halifax).

présente maintenant devant cette Chambre, c'est que la Compagnie du Grand Tronc, tout en détenant $25,000,000, des actions ordinaires du Grand Tronc-Pacifique, ce qui lui donne la haute main sur la politique de cette compagnie, n'est cependant liée par aucune des obligations de celle-ci.

On a répété à satiété dans cette Chambre que le Grand Tronc doit détenir $25,000,000, des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, et on a soutenu que cet arrangement est un des traits les plus importants de la proposition fait par le gouvernement. J'ai déjà déclaré qu'il n'y a aucun marché au fond de cela, et qu'il ne peut pas y en avoir, puisque la Compagnie du Grand Tronc, n'est pas obligée de prendre pour un seul dollar d'actions du Grand-Tronc-Pacifique, et si cette clause a une importance quelconque, la seule garantie offerte au gouvernement pour mettre cette condition en vigueur est la disposition de l'article 27 du contrat qui se lit comme suit :

La compagnie——

C'est-à-dire, la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

—s'engage à faire, acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc du Canada les dites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, ladite Compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

J'aimerais à demander au gouvernement de quelle manière la Compagnie du Grand Tronc est concernée dans ce contrat et partie contractante, si ce n'est en vertu de cette disposition ? Ai-je raison de croire que le gouvernement se base sur cette disposition pour amener le Grand Tronc dans ce contrat et faire en sorte qu'il en soit une des parties aux termes du ministre des Finances ? J'aimerais à recevoir une réponse avant de continuer mes remarques sur ce point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans une discussion précédente, j'ai déclaré que le Grand Tronc n'était pas une des parties de ce contrat. Ce point me paraît incontestable à l'heure actuelle. Néanmoins, le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de sa charte, peut entreprendre la construction du chemin de fer entre Winnipeg et la côte du Pacifique, elle peut l'entreprendre sans l'autorisation du gouvernement. Dans le cas, le Grand-Tronc-Pacifique sera délié de toutes les obligations stipulées dans ce contrat ; s'il demande de l'aide, ce sera sans doute en vertu de l'article 28, qui stipule que le gouvernement donnera de l'aide à la compagnie après que le chemin sera construit et outillé jusqu'à la côte. Mais le gouvernement n'est pas obligé de donner de l'ai-

de à la compagnie, tant que le chemin de fer ne sera pas construit en entier. Cependant l'article 36 permet au gouvernement de prêter assistance à la compagnie pour l'aider à terminer l'entreprise pendant que le chemin de fer est en construction, à mesure que les travaux avancent.

J'interprète l'arrangement de la manière suivante : Si le Grand-Tronc-Pacifique construit le chemin sans l'aide du gouvernement, cela termine toute l'affaire, en autant que le Grand Tronc et le gouvernement sont concernés. Mais si la compagnie obtient et accepte l'aide du gouvernement, il sera impossible au Grand-Tronc-Pacifique de profiter des avantages qui lui sont promis dans les articles 28, 29 et 36 du contrat si ce n'est après que la Compagnie du Grand Tronc aura rempli deux conditions : premièrement, qu'elle aura consenti à devenir partie contractante jusqu'au point d'assumer les responsabilités mentionnées dans l'article 27, c'est-à-dire de prendre les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de $25,000,000 ; en second lieu, qu'elle se sera engagée conformément à l'article 34, à la seconde émission des obligations. Ce devoir du Grand-Tronc-Pacifique de se conformer aux clauses de cette convention est une condition qui précède tout devoir de la part du gouvernement de garantir les obligations ou de venir en aide à la compagnie d'une manière quelconque.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) ne me paraît pas avoir tiré la question au clair bien qu'il parle au nom du gouvernement, à savoir si, oui ou non, le gouvernement a la moindre confiance dans la disposition qui oblige la Compagnie du Grand Tronc de détenir pour $25,000,000 d'actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou s'il attache à cette clause une importance quelconque. La première alternative détruit de fond en comble la thèse soutenue par le ministre des Finances et de plusieurs de ses collègues, savoir que la Compagnie du Grand Tronc est concernée dans le contrat et qu'elle en est une des parties contractantes, comme ils l'ont déclaré à plusieurs reprises.

Le MINISTRE DES FINANCES : A cela je réponds dans l'affirmative en ce qui concerne l'aide du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax): Et l'honorable ministre peut-il s'imaginer que si cette compagnie peut obtenir $16,000 par mille sur la section des prairies et $30,000 par mille sur celle des montagnes, elle ne profitera pas de cette aubaine ? Supposons par impossible qu'il en soit ainsi, alors le ministre répond à ma question par une alternative qui vient en conflit avec la position prise par le premier ministre, par le ministre des Finances et plusieurs membres du cabinet.

Admettons par hypothèse que le ministre des Finances ait raison, et qu'il soit important que la compagnie du Grand Tronc acquiert d'une manière quelconque $25,000,000 des actions ordinaires de la compagnie. Le ministre de la Justice, soit dit en passant, a affirmée qu'aucune aide ne sera accordée avant le parachèvement du chemin, d'après une des clauses. Mais il a eu la franchise de citer une autre clause qui change tout cela et laisse à la discrétion du gouvernement le pouvoir d'accorder de l'aide à la compagnie à mesure que les travaux avancent ; et personne n'a de doute sur ce point, c'est qu'on a l'intention de prêter secours à la compagnie en tenant compte du degré d'avancement des travaux. Or, étant admis, comme je l'ai dit sur cet arrrangement pour dire que la compagnie du Grand Tronc est partie contractante et concernée dans ce contrat, quelle garantie cet arrangement nous offre-t-il de sa part ? Où est la sanction de cette clause? En étudiant le bill dans toute sa teneur, nous ne trouvons nulle part cette réserve que le gouvernement ne sera pas tenu de remplir ses obligations à moins que la Compagnie du Grand Tronc n'entre en possession de ces $25,000,000 d'actions ?

Y a-t-il dans le contrat une clause qui empêche la Compagnie du Grand Tronc de se dessaisir de ces obligations pendant les cinquante ans, et qui déclare que le transport de ces actions sera nul et sans effet ? J'ai repassé tout le bill et il n'est nullement question de cela. Au demeurant, vous déclarez devant la Chambre et le pays qu'il est de la plus haute importance que le Grand Tronc soit intéressé dans l'entreprise jusqu'à concurrence de $25,000,000 des actions ordinaires, qu'il doit acquérir d'une manière ou de l'autre moyennant paiement, et la seule garantie de l'exécution de cette partie du contrat est contenue dans la clause 27 qui impose à la compagnie cette acquisition, tandis que le contrat lui-même ne lie en aucune façon la Compagnie du Grand Tronc, puisqu'elle n'est pas partie contractante. Par conséquent il ne vous reste comme garantie de l'accomplissement de cette condition capitale que la convention avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'est pas encore formée, qui sera constituée en corporation en vertu d'une charte accordée par la Chambre. En admettant l'importance capitale que vous attachez à la chose, que ferez-vous si le Grand Tronc n'acquiert pas ces actions, soit au pair, soit autrement ? Pouvez-vous les lui imposer de force ? Pouvez-vous vous dégager des obligations que vous impose le contrat ? D'après le ministre de le Justice, cela est permis ; si je l'ai bien compris, ces conditions sont subordonnées entre elles, et si une des parties se soustrait à ces obligations, il y a rupture complète et l'autre se trouve dégagée de tout. Cependant, les termes de l'article 27 sont ceux d'une convention ordinaire :

La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs—

Et ainsi de suite. Après cela où trouvez-vous quoi que ce soit pour faire naître l'idée, chose qui frapperait tout homme de loi, que ceci est une condition préalable ? Dit-on cela en terme général? Dans le cas contraire, où sont les paroles qui indiquent que c'est une condition préalable à l'accomplissement par le gouvernement de ces obligations contenues dans le contrat ? Le ministre de la Justice qui connaît le contrat à fond, qu'il a étudié d'un bout à l'autre, sera peut-être en état de nous éclairer sur ce point. Et en admettant que ce n'est pas une condition préalable qu'on n'établit pas de précédent, quel est votre remède si le Grand Tronc n'acquiert pas ces actions ? Si ce point capital du contrat reste lettre morte, qu'allez-vous faire ? Vous aurez recours à une action contre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, une action basée sur le contrat contre la compagnie dont tous les biens fonds sont hypothéqués pour le plein montant de leur valeur. Plus que cela, si vous poursuivez les compagnies, quels dommages pouvez-vous obtenir de la part du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie fait une convention avec la Couronne qu'elle fera accepter par une autre corporation, jouant le rôle de tierce personne et qui s'appelle la Compagnie du Grand Tronc, certaines actions. Si cette compagnie n'acquiert pas ces actions, et si le pacte est rompu, quel sera le montant des dommages ? Pouvez-vous obtenir plus que les dommages nominaux contre le Grand-Tronc-Pacifique ? Je n'hésite pas à dire que non. Le ministre de la Justice, ne se risquerait certainement pas à déterminer ce soir dans la Chambre le montant des dommages que l'on pourrait espérer du Grand-Tronc-Pacifique, pour rupture de contrat. Même si on vous accorde des dommages, où allez-vous mettre la main sur des valeurs ou des propriétés de cette compagnies pouvant servir à les payer ? Je vais plus loin : Voici une clause qui oblige le Granc Tronc de détenir ces actions pendant toute la durée du bail. Devant cette Chambre le premier ministre, le ministre des Finances et plusieurs autres membres du cabinet ont mis en relief ce point essentiel, à ce qu'ils prétendent. Tout l'argumentation du ministre des Finances a roulé là-dessus cet après-midi. Il disait : Ces actions ne seront pas offertes sur le marché, vous ne pouvez pas les mettre entre les mains de détenteurs de bonne foi moyennant finances, attendu que le Grand Tronc est obligé de détenir ces actions pendant une période de cinquante ans et de n'opérer aucun transport de ces actions pendant ce temps-là.

Quelle garantie avons-nous que le Grand Tronc ne se défera pas de ces actions avant l'expiration des cinquante ans ? Ce contrat ne lie pas la Compagnie du Grand Tronc S'il transportait ces actions, qu'arriverait-il? Le ministre de la Justine prétend-il que le transport serait nul et sans effet ? S'il est de cette opinion là, il admettra au moins que c'est une question douteuse, et qu'il serait préférable de mieux définir et de rendre plus claire cette clause, soit dans le contrat même, soit par un acte du parlement, en stipulant que, ni le Grand Tronc, ni le Grand-Tronc-Pacifique ni aucune compagnie ou personne n'aura le droit de soulever cette question, soit au parlement, soit devant les tribunaux du pays. Mais comme sanction de cette clause, vous n'avez pas un seul mot dans ce contrat, au-delà de convention pure et simple avec le Grand Tronc que ces actions ne seront pas transportées ; vous n'avez pas même cela, vous n'avez autre chose qu'une entente que la compagnie du Grand Tronc—

—retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

Il est possible que le ministre de laJustice ne soit pas d'accord avec moi sur ce point. Je crois néanmoins avoir raison, et en m'appuyant sur l'importance que le gouvernement attache à cette clause, j'ai l'honneur de proposer ce qui suit :

Qu'on modifie l'article 7 en y ajoutant les paragraphes suivants :

(2) Nonobstant le contenu de cet acte et de cette convention, Sa Majesté le Roi représentée au Canada pour les fins de la présente, par le gouvernement du Canada, ne sera pas tenue ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulations dudit contrat au nom de Sa Majesté le Roi agissant comme susdit, si ce n'est que et jusqu'à ce que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ait souscrit des actions ordinaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique payables en espèces et au pair au montant de pas moins de $24,900,000.

(3) La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc détiendra lesdites actions ordinaires au montant susdit telles que souscrites et acquises tel que susdit, pendant toute la durée du bail mentionnée dans la clause 20 dudit contrat, et aussi longtemps qu'aucune des obligations garanties sera non rentrée et impayée, et toute promesse, transport ou cession d'une partie quelconque de ces obligations pendant ledit laps de temps sera nul et sans effet.

En adoptant cet amendement, vous commencez par enlever tout doute sur la nécessité de la part du Grand Tronc de prendre des actions ordinaires jusqu'à concurrence de la somme mentionnée ; et, ce qui me paraît encore plus important, vous stipulez par un acte du parlement que la Compagnie du Grand Tronc, du Canada, ayant acquis ces actions, les détiendra pendant toute la durée du contrat, et que tout transport ou cession de ces actions, pendant le temps susdit, sera nul et sans effet, ce serait mettre en pratique les idées que le gouvernement a exprimées lui-même sur la nécessité et l'importance de ces stipulations, et mettre à l'abri du moindre doute leur validité. De toute nécessité je me suis vu obligé de tenir compte de l'impossibilité d'amender un contrat qui a

M. BORDEN (Halifax).

été signé ; pour cette raison il m'a fallu présenter sous forme d'amendement au statut ce qu'on aurait pu insérer plus convenablement en premier lieu comme une des clauses du contrat, mais qu'on peut néanmoins insérer dans la loi comme moyen d'exécution des déclarations du gouvernement devant la Chambre au sujet de la stipulation la plus importante concernant cette transaction. En cela j'ai suivi jusqu'à un certain point le modèle que le gouvernement lui-même m'a mis sous les yeux dans la section 40 du contrat où il est dit ceci :

40. La compagnie devra, avant d'avoir droit à la garantie stipulée dans le présent contrat, fournir au gouvernement une preuve satisfaisante que toutes les justes réclamations des entrepreneurs, pour les matériaux, les gages et les fournitures, et toutes les justes réclamations contre les entrepreneurs ou les sous-entrepreneurs pour matériaux, gages et fournitures entrant dans la construction du chemin de fer et à lui fournis, ont été dûment acquittées.

C'est-à-dire que j'ai essayé dans cet amendement de rendre inéluctable de la part des compagnies cette stipulation qui, aux yeux du gouvernement, est d'une importance capitale ; et si ces compagnies ne s'y conforment pas, de délier le gouvernement de toute obligation de remplir ou d'exécuter les stipulations qui le concernent dans cet amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sous certain rapport, les termes de l'amendement expriment assez exactement l'intention des parties qui ont signé le contrat, et je suis d'avis que tout ce qui est utile dans l'amendement est déjà contenu dans le contrat. Si mon honorable ami veut y référer, il constatera que le gouvernement a pris sur lui de garantir les obligations de la Compagnie se rapportant à la division de l'ouest après le parachèvement du chemin de fer jusqu'à la côte de l'océan Pacifique.

Le gouvernement n'est pas tenu de garantir un seul dollar des obligations de cette compagnie tant que la construction et l'outillement des deux tronçons, celui de l'ouest et celui de l'est, ne seront pas terminés. Il est vrai que, à mesure que la construction avance, le gouvernement peut, s'il le juge à propos, donner de l'aide à la compagnie et garantir ses obligations, mais rien ne l'oblige de le faire. Quelles sont maintenant les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? elle est obligée de pourvoir à ce que la Compagnie du Grand Tronc détienne des actions au montant de $25,000,000. Elle est encore obligée d'obtenir la garantie par la Compagnie du Grand Tronc de la seconde série d'obligations après que le gouvernement aura garanti la première émission. Dans de pareilles circonstances, et en considérant que la compagnie s'engage envers le gouvernement à faire acheter ou acquérir par le Grand Tronc pour $25,000,000 d'actions, et, de plus, que la compagnie s'engage vis-à-vis du gouvernement à obtenir de la part du Grand Tronc la garantie de la seconde émission d'obligations, comment est-il concevable de conclure de là qu'on peut forcer le gouvernement de garantir la première émission d'obligations avant que ces conditions aient été remplies ? Cependant, je suis disposé à mettre l'amendement à l'étude, et de laisser la question en suspens. S'il est nécessaire de rendre plus explicite l'intention des parties sur ce point, ou de spécifier que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique remplira l'obligation de s'assurer l'assistance et la coopération de la Compagnie du Grand Tronc, ce que nous considérons comme un point aussi essentiel que la construction du chemin de fer, nous sommes prêts à adopter l'amendement, et, à cet effet, j'ai demandé au comité de le laisser en suspens, pour que j'aie l'occasion de l'étudier exclusivement à ce point de vue.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, ce qu'a suggéré l'honorable ministre de la Justice est absolument raisonnable. Je n'ai aucune objection à soulever, et il me ferait grandement plaisir d'accepter cette opinion. A ce propos, je puis lui dire que je n'entends pas être lié trop étroitement par la lettre même de l'amendement que j'ai proposé, car, comme il y a à peine 48 heures que je suis de retour de la campagne, je n'ai pas eu beaucoup de temps à ma disposition pour donner à ma proposition toute l'attention sérieuse qu'elle mérite. Je serais très heureux de discuter cet amendement avec mon honorable ami, soit ici-même, soit privément, à son choix. Qu'on me permette, toutefois, de lui faire remarquer, dans cette circonstance, que la clause 27 dont nous avons parlé tous deux, n'indique aucune limite de temps avant laquelle la Compagnie du Grand Tronc devra acquérir ces actions. Il pourra répondre, peut-être, qu'aucune période n'étant fixée, il est à présumer que celle-ci ne sera que d'une durée raisonnable. J'ignore s'il en sera ainsi, mais, à tout événement, il me semble que c'est là un détail dont il devra tenir compte en décidant si le gouvernement sera prêt à accepter ou à rejeter un amendement semblable à celui que j'ai recommandé.

M. NORTHRUP : Vu la demande de l'honorable ministre de la Justice, je n'ai pas l'intention d'occuper bien longtemps l'attention de la Chambre ; mais je crois qu'il me pardonnera, s'il se propose d'étudier cette clause, d'appeler son attention sur un point qu'il semble avoir négligé. Il a expliqué que le gouvernement pouvait ne rien faire, tant que le chemin de fer ne serait pas terminé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement n'est pas obligé de fournir une garantie.

M. NORTHRUP : Si cela est exact, il pourrait en arriver naturellement à une conclusion différente de celle qu'il tirerait si le gouvernement était obligé de donner une

garantie avant le parachèvement de la voie. En lisant la clause 36, et en tenant compte de la différence qui existe entre une obligation légale et une obligation pratique, nous constaterons que le gouvernement doit garantir absolument les obligations au cours de la construction de ce chemin de fer. Je reconnais volontiers qu'il n'y a pas d'obligation morale.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Une obligation morale ne peut engager la responsabilité du gouvernement.

M. NORTHRUP : Une obligation légale est une chose ; c'est une obligation que la loi peut imposer à quelqu'un, tandis qu'une obligation pratique est une autre chose ; c'est une obligation que tout homme sensé acceptera pour se protéger lui-même. L'obligation morale est bien différente. Il est dit, dans l'article 36, que :

Des obligations intérimaires de la compagnie, garanties par première hypothèque, pourront, de temps à autre au cours des travaux et pour activer les travaux de construction de la division de l'ouest, être émises par la compagnie et garanties par le gouvernement.

J'avoue volontiers que dans tout cela, il ne saurait être question d'une obligation légale. Pourtant, en lisant dans ce contrat une stipulation qui oblige la compagnie à construire 1,400 milles de chemins de fer, en constatant que la compagnie n'a pas les moyens de les construire, si elle ne peut compter sur le crédit que lui procureront la garantie du gouvernement et celle du Grand Tronc, et sachant que le gouvernement doit garantir 75 pour cent du coût de cette entreprise, on peut évidemment voir qu'en homme d'affaires sensés et pratiques, les ministres, pour protéger le gouvernement, doivent fournir une garantie, selon le degré d'avancement des travaux, car, dans le cas contraire, le prix peut être tellement élevé que la dernière garantie qu'il leur faudra donner, se trouvera par le fait même plus considérable. J'espère que le ministre de la Justice tiendra compte de ce point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En quoi, d'après mon honorable ami, consiste le caractère de l'obligation morale où se trouvera placé le gouvernement envers la compagnie, suivant la clause 36, si la compagnie ne remplit pas les obligations que lui imposent les stipulations 26 et 34 ?

M. NORTHRUP : J'ignore pourquoi le ministre de la Justice me pose cette question. En effet, j'ai pris grand soin de dire et de répéter à maintes reprises, que je ne faisais aucunement allusion aux obligations morales. J'ai dit, aussi clairement que la langue anglaise peut le permettre, qu'il y avait trois sortes d'obligations, savoir : l'obligation légale, l'obligation pratique et l'obligation morale, et que je ne voulais pas m'occuper de cette dernière. Vu que le gouvernement s'engage à garantir 75 pour 100 du coût de la section de l'ouest, il a intérêt à ce que cette dernière soit construite à meilleur marché possible. Il va sans dire que plus tôt on pourra faire un paiement comptant, moins cher lui coûtera la construction de la voie. On a reconnu, aujourd'hui, que l'argent qui servira à la compagnie à payer les entrepreneurs, doit provenir des obligations garanties par le gouvernement d'une part, et par le Grand Tronc de l'autre ; plus tôt la compagnie pourra emprunter l'argent, moins cher elle paiera pour la construction du chemin. Elle ne peut émettre d'obligations, tant que la voie ne sera pas terminée ; mais la clause 36 déclare qu'elle pourra mettre sur le marché des obligations temporaires que le gouvernement pourra garantir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ne serions-nous pas forcés, pour nous protéger nous-mêmes, d'en agir ainsi, si la compagnie ne réussissait pas dans son entreprise ? Ne nous excuserait-on pas de suivre cette ligne de conduite ?

M. NORTHRUP : Si, dans ces circonstances, le gouvernement avait raison d'en agir ainsi, alors la rédaction de cette clause, en tant qu'elle s'applique au gouvernement, devient complètement inutile.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement se trouverait-il obligé d'une manière quelconque, de remplir les conditions mentionnées dans la clause 36, si la compagnie ne se conformait pas auparavant aux obligations que lui imposent les deux autres clauses ?

M. NORTHRUP: Je ne vois aucun rapport entre les deux cas. La compagnie doit, pour construire sa voie, obtenir l'argent nécessaire d'une source quelconque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La compagnie s'oblige envers nous à obtenir du Grand Tronc qu'il prenne des actions au montant de $25,000,000, et qu'il garantisse, en outre, la seconde émission d'obligations. Si le Grand-Tronc-Pacifique se trouve dans l'impossibilité de remplir ces conditions, peut-on nous demander de faire pour lui ce qui constitue absolument une faveur, d'après la clause 36 ? C'est là le point que j'ai soulevé.

M. NORTHRUP : Il serait bon que la Chambre comprît que le ministre de la Justice répond à ma question en déclarant que la compagnie doit obtenir $25,000,000 comptant du Grand Tronc. C'est autant d'acquis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député se trompe en disant que j'ai déclaré cela.

M. NORTHRUP : Dans ce cas, j'ai mal saisi ce qu'a dit le ministre. J'ai compris qu'il nous a déclaré que c'était là le moyen que le compagnie avait de se procurer l'argent qu'il lui fallait et que, par conséquent, il ne serait pas nécessaire d'accorder cette garantie.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice avouera que la question de savoir si ces conventions ne dépendent pas l'une de l'autre, et si l'une n'implique pas une condition suspensive quant à l'autre, dépend très souvent de circonstances extrêmement délicates ; c'est une question sur laquelle les cours de justice ne rendent pas des jugements semblables. Si je ne me trompe, le ministre de la Justice considère la clause 27 comme créant une condition suspensive à l'égard de l'article 36. Je croirais difficilement que la question de la " condition suspensive " pût se soulever ici, parce que la clause 36 comporte l'attribution d'un pouvoir et non l'imposition d'une obligation. Elle permet au gouvernement de faire ou de ne pas faire une chose, selon sa discrétion. C'est pourquoi, malgré toute la déférence que j'ai pour mon honorable ami, je ne puis voir comment cette question peut se soulever. Mais une question se présente infailliblement par suite de la différence qui existe entre la clause 27 et les autres stipulations du contrat, c'est celle de savoir si l'on doit les considérer comme dispositions indépendantes les unes des autres, c'est-à-dire que si l'une des parties ne remplit pas les stipulations de ces clauses, l'autre partie ne sera pas obligée d'accomplir l'obligation correspondante. Je ne vois dans ce contrat rien qui m'indique que la clause 27 contient une stipulation de ce genre.

Il y a un autre point auquel j'ai fait allusion. Il n'y a pas de limite de temps assignée à la Compagnie du Grand Tronc pour acheter les actions en question. Avant que nous abandonnions la clause 7, j'ai un autre amendement à proposer, et comme, probablement, le ministre de la Justice désire l'étudier, il vaudra peut-être mieux le discuter dès maintenant.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans le but de comprendre parfaitement ce que mon honorable ami a en vue, en proposant cet amendement, me sera-t-il permis de lui demander s'il demande que l'obligation imposée à la compagnie par la clause 29 du contrat, soit invoquée contre le gouvernement par la compagnie, comme cela se produit entre parties à un contrat, sans que la compagnie observe les dispositions des clauses 27 et 34 ?

M. R. L. BORDEN : Je dirai que, comme il n'y a aucun temps d'assigné par la clause 27, cela est de nature à soulever un doute qu'il vaut mieux faire disparaître. Je dis de plus que l'honorable ministre n'a pas répondu à mon amendement sur le point que j'ai soulevé relativement aux stipulations de la clause 27 qui exige que le Grand-Tronc-Pacifique détienne les actions. Sous ce rapport, il me semble que le gouvernement n'a qu'un simple contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, et que la Compagnie du Grand Tronc acquérant ces actions, et ne se trouvant liée par aucun contrat, peut céder ces actions à une tierce personne qui se trouverait ainsi à avoir un juste titre à ces actions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami n'oublie pas le fait que ce contrat deviendra loi.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais c'est une loi qui ne contient aucune prohibition, par contrat avec le Grand Tronc, relativement à la cession de ces actions. Tout ce que nous avons devant nous n'est qu'une convention à laquelle la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie. Nous avons, sans doute, un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, une autre compagnie distincte, et par ce contrat, le Grand Tronc devra détenir ces actions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et cette autre compagnie devient partie au contrat et acquiert ces actions, en vertu de cette stipulation statutaire.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais elle n'est pas liée par contrat, et elle n'est aucunement partie à la convention que nous discutons maintenant.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je l'ignore.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice aurait alors une cause très intéressante à plaider devant les cours civiles. Si cette stipulation a cette importance suprême que lui donnent le premier ministre et d'autres membres du ministère, on devrait la rédiger de façon à faire disparaître tout doute à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je reconnais qu'il ne devrait exister aucun doute à ce propos.

M. R. L. BORDEN : Dans le but d'expliquer l'objet que j'ai en vue, en soumettant l'autre amendement à l'attention du gouvernement et de la Chambre, je veux faire remarquer que, dans le préambule de ce projet de loi, on trouve ce qui suit : " Il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer transcontinental national, qui sera exploité comme chemin de fer public à travers le Canada ". Dans le préambule du contrat on trouve que l'objet de ce dernier est d'ouvrir à la colonisation et de développer la zone située au nord du Dominion, d'encourager le commerce intérieur et extérieur du Canada, et de donner un nouvel essor au commerce des ports canadiens. Mon très honorable ami, en présentant cette mesure à la Chambre, a attaché beaucoup d'importance à cet aspect de la question, et son exemple a été suivi par d'autres membres du ministère qui ont pris la parole au cours de la discussion de ce projet de loi. On a présenté au pays cette mesure comme devant nous donner non seulement une route exclusivement canadienne, mais encore une voie ferrée par laquelle les produits de l'ouest seraient transportés aux ports de mer du Canada pour être expédiés de là aux marchés

d'Europe. Mon honorable ami, le ministre de Commerce, dans son discours lorsque ce projet de loi a été lu la deuxième fois, s'est servi d'un langage très significatif, si on le considère à ce point de vue. Voici ce qu'il disait. Je cite les Débats, page 9894 :

Il se présente une autre considération que cette Chambre ne doit pas perdre de vue. Le Grand Tronc a des correspondances nombreuses. Il s'étend jusqu'à Chicago, et si nous refusions de coopérer avec lui, si nous refusions d'accepter la main qu'il nous tend, le Grand Tronc trouverait bien moyen de pénétrer jusqu'au Manitoba et au Nord-Ouest, sans passer par le territoire canadien.

J'ignore si mes amis des deux côtés de la Chambre se sont arrêtés sur la signification de ce fait que la distance à vol d'oiseau entre Winnipeg et Chicago est exactement de 700 milles, et que, si le Grand Tronc le désirait, il lui serait facile de pénétrer dans le Nord-Ouest à travers le territoire américain. Il est bien vrai—et c'est un avantage en notre faveur—qu'en face d'une pareille tentative il lui serait impossible d'obtenir de nous de l'aide pour construire un chemin de fer transcontinental. Mais je répète que si nous déclinions l'offre qui nous est faite, c'est nous qui serions à blâmer, et nous ne pourrions pas raisonnablement lui faire des reproches s'il profite des raccordements existants et dirige par cette voie sa ligne jusqu'au Nord-Ouest.

Le ministre du Commerce, d'accord sur ce point avec quelques autres membres du ministère, semble croire que ce contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Cette convention, comme je l'ai dit à maintes reprises, et comme le fait a été reconnu, n'est aucunement un contrat avec le Grand Tronc. Ce que je veux signaler au chef du gouvernement, aux membres du ministère et à la Chambre, c'est que le ministre du Commerce nous a signalé, dans les paroles que je viens de citer, un danger très grave. Que trouve-t-on dans ce bill pour empêcher le Grand Tronc de faire précisément ce dont il est question ici le lendemain de la ratification de ce contrat ?

Y a-t-il quelque garantie dans ce contrat ou dans ce projet de loi, pour protéger le pays contre le péril que le ministre du Commerce a cru de son devoir de signaler à l'attention du peuple de ce pays ? Je n'en connais, je n'en trouve aucune, parce que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie à ce contrat et qu'elle a pleine liberté, en tout temps à partir de ce jour, de faire cela même que le ministre du Commerce a fait ressortir comme constituant un danger très grave pour les habitants du Canada. Il est vrai qu'une partie de ce projet de loi exige la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Moncton. Cela peut arriver, mais le Grand Tronc est libre de ses raccordements entre Chicago et Winnipeg, et, si cela arrive quelle sera notre position ? Le Grand Tronc trouvera-t-il un plus grand intérêt à transporter les marchandises de l'ouest sur ses propres lignes, à son propre terminus de Portland, ou sur le Grand-Tronc-Pacifique dont il tiendra un bail ? Il me semble que

c'est là une considération importante pour le gouvernement, et qu'il est du devoir de ce dernier en tenant compte des remarques du ministre du Commerce, de ce membre important du ministère, de cet homme qui occupe une place si considérable dans la vie publique et dont les capacités ne sauraient être niées, de mentionner dans ce bill et dans ce contrat de quelle façon, ils ont préservé le pays du danger dont a parlé l'honorable ministre. Jusqu'à l'heure actuelle je n'ai pu trouver dans cette convention et dans ce projet de loi une disposition quelconque qui puisse être considérée comme nous protégeant raisonnablement contre un péril de ce genre. On dira peut-être que les clauses 42, 43 et 45 du contrat contiennent des stipulations dont le but est d'obtenir que le trafic de l'ouest soit transporté sur cette ligne canadienne, construite sur le territoire canadien, jusqu'aux ports du Canada, et que le Grand-Tronc-Pacifique ne devra pas dans aucune affaire de son ressort, soit directement, soit indirectement, conseiller ou encourager le transport de tel trafic par d'autres routes que celles mentionnées. Au risque de passer pour ennuyeux, je ferai remarquer encore à mon honorable ami et au gouvernement que le Grand Tronc n'est pas partie à telle convention. C'est le Grand-Tronc-Pacifique seul qui se trouve partie à ce contrat. Quant à la Compagnie du Grand Tronc, elle peut absolument, malgré les stipulations de cette convention, faire précisément ce que le ministre du Commerce nous a signalé comme constituant un péril grave.

Dois-je comprendre que mon très honorable ami ne partage pas cette opinion ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; c'est le raisonnement que je trouve mauvais.

M. R. L. BORDEN : Quant au raisonnement, si mon très honorable ami le trouve mauvais, il diffère d'avec le ministre du Commerce, qui a signalé très nettement le danger qui nous menace ; et c'est à mon très honorable ami à montrer—ce qu'il ne peut faire, je crois—qu'il sera plus dans l'intérêt du Grand Tronc—non pas du Grand-Tronc-Pacifique—d'expédier des marchandises par la section de l'est que par Winnipeg et Chicago, en suivant les ramifications de son chemin de fer aux Etats-Unis, jusqu'à son terminus à Portland. C'est la tâche qui s'impose à mon très honorable ami, tâche qu'il aura beaucoup de difficulté, je pense, à remplir. Le ministère, ayant, il y a un instant, fait rejeter la proposition de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), la Compagnie du Grand Tronc, tout en détenant pour $25,000,000 d'actions dans le Grand-Tronc-Pacifique, pourra n'avoir pas un seul million de ses propres fonds engagé dans l'entreprise ; mais par suite du nombre d'actions qu'elle détiendra, elle règlera absolument et complètement la ligne de conduite du Grand-Tronc-Pacifique. Et tout en exerçant virtuellement de cette manière la

gestion du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc ne sera soumise à aucune des obligations imposées par ce contrat au Grand-Tronc-Pacifique. C'est là la position dans laquelle mon très honorable ami se trouvera placé ; et je lui rappelle de nouveau les paroles de son propre collègue, le ministre du Commerce, qui a signalé ce danger très grave. Je demanderai au très honorable premier ministre d'indiquer une seule ligne, soit dans le contrat, soit dans le bill, qui mette le peuple à l'abri de ce danger. Mais le ministre du Commerce n'a pas été seul à signaler le danger à cet égard ; d'autres membres du cabinet en ont parlé également. Voyons ce qu'en a dit le ministre de l'Intérieur. A la page 8877, (version française des Débats) on lui fait dire :

Le chemin de fer du Grand Tronc a une ligne entre Montréal et Portland. C'est une ligne magnifique, bien outillée, du genre le plus moderne, et ayant une installation terminale qui, m'assure-t-on, a coûté de $20,000,000 à $25,000,000. Les gens du Grand Tronc nous disent que les facilités qu'ils ont pour faire des affaires entre Montréal et Portland sont encore insuffisantes.

Puis, à la page suivante, au sujet du raisonnement du mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), il dit :

Mon honorable ami d'Hamilton a aussi contribué à ce débat d'une autre manière. Il a démontré avec des détails et avec beaucoup d'exactitude que la subdivision de cette voie ferrée qui traversera les prairies sera plus facile à construire que la division de l'est ; et que, vu que la Compagnie du Grand Tronc commencerait probablement par cette section et la construirait le plus rapidement possible, cette voie ferrée dans la partie ouest du Canada, ou une partie considérable de cette ligne—je crois qu'il a dit des centaines de milles—serait nivelée et construite pour faire des affaires avant que le gouvernement eût construit la section de l'est entre Québec et Winnipeg. Mon honorable ami s'est ensuite mis en devoir de démontrer que le résultat en serait que le chemin de fer du Grand Tronc, longtemps avant que la ligne du gouvernement fût construite jusqu'à Winnipeg, transporterait du blé du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, l'emporterait vers les lacs et l'expédierait sur les marchés de l'univers. On m'excusera si je ne considère pas cela comme un danger grave à redouter.

Qu'est-ce que dit le ministre du Commerce et qu'est-ce que dit le ministre de l'Intérieur ? Le premier nous signale très nettement le péril dont j'ai parlé il y a un instant ; quant au second, il accepte sans hésitation la déclaration de l'honorable député d'Hamilton que la section de prairie sera construite bien des années avant que la section de l'est soit complétée. Il est vrai, dit-il, que les grains seront transportés par la voie des lacs ; et en faisant cette admission, il réduit à néant une autre affirmation qu'il avait faite précédemment, à l'effet que ces grains seraient transportés entièrement par voie ferrée. Si le grain peut être transporté entièrement par voie ferrée, en suivant la section de l'est, est-il un honorable député qui refuse d'admettre qu'il sera plus profitable de le transporter par les lignes du Grand Tronc se raccordant à Winnipeg, comme nous l'a laissé prévoir le ministre du Commerce. S'il est possible de la transporter entièrement par voie ferrée à travers une solitidue, sûrement, il sera possible de le transporter à moins de frais à travers des pays habités, comme ceux traversés par les lignes du Grand Tronc dans les Etats-Unis ; et c'est par là que le transport se fera si la prédiction du ministre du Commerce se réalise.

De sorte que, si le gouvernement ne nous trompe pas, le trafic, au lieu de suivre la voie des lacs, s'écoulera pendant un certain nombre d'années au moins en suivant les voies de raccordement du Grand Tronc entre ses lignes de Chicago et la ville de Winnipeg. C'est là le danger signalé par le ministre du Commerce. Qu'on me permette de faire une observation qui mérite bien d'être considérée par le gouvernement, si pendant quatre ou cinq, et peut-être six ans, avant que cette section de l'est soit terminée, il s'établit des raccordements avec le Grand Tronc aux Etats-Unis, si le courant du trafic prend cette direction, s'il se construit des élévateurs et si les maisons américaines entreprennent de transporter le grain par cette voie, ne sera-t-il pas un peu difficile de détourner ce trafic vers la section de l'est et vers la rive nord du lac Supérieur ? Je soumets instamment cette observation à l'examen du premier ministre en sa qualité d'homme pratique, et en vue de corroborer les raisons très sérieuses avancées par son très honorable collègue le ministre du Commerce. A l'appui de l'opinion exprimée par le ministre de l'Intérieur, au sujet du retard dans la construction de la section de l'est, une fois la section de prairie terminée, je rappellerai les paroles dont s'est servi le ministre de la Justice aux pages 9280 et 9281 de l'édition française des 'Débats' ; et à l'appui de ce que j'ai dit, relativement aux grands intérêts possédés par le Grand Tronc aux Etats-Unis, je prie la Chambre de se reporter à l'opinion exprimée par le ministre des Finances à la page 8829 du même volume. Parlant de ces intérêts, mon honorable ami dit :

L'ancien chemin de fer du Grand Tronc n'a jamais été une ligne nationale dans l'acception véritable du terme. Je n'en fais point reproche à la compagnie. Ce chemin de fer fût construit avant la confédération, à une époque où il semblait que Portland fût le port le plus avantageux pour notre commerce maritime, et c'est dans cette pensée que le Grand Tronc y a dépensé d'importantes sommes d'argent. Il est donc tout naturel qu'il cherche à utiliser les installations de tête de ligne qu'il a faites à Portland. Je ne puis l'en blâmer. Mais force a été au Grand Tronc de reconnaître que le Canada d'aujourd'hui n'est plus le Canada d'alors. Je me rappelle que lorsqu'on eut terminé la construction de l'Intercolonial, il se fit beaucoup d'agitation quand on proposa de manifester notre indépendance des Etats-Unis en

faisant passer nos malles par Halifax au lieu de Portland.

Vous ne pouvez blâmer la compagnie de cela ; vous n'avez aucune convention avec elle qui l'oblige à ne pas se servir de ses installations terminales à Portland et de ses raccordements dans les Etats-Unis. Deux ou trois des collègues de mon très honorable ami lui ont fait connaître la situation dans les termes que j'ai dits. Le ministre du Commerce a reconnu l'existence de ce grave danger ; mais il a trouvé que le bill nous met de quelque manière à l'abri. Pour ma part, je ne vois rien dans le bill qui amoindrisse ce danger. Le ministre de l'Intérieur ne s'inquiète aucunement à la pensée que la section de prairie sera complétée bien des années avant la section de l'est. Le ministre du Commerce nous fait voir qu'en toute probabilité le chemin de fer du Grand Tronc se raccordera à Winnipeg et transportera le grain jusqu'à Portland ; et pourtant on appelle ce chemin de fer le National Transcontinental, construit dans le but d'expédier les produits canadiens à travers le territoire canadien, vers les ports de mer canadiens.

Quelles sont les probabilités à cet égard ? N'est-il pas possible que le Grand Tronc Pacifique dans le cours de l'année prochaine construise quatre ou cinq cents milles, ou peut-être sept ou huit cents milles de chemins de fer dans la section de prairie ? Durant ce temps vous serez peut-être à faire les relevés topographiques pour la division de l'est, mais certainement vous ne serez pas très avancés dans la construction. La Compagnie du Grand Tronc, pourvue de centaines de milles de chemin de fer dans les plaines fertiles de l'ouest, recueillera ce grain, et la question est de savoir comment le transport s'en effectuera vers l'est. Atteindra-t-il l'est par la voie combinée du chemin de fer et des lacs ? Est-ce là ce que va prétendre mon très honorable ami ? Si c'est là son raisonnement, il fait voir toute la fausseté de l'attitude du gouvernement sur cette question ; car la prétention de ces messieurs a toujours été que ce grain sera transporté par voie ferrée entièrement et non pas par la voie d'eau combinée avec la voie ferrée. Ils ne peuvent s'échapper en adoptant ce raisonnement, car l'honorable député de Norfolk-nord, dont le premier ministre a parlé comme de la plus grande autorité en matière de transport que nous ayons au Canada, fut chargé par le gouvernement d'établir que cette énorme quantité de grain de l'ouest devra s'écouler vers la mer entièrement par voie ferrée, et non par la voie d'eau combinée avec la voie ferrée.

Ainsi, mon très honorable ami, d'après son propre raisonnement, se trouve confronté avec ce danger que le grain, une fois transporté à Winnipeg par le Grand-Tronc-Pacifique sera transporté par le Grand Tronc, qui n'est pas lié par le présent contrat, et qui néanmoins dirige le Grand-Tronc-Pacifique; et il sera transporté à travers les Etats-Unis vers la ville de Portland et, de ce port, expédié en Angleterre. Or, je ne sache pas que mon très honorable ami ait réfuté les observations de ses collègues à ce sujet. Songez, M. le président, que le danger a été signalé par un ancien et estimé collègue du premier ministre, qui paraît croire, cependant, que nous sommes, de quelque manière, protégés contre ce danger par ce contrat. Comment ce contrat nous protège-t-il ? La Compagnie du Grand-Tronc est-elle partie à ces conventions ? Est-elle liée par ces stipulations ? En aucune façon. Et le danger signalé par le ministre du Commerce, n'est pas nié par le ministre de l'Intérieur.

Trois ministres d'Etat dont j'ai cité les paroles ce soir, ont reconnu l'intérêt du Grand Tronc dans ses installations terminales de Portland. Je suis sûr que si j'avais eu le temps d'examiner avec soin le compte rendu des Débats, j'aurais pu corroborer mes observations au moyen du témoignage de plusieurs autres députés de la droite. Mais par suite du peu de temps que j'étais en mesure de consacrer à cette étude, je n'ai pu m'occuper des déclarations que de trois des membres les plus importants du cabinet qui ont traité de la matière. Que faut-il faire dans les circonstances ? Le gouvernement fait-il réellement fond sur les engagements de la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique consignés au contrat? Je le suppose. Il compte sans doute, sur les stipulations contenues à l'article 42, dont j'ai parlé: " Le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes, dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes ", et, " La compagnie accepte l'aide à ces conditions ". Il compte, sans doute, aussi, sur les prescriptions de l'article 45, à l'effet d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique ne se trouve liée par aucune de ces stipulations; par conséquent, elle est parfaitement libre de faire ses raccordements à Winnipeg, et de concurrencer les voies canadiennes pour le transport de ces grains par chemin de fer vers les rivages de l'Atlantique. Or, le transport de ces grains par voie ferrée vers les rivages de l'Atlantique, en suivant cette ligne, les fera aboutir indubitablement à la ville de Portland, où, comme nous le dit le ministre de l'Intérieur, la Compagnie du Grand Tronc a des installations terminales qui lui ont coûté $20,000,000, et où, comme le ministre des Finances l'a dit très nettement, le Grand Tronc a son principal intérêt. Pas plus que le ministre des Finances, je ne blâme le Grand Tronc de chercher à assurer ses propres intérêts. Il a d'énormes capitaux engagés à Portland, et dans l'exploitation de son réseau, il a le droit de faire tout ce qu'il peut pour ses actionnaires pour leur assurer les plus forts dividendes possibles, et dans ce but, diriger le trafic sur Portland. La compagnie s'est fait accorder une charte, en vertu de laquel-

M. BORDEN (Halifax).

le elle a le droit d'exploiter des chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada, et ses principaux intérêts sont à Portland. Je ne blâme pas la Compagnie du Grand Tronc; mais je désire faire observer ceci: lorsque le gouvernement entreprend de donner de l'aide dans la mesure très large prévue par ce contrat et par ce bill, lesquels ont pour but d'assurer le transport des produits canadiens, par des lignes canadiennes et vers des ports de mer canadiens, il doit mettre le pays à l'abri du danger signalé en termes si vigoureux par le ministre du Commerce. Et j'ajoute queje ne trouve ni dans le contrat, ni dans le bill de dispositions suffisantes à cet égard. Je n'admets pas pour un seul instant que les stipulations de ce contrat conclu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous protégeraient suffisamment dans le cas où la Compagnie du Grand Tronc serait partie au contrat. Mais je dis qu'au moins ce serait un pas dans la bonne voie que d'exiger que la Compagnie du Grand Tronc fût liée par les stipulations de ce contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique. Et je dis qu'il n'y a rien là-dedans qui soit injuste. Car aux termes de ce bill, et dans ce projet tel qu'il est actuellement, que trouvons-nous ? Comme je l'ai dit auparavant, la Compagnie du Grand Tronc fait à un prix nominal l'acquisition de parts au montant de $25,000,000, et par là se rend maîtresse absolument du Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces conditions, il n'est que juste et raisonnable que chacune des stipulations, tout insuffisantes qu'elles soient, insérées en vue de la protection du public, lie non seulement la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi la Compagnie du Grand Tronc. Car c'est celle-ci, plutôt que celle-là qu'il nous faut craindre; et le danger a été signalé par le ministre du Commerce et le ministre des Finances. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de ligne de raccordement avec Portland, si ce n'est dans la mesure où il se confond avec le Grand-Tronc. Cette dernière compagnie se trouve dans une singulière position: comme le ministre des Finances l'a admis, elle ne diffère en rien de la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Finances a raison, en ce sens que la Compagnie Grand Tronc va régler absolument le mode d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, puisqu'elle détiendra la plus grande partie des actions, élira les directeurs, et, naturellement, désignera comme tels des gens qui agiront à sa guise.

Nous ne pouvons blâmer la Compagnie du Grand Tronc d'en agir ainsi si le gouvernement du pays juge à propos de la mettre en mesure de le faire. Mais je dis que le gouvernement du pays ne devrait pas mettre la Compagnie du Grand Tronc à même d'en agir ainsi. Le gouvernement canadien donne à la Compagnie du Grand Tronc (car, de l'aveu du ministre les Finances, le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont une seule et même compagnie) une forte subvention dans le but de construire un chemin de fer à travers un des plus beaux pays du monde, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur, dans le discours dont j'ai parlé. Il ne lui donne pas seulement une charte l'autorisant à construire un chemin de fer à travers ce pays, mais il lui accorde en outre une très forte subvention ; et je dis que dans ces circonstances le gouvernement doit voir à ce que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par les mêmes stipulations que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, afin que nous évitions les dangers que le ministre du Commerce a signalés à l'attention du peuple et du parlement.

Mon honorable ami le ministre du Commerce pense, je ne sais trop pour quelle raison, que nous sommes protégés contre ce danger. Mon très honorable ami nous dira tantôt, j'imagine, comment nous sommes protégés. Mais je dis que la Compagnie du Grand Tronc peut prolonger en aucun temps sa ligne jusqu'à Winnipeg ; elle peut concurrencer les autres voies pour le transport des grains de l'ouest qui auront été expédiés par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Winnipeg sans indication de la route à suivre au delà. Rien n'est plus facile. Et dans tout cela, la Compagnie du Grand Tronc ne se trouvera à contrevenir à aucun engagement imposé par ce contrat, pour la raison très simple qu'aucune obligation quelconque ne lui est imposée par ce contrat. Maintenant, comme je l'ai dit précédemment, je ne sache pas que ces stipulations imposées par le contrat au Grand-Tronc-Pacifique soient bien suffisantes ; je ne crois pas qu'elles le soient ; j'ai exprimé cette opinion auparavant. Mais telles qu'elles sont, on devrait, au moins, faire en sorte qu'elles lient le Grand Tronc aussi bien que le Grand-Tronc-Pacifique. Par conséquent je propose :

Que l'article 7 soit amendé par l'addition du paragraphe suivant :—

(2.) Nonobstant toute disposition du présent acte, ou toute stipulation du présent contrat, Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci dessus, ne sera tenu ou contraint d'accomplir, exécuter ou remplir aucun des engagement, conditions, ou stipulations dudit contrat, de la part du gouvernement du Canada, tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, les conventions suivantes :—

(a.) La Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada garantira les obligations de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pour le restant de la somme requise pour la complète construction de la division de l'ouest, ainsi qu'il est prescrit par l'article 34 dudit contrat.

(b.) La Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, détiendra les actions ordinaires de ladite Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au montant de $24,900,000, accomplira, remplira et exécutera, suivant leur véritable sens et teneur, tous les engagements, stipulations et conditions dudit contrat, lesquels, d'après ses termes, doivent être accomplis, rem-

plis et exécutés par ladite Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne sais trop si cela répond à tout, et il se peut, il est même probable qu'avant que ce bill ait passé par le comité j'aie un nouvel amendement à proposer dans le même sens, mais dans des termes plus précis et plus complets que ceux du présent amendement. Pour le moment, toutefois, ce que je demande au gouvernement de faire c'est ceci : en premier lieu, voir à ce qu'il ne soit pas lié par les stipulations du contrat à moins que la Compagnie du Grand Tronc ne consente à garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour le reste du montant requis. Autrement le gouvernement pourrait se trouver dans cette position-ci, que s'étant engagé à aider le Grand-Tronc-Pacifique, qu'ayant agi en vertu de l'article 34, il se trouverait plus tard avec un chemin en partie complété, et pour lequel le Grand Tronc refuse de garantir les obligations. Alors le gouvernement serait probablement contraint de garantir de nouveau les obligations ou de venir encore une fois en aide à cette compagnie.

Je dis donc que vous devriez lier la Compagnie du Grand Tronc par convention à garantir les obligations du Grand Tronc pour le montant nécessaire en vue de l'achèvement de la division de l'ouest, outre le montant qui sera prélevé au moyen de la garantie du gouvernement. C'est là ma première stipulation ; ma seconde c'est qu'aussi longtemps que la Compagnie du Grand Tronc aura la maîtrise du Grand-Tronc-Pacifique, règlera son mode d'exploitation, élira ses directeurs, (étant donné surtout le fait qu'elle s'assure cette influence prépondérante pour une somme nominale), elle sera tenue de garantir que le Grand-Tronc-Pacifique remplira tous ses engagements, se conformera à toutes les stipulations et conditions portées au contrat. A l'heure actuelle, le contrat est avec le Grand Tronc-Pacifique seulement. Je voudrais que la Compagnie du Grand Tronc y devienne partie plus complètement qu'elle ne l'est à présent. Mon honorable ami le ministre des Finances dit qu'il est de la plus grande importane que la Compagnie du Grand Tronc soit partie à ce contrat. Je voudrais qu'elle y devienne partie en garantissant que le Grand-Tronc-Pacifique se conformera à toutes les stipulations contenues au contrat. Par ce moyen le Grand Tronc devenant partie au contrat, verra à ce que le Grand-Tronc-Pacifique remplisse ses engagements. Mais actuellement, vous n'avez aucune telle garantie. Mon honorable ami le ministre des Finances en quelques phrases ronflantes déclare qu'il est très important que le Grand Tronc soit partie au contrat. Or, il n'y est aucunement partie, si ce n'est en ce sens qu'il exerce une influence prépondérante sur la compagnie, sans s'imposer aucune obligation. Voyez à ce qu'il devienne réellement, dans un certain sens, au moins, partie au contrat, en décrétant que tant qu'il dirigera les affaires du Grand-Tronc-Pacifique, il devra voir à ce que cette compagnie remplisse fidèlement les obligations qui lui sont imposées par le contrat. Je soumets donc, M. le président, cet amendement à la considération du gouvernement, avec pleine confiance dans son mérite ; j'espère que le gouvernement tiendra compte des déclarations très sérieuses faites par quelques-uns de ses membres ; qu'il apercevra le danger réel qui nous menace et qu'il verra à ce que nous soyons protégés contre ce danger, en forçant la Compagnie du Grand Tronc à devenir réellement partie à ce contrat et à se porter responsable dans le cas où le Grand-Tronc-Pacifique jugerait à propos de ne pas remplir les obligations imposées par le contrat.

Le PREMIER MINISTRE: La réponse au plaidoyer de mon honorable ami est très simple. Il a basé tout son amendement sur une opinion exprimée par mon collègue, le très honorable ministre du Commerce dans un discours prononcé lors de la seconde lecture du bill. Mon honorable ami, toutefois, n'a fait connaître qu'une partie du raisonnement de mon très honorable ami le ministre du Commerce. De fait, l'opinion signalée par mon honorable ami à l'attention du comité et formulée par le très honorable ministre du Commerce était à l'appui du bill actuellement en délibération. Parmi les raisons avancées par mon très honorable ami en faveur de la ratification du projet par le parlement, il y avait celle-ci : la Compagnie du Grand Tronc a déjà des ramifications aussi loin que Chicago. En ligne droite la distance de Chicago à Winnipeg est de 700 milles. Votez ce bill et la Compagnie du Grand Tronc n'aura aucun intérêt à construire une ligne de Chicago à Winnipeg en vue de se raccorder au Grand-Tronc-Pacifique, puisque nous leur aurons donné une voie de raccordement, au moyen de la nouvelle ligne par North-Bay, Toronto et Montréal. Rejetez ce bill, et vous forcez la Compagne du Grand Tronc à se raccorder par voie de Chicago. C'est là le raisonnement qu'il fit à la Chambre ; mon honorable ami n'en a aucunement saisi la portée. Je ne me rappelle pas si mon très honorable ami a présenté son raisonnement exactement comme je le fais, mais il était facile de saisir le sens de ses paroles. Du moment que le bill que nous avons à l'examen aura été passé, la Compagnie du Grand Tronc n'aura plus aucun intérêt à construire une ligne de Winnipeg à Chicago. Cette raison me paraît très juste, chacun reconnaîtra que mon très honorable ami avait raison de dire qu'une fois ce chemin de fer construit, une fois le Grand Tronc pourvu de sa voie de raccordement par le chemin que le gouvernement se propose de construire de North-Bay à Winnipeg, la Compagnie du Grand Tronc n'aura aucun intérêt quelconque à dépenser de l'argent pour la construction d'un chemin vers la région des prairies, puisqu'elle aura déjà accès à

cette région par le chemin projeté. La réponse à faire à mon honorable ami, c'est donc que le gouvernement ne pensait pas qu'il fût nécessaire de se garantir davantage contre le danger de la construction d'une ligne par le Grand Tronc de Chicago à Winnipeg, parce que, comme mon très honorable ami le ministre du Commerce l'a fait voir, la Compagnie du Grand Tronc n'a plus aucun intérêt à construire une telle ligne une fois le bill passé et le chemin de fer construit. Si nous construisions le chemin de fer de Winnipeg à North-Bay, nous servant de la ligne que le gouvernement d'Ontario se propose de construire et qui se rattachera à la nôtre près du lac Abittibi, quel intérêt le chemin de fer du Grand Tronc aurait-il à dépenser une somme considérable d'argent pour construire un chemin de fer très dispendieux entre Chicago et Winnipeg ? L'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc, c'est de s'assurer du trafic, et elle l'obtiendra plus facilement et à moins de frais par le projet actuellement en délibération que d'aucune autre manière. Par conséquent, il n'est nullement nécessaire de nous prémunir contre l'éventualité dont parle mon honorable ami. On peut dire la même chose de la division de Portland.

Une fois le chemin construit, comme il le sera, de Winnipeg au lac Abittibi, il n'y aura pas lieu de redouter la concurrence de Portland ; vous n'avez qu'à consulter la carte pour vous en convaincre ; car une fois qu'un train est parvenu à la longitude du lac Abittibi, il se trouvera beaucoup plus près de Québec que de Portland. Il se trouvera à moins de 500 milles de Québec et à près de 700 milles de Portland. Nous pensons que nous avons pris toutes les précautions pour empêcher de se produire l'éventualité que mon honorable ami prévoit, car le mérite même du projet que nous avons à l'étude sera la meilleure garantie contre la concurrence de la voie des Etats-Unis. Je ne vois pas quel rapport l'amendement proposé par mon honorable ami peut avoir à l'idée exprimée dans son discours. Dois-je comprendre que mon honorable ami n'est pas très sûr de son amendement et qu'il se propose de le compléter plus tard ?

M. BORDEN (Halifax) : J'ai déclaré dans cet amendement, qu'il est à propos d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc toutes les obligations qui sont imposées par le contrat à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai pris les garanties, quelles qu'elles fussent, insérées au contrat par le gouvernement et je les ai appliquées à la Compagnie du Grand Tronc. J'ai dit qu'à mon avis les stipulations portées au contrat à cet égard n'étaient pas aussi complètes qu'elles pourraient l'être ; et que tout en proposant cet amendement je n'avais nullement l'intention de donner à entendre qu'il renfermait l'exposé de tout ce qu'il pourrait être à propos de faire pour détourner le danger signalé par le très honorable ministre du Commerce. Pour le moment tout ce que je fais, c'est d'emprunter les termes mêmes dont le gouvernement s'est servi dans le contrat, et de dire que ces obligations imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seront également imposées à la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui regarde le nouveau chemin ?

M. BORDEN (Halifax) : En ce qui regarde tout ce qui est contenu au contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En ce qui regarde la section de l'ouest aussi bien que celle de l'est ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toute la nouvelle construction ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : J'avais compris que mon honorable ami songeait à ajouter quelque chose à son amendement ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui, mon très honorable ami ne se trompe pas. Je n'ai eu que quarante-huit heures pour étudier la question, et j'ai pensé que peut-être je serais en mesure de suggérer plus tard quelque modification qui me paraîtrait plus satisfaisante que celle soumise par moi actuellement.

Le PREMIER MINISTRE : Comme mon honorable ami prévoit qu'il pourra améliorer son amendement, nous ferions mieux de réserver l'article 7 en attendant.

L'article est réservé.

Article 8.

M. BORDEN (Halifax): Un des mes honorables amis désire soumettre un amendement à cet article. Il pensait que les modifications proposées par moi seraient discutées plus au long ; et en conséquence il n'est pas prêt à entamer la discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons réserver l'article.

L'article est réservé.

Article 9.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Avant que nous abordions la discussion de cet article, je proposerais que le terme " l'administration " pourrait être avantageusement remplacé par cet autre : " l'exploitation ", de manière à ce que l'article se lise ainsi :

La construction de la dite division de l'est et l'exploitation de cette division jusqu'à son parachèvement, etc.

L'article, tel qu'il est, a été emprunté au bill pour la construction du chemin de fer Intercolonial, et je ne suis pas très certain que le mot : " administration " conviendrait dans le cas actuel.

M. BARKER : La proposition faite par le ministre de la Justice soulève une question d'une très grande importance. Je conçois parfaitement que le ministre le la Justice se rende compte de la nécessité du mot : " exploitation " ; car pendant un certain nombre d'années, il y aura de grandes étendues de ce chemin de terminées qui devront être exploitées par l'Etat. Le gouvernement peut-il nous donner une idée de la manière dont ces sections seront exploitées avant que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique soit tenu de prendre le chemin à bail ? Le Grand-Tronc-Pacifique ne peut être forcé d'entreprendre l'exploitation de la section de l'est tant que les 1,900 milles ne seront pas tous parachevées. Il saute aux yeux qu'il pourra y avoir des sections de plusieurs centaines de milles de longueur de complétées de temps à autre, et la Chambre a le droit de savoir de quelle manière le gouvernement se propose de pourvoir à l'exploitation de ces sections dans l'intervalle, qui sera peut-être de cinq ou six ans. Le gouvernement devrait être en mesure de nous renseigner là-dessus. Il n'est pas suffisant de nous dire que le chemin sera exploité par des commissaires ; il faudra qu'il soit aménagé. Je ne suppose pas pour un instant que le gouvernement songe à laisser inexploitées de vastes sections du chemin une fois construites ; car alors les talus s'ébouleraient, les traverses pourriraient et le chemin se détériorerait complètement. Vous ne pouvez l'exploiter sans matériel roulant. Le gouvernement a-t-il une idée de la perte qu'on subira en exploitant des sections de cette nature ? Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire dans les circonstances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce qui est nécessaire pour le moment, c'est de prescrire que dans le cas où une section de ce chemin est en état d'être exploitée, les commissaires qui agiront de concert avec le gouvernement, auront le droit de l'exploiter eux-mêmes, et de la louer à la Compagnie du Grand Tronc, si celle-ci est disposé à s'en charger ; ou d'exploiter le chemin temporairement jusqu'à l'époque de son achèvement, au moyen de quelque autre arrangement qui sera jugé convenable. Je ne crois pas que pour le moment nous soyons appelés à faire davantage. Toutes ces questions sont importantes, et elles se présenteront en temps et lieu. La théorie de tout le projet c'est que nous pousserons la construction de ce chemin avec toute la diligence possible ; et tout ce qu'il est nécessaire de prescrire pour le moment c'est qu'en attendant l'achèvement et la location de ce chemin, les commissaires, ou toutes sociétés solvables avec lesquels ils concluront un arrangement, seront autorisés à exploiter le chemin.

M. BARKER : Ce n'est pas possible que le ministère demande au parlement de l'autoriser à exploiter 500 milles de chemin de fer, pour une période probablement de cinq ans, sans nous dire comment il se propose d'outiller ces 500 milles, de locomotives et de matériel roulant. La dépense sera considérable. Allons-nous nous engager dans cette exploitation les yeux fermés, avec précipitation, et sans examen, comme le gouvernement paraît l'avoir fait ? Allons-nous aveuglément autoriser le gouvernement du jour à nommer une commission qui agira entièrement à sa guise ? Voici 500 milles de chemin de fer complétés à travers un pays neuf, que, de l'avis du gouvernement nous regardons comme des marécages recouverts de pins rabougris ; à travers cette section du pays, nous aurons 500 milles de chemin, que les locataires ne sont pas tenus d'exploiter d'ici à plusieurs années, et qui resteront inexploités à moins que le parlement ne vote des sommes considérables en vue de leur aménagement. Evidemment, le ministère a dû considérer cette question avant de soumettre un tel projet au parlement. Il a dû se proposer d'exploiter le chemin. Le mot : "administration " a été employé ; mais le mot " exploitation " est beaucoup mieux. Mais même lorsqu'il s'est servi du mot : " administration ", il devait avoir l'intention d'exploiter le chemin. Il a dû se demander où il se procurerait les wagons et les locomotives, et pardessus tout où il obtiendrait le trafic. Qu'est-ce que le gouvernement va faire ? Quelle est son idée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est inexact de dire que nous y allons les yeux fermés. Il en sera de ce chemin comme de tout autre durant la période de sa construction. Le gouvernement s'efforcera d'en pousser la construction avec toute la célérité possible, tout en tenant compte de l'économie et de l'excellence des travaux ; et si aucune partie de ce chemin est en état d'être exploitée avant que nous ayons atteint la date où nous pouvons le remettre entre les mains du Grand-Tronc-Pacifique, alors indubitablement, si nous voyons qu'il est de l'intérêt public (comme il le sera sans doute), d'exploiter cette section, nous l'exploiterons. Mais le parlement se réunira une fois ou deux avant que nous ayons atteint ce point ; et je compte bien que nous aurons mainte occasion de nous occuper de ces questions à mesure qu'elles se présenteront de temps à autre. Nous n'y allons pas à l'aveuglette. Nous nous proposons de construire le chemin aussi rapidement que possible ; et si aucune section est prête à être exploitée avant que le moment soit venu de la transporter au Grand-Tronc-Pacifique, il nous faudra trouver quelque moyen de l'exploiter, soit directement par les commissaires, ou en la louant à quelque autre personne ou compagnie en état de l'exploiter.

M. BARKER : Le ministre des Finances ne saisit pas la portée de mon objection. Vous ne pouvez exploiter un chemin sans matériel roulant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit qu'on pouvait le faire.

M. BARKER : Le gouvernement a-t-il considéré comment il pourrait s'y prendre ? A-t-il même examiné la question ? Va-t-il faire l'acquisition de matériel roulant pour un parcours de 500 milles de chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas cette année.

M. BARKER : Mais une fois qu'il sera complété ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne sera pas complété d'ici à quelques mois.

M. BARKER : Alors, vous n'y avez pas songé du tout. Vous allez construire ce chemin de fer sans trop savoir ce qui arrivera lorsqu'il sera parachevé. Le ministre demande-t-il sérieusement au parlement de voter ce projet dans les circonstances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Alors je crains beaucoup que si l'honorable ministre se présentait devant une réunion d'actionnaires pour leur dire la ligne de conduite qu'il se propose de suivre, on exigerait de lui certains renseignements. L'honorable ministre dit que ce chemin sera construit comme le serait tout autre par une compagnie. Mais un chemin construit par une compagnie est mis en exploitation à mesure que les sections sont terminées, car la compagnie va continuer de l'exploiter. L'honorable ministre oublie pour un instant qu'une fois ce chemin terminé, le gouvernement se désiste entièrement de son exploitation ; et il se trouvera à avoir sur les bras une quantité de matériel roulant dont il ne saura que faire. Le Grand-Tronc-Pacifique fera une superbe affaire avec le gouvernement, lorsqu'il constatera que celui-ci a un fort matériel roulant, qu'il est hors d'état d'utiliser. Il vous faudra virtuellement le céder en pur don au Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela dépendra dans une grande mesure de la sagesse du gouvernement chargé de la direction des affaires, lorsque cet arrangement sera conclu. Nous avons la ferme confiance que ce sera un gouvernement sage qui détiendra le pouvoir alors.

M. BARKER : Nous avons la même confiance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous faut compter sur la sagesse du gouvernement pour protéger le pays contre ces éventualités dont l'honorable député nous parle. Supposez que je me présente devant des actionnaires et que je leur dise ce que je me propose de faire dans plusieurs années d'ici ; ils me rappelleront probablement que la compagnie devra avoir plusieurs assemblées dans l'intervalle, et qu'il n'est pas nécessaire de demander un crédit pour un matériel roulant qui pourrait bien n'être pas nécessaire dans trois ans d'ici.

M. BORDEN (Halifax) : Cette manière de raisonner peut satisfaire le ministre des Finances, mais elle ne satisfaira personne autre. Il n'a pas répondu du tout à l'objection de mon honorable ami d'Hamilton. Est-il quelque membre du gouvernement qui ait quelque idée actuellemest si l'on exploitera ou non, le chemin par sections ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; je vais répondre immédiatement à mon honorable ami. Si le gouvernement et les commissaires jugent qu'il est de l'intérêt public qu'aucune de ces sections soit exploitée une fois complétée, elle le sera.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, la politique du gouvernement, c'est de ne pas considérer la question immédiatement, mais de la considérer plus tard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous faites mieux d'attendre une année ou deux avant d'acheter votre matériel roulant.

M. BORDEN (Halifax) : Il faut que vous fassiez une chose ou l'autre. Il faut prendre une décision quelconque : l'exploiterez-vous ou ne l'exploiterez-vous pas ? Si vous décidez de l'exploiter, il vous faudra faire l'acquisition d'un matériel roulant. Dans ce cas, que ferez-vous du matériel roulant, lorsque vous remettrez le chemin à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Le gouvernement a-t-il songé à cela ? S'il n'exploite pas le chemin, qu'arrivera-t-il ? Un chemin qui n'est pas exploité se détériore très rapidement. Le gouvernement va-t-il garder ce chemin quatre ou cinq ans sans l'exploiter et sans l'entretenir en bon état ? Comment va-t-il entretenir ce chemin en bon état, s'il n'en retire pas un revenu suffisant sous forme de trafic ? Le ministre des Finances semble croire que ces questions pourront être considérées plus tard. Mais on supposerait tout naturellement que le temps de les considérer c'est avant de faire les conventions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me faut différer entièrement d'opinion avec mon honorable ami. Je ne vois pas de raison pour que nous demandions au parlement de se lier sur certaines questions de détail plusieurs mois, plusieurs années d'avance. Lorsque nous nous présenterons devant la Chambre dans le but d'obtenir un crédit pour l'achat de matériel roulant, il y aura lieu de faire ces questions ; et alors, je n'en doute pas, le gouvernement sage dont j'ai parlé s'occupera de l'affaire.

M. R. L. BORDEN : Nous ferons de notre mieux pour la régler.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député prévoit l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement qui ferait des conventions extravagantes comme dans le passé ; mais je ne crois pas que la chose soit probable.

M. OSLER : Il est assez amusant d'entendre le ministre des Finances parler ainsi après la déclaration solennelle du premier ministre que ce projet entraînera une dépense de $13,000,000. Lorsqu'on lui demande quelle sera la dépense pour le matériel roulant, il répond qu'aucun homme d'affaires ne prévoit les choses trois ans d'avance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. OSLER : Si je ne me trompe, le ministre des Finances a dit que le parlement se réunirait deux ou trois fois dans l'intervalle, et qu'il y aurait suffisamment de temps pour s'occuper de l'achat du matériel roulant. N'est-ce pas là ce qu'il a dit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une tout autre histoire.

M. OSLER : La conclusion que j'en tire, c'est que de l'avis du ministre des Finances, il n'y a pas lieu de prévoir une dépense possible trois ou quatre ans d'avance. L'estimation du premier ministre a probablement été faite d'après ce procédé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Par quel procédé ce chiffre estimatif de $560,000,000 a-t-il été obtenu ?

M. OSLER : En prenant pour base la dette accumulée du chemin de fer Intercolonial.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un chiffre des plus absurdes.

M. OSLER : Beaucoup moins absurde que beaucoup des chiffres cités par mon honorable ami, le directeur général des Postes. Si les rapports officiels sont exacts, l'augmentation du prix de revient de l'Intercolonial s'élève exactement à la somme que j'ai dite. Je me suis borné à faire le calcul en prenant cette donnée comme point de départ. Mais sur cette question du matériel roulant, qu'on me permette de différer d'opinion avec le ministre des Finances lorsqu'il dit que le gouvernement se trouve dans la même position qu'une compagnie d'intérêt privé. Une compagnie d'intérêt privé, en vue d'exploiter elle-même le chemin une fois construit, ferait naturellement l'acquisition de son matériel roulant au fur et à mesure des besoins.

Elle achèterait ses wagons à balast et autres, en vue de la construction du chemin ; et à mesure que le chemin se compléterait, elle convertirait ses wagons de construction en wagons à marchandises, et les mettrait ainsi à profit. D'énormes sommes sont absorbées en achats de locomotives et de wagons de construction. Si c'est une compagnie de chemin de fer qui fait l'acquisition de ces locomotives pour ses propres besoins, ils lui seront d'une grande utilité sur un nouveau chemin construit à travers un pays neuf. Mais si au contraire, c'est le gouvernement qui fait l'acquisition de ce matériel roulant de construction, et que ce gouvernement doit remettre le chemin une fois terminé entre les mains d'une compagnie, cette compagnie qui a loué le chemin n'en donnera pas grand'chose ; il sera virtuellement perdu. Si le gouvernement ne prend aucune mesure, en vue de l'exploitation de ce chemin en sections, au fur et à mesure de sa construction, il néglige un élément des plus importants dans l'estimation de son prix de revient ; il augmente d'une somme énorme le prix que ce chemin aura coûté avant qu'il soit remis au Grand-Tronc-Pacifique. A mon avis, l'honorable député d'Hamilton a raison de demander que le gouvernement explique ce qu'il se propose de faire de ce chemin au fur et à mesure de sa construction.

M. KENT : Pendant que nous sommes à discuter à propos de la question de la section de l'est, voudra-t-on me dire si la brochure relative à cette section et au pays qu'elle traverse, et dont le premier ministre nous a annoncé la publication prochaine, sera bientôt complétée et prête pour distribution ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; elle sera distribuée demain.

M. KENT : Contiendra-t-elle des renseignements de source autorisée quant à la possibilité de construire, à travers la province de Québec, un chemin avec des rampes de 0:4 pour cent ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette publication sera le résumé de tous les renseignements que la bibliothèque du parlement renferme sur le sujet ?

M. KENT : Elle ne renfermera aucun renseignement de première source au point de vue des travaux de l'ingénieur.

Le PREMIER MINISTRE: Je ne le pense pas.

L'amendement de l'honorable M. Fitzpatrick est adopté, de même que l'article ainsi amendé.

La commission peut nommer et employer les ingénieurs (sous la direction de l'ingénieur en chef) et les arpenteurs et autres officiers, et aussi les employés, agents et ouvriers qu'elle jugera à propos dans l'exercice des pouvoirs et attributions à elle conférés par le présent acte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que l'article 10 soit amendé par l'addition des mots suivants à la fin : le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre désigner un des commissaires pour remplir les fonctions de président des commissaires.

L'amendement est adopté, de même que l'article ainsi amendé.

Article 12 :

Tout officier ou employé nommé par la commission et qui, en vertu de sa charge ou de son emploi, a charge ou contrôle d'argent donnera un cautionnement en la manière et la forme, autant que possible, que prescrit l'Acte concernant les employés publics, et pour la somme que déterminera la commission.

M. PUTTEE : J'aimerais à dire quelques mots par rapport à l'article précédent.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ferait mieux de proposer que l'article 11 soit considéré de nouveau.

M. PUTTEE : Je propose que l'article 11 soit considéré de nouveau.

La motion est adoptée.

M. PUTTEE : A propos de cet article, je désire signaler à la Chambre la question de la main-d'œuvre qui sera employée à la construction de ce chemin. Une grande partie de ce travail de construction va se faire dans un pays neuf, que pour le moment nous ne connaissons pas beaucoup. Nous avons eu quelque expérience naguère de ce genre de construction de chemin de fer au Canada. En 1896, 1897 et 1898, le chemin du pas du Nid-de-Corbeau fut construit, et dans ce cas une grande partie du travail de construction était de la même nature que celui qui se fera en vertu du présent bill. Dans le temps, il se fit une agitation assez vive dans le public, et finalement, le 15 janvier 1898, une commission royale fut nommée dans le but de s'enquérir de tous les griefs soumis au gouvernement.

Cette commission fit rapport le 30 avril 1898 ; j'ai ce rapport devant moi et je crois qu'il serait bon d'y accorder quelque attention. Les deniers publics dépensés sur cette commission royale aboutirent simplement à la publication de ce rapport ; mais cet argent n'aura pas été dépensé en vain si la lecture de ce rapport, en nous remettant sous les yeux les abus qui se sont produits alors, nous met à même d'empêcher qu'ils ne se produisent de nouveau. Qu'on me permette d'indiquer certains scandales dont l'existence fut établie alors, et qui éclateront encore une fois, si nous ne prenons pas nos précautions en vue de les prévenir. A la page 13 du rapport, je trouve cette constatation :

M. Armstrong, dans cette partie de son témoignage, dit encore que, si l'on tient compte de la condition des hommes, de leur ignorance du pays, et de l'état encore inhabité de ce pays, il est à peu près impossible pour eux d'obtenir aucun redressement de leurs griefs par les moyens ordinaires de la loi.

On se rappelle que la cause immédiate de la nomination de cette commission royale, ce fut probablement le décès des deux hommes McDonald et Fraser, résultat de la négligence. Les circonstances furent divulguées à cette époque, mais je ne sache pas qu'aucune des parties responsables ait été appelée à répondre du décès de ces hommes. Le rapport dit :

Deux hommes nommés respectivement McDonald et Fraser, furent atteints de diphtérie au camp de Mann, à cent milles de Macleod. Ils furent dépêchés de cet endroit en voiture découverte, avec instruction de les envoyer par ambulance à partir de Bullhead. Toutefois, ils furent déposés au pas du Nid-de-Corbeau, à douze milles à peu près à l'est de Bullhead. Là, on leur refuse le logement accordé aux patients ordinaires, et la même nuit, ils furent reconduits à Bullhead en voiture. Ils y furent placés dans une maison isolée en attendant l'ambulance. Le lendemain ils furent transportés à Sulphur-Springs où ils passèrent la nuit ; et le matin arrivé, furent transportés en voiture à l'extrémité de la voie, près de Pincher-Creek. Ils arrivèrent à cet endroit le soir ; et deux heures environ après ils moururent. Le seul secours médical qu'ils reçurent fut la visite du docteur Meade, médecin de Pincher-Creek, qu'on envoya chercher aussitôt qu'on eut atteint l'extrémité de la voie ; mais il arriva juste à temps pour les voir expirer.

Dans tout ce rapport, on regarde comme établi que les hommes à l'emploi de la compagnie qui jugèrent à propos de s'en aller plutôt que de se soumettre au traitement dont ils étaient l'objet, durent refaire à pied toute la distance qui les séparait de la région habitée. Bien plus, à leur passage à travers les différents camps le long de la ligne, on leur refusa des aliments ; les hommes à l'ouvrage ayant reçu ordre de ne leur accorder d'aide d'aucune sorte. Beaucoup de ces hommes eurent à marcher deux ou trois jours, à faire de cinquante à cent cinquante milles à pied, sans aucune nourriture, bien qu'ils passassent devant divers camps en chemin.

Les camps avaient reçu ordre de ne pas donner à manger à ceux qui avaient été renvoyés de l'ouvrage à l'extrémité de la ligne. Comme ces questions sont déjà traitées dans le rapport je n'en parlerai pas en détail, mais je voudrais que le gouvernement comprit bien la nécessité, avant de commencer ce chemin, de prendre les précautions nécessaires pour que les recommandations de ce rapport au sujet des entrepreneurs soient bien suivies. Un des griefs les plus sérieux des employés portait sur les frais et les prix de transport qu'on leur faisait payer. Le rapport traite spécialement de cette question. Un certain nombre de personnes sont allées rendre témoignage à Hull à ce sujet. Les commissaires ont soumis une statistique montrant qu'après déduction de $5 des divers frais et des prix de transport, et $5 par mois pour dépenses personnelles, des ouvriers qui avaient travaillé continuellement pendant douze mois n'ont reçu que $5.10 comme balance leur revenant sur leur salaire. S'ils n'avaient travaillé que neuf mois ils auraient été en dette avec la compagnie de $22.40. C'est ce qui a été constaté dans un procès à la suite d'une poursuite instituée par 80 ouvriers contre un des sous-entrepreneurs ; ces ouvriers obtinrent jugement, mais la cause fut portée en appel et les employés n'ayant pas les moyens de poursuivre l'appel acceptèrent de l'entrepreneur la somme de $5 pour acheter des vivres pour revenir, ce qui était une bien petite rémunération pour l'ouvrage qu'ils avaient fait. Je vais lire quelques-uns des griefs généraux dont la commission a pris connaissance :

1. Non-observance des conditions du marché par la compagnie et les entrepreneurs, surtout à venir jusqu'à la fin de septembre.

2. Manque de soins convenables en plusieurs circonstances lorsque les ouvriers arrivaient à Macleod.

3. Obliger les ouvriers de coucher en plein air, dans quelques cas sans couvertures sur le sol nu, ou dans des maisons froides et malpropres ou encore dans des wagons impropres à loger des êtres humains.

4. Défaut de fournir les moyens suffisants pour les soins de la toilette et du lavage, et ce défaut se faisait plus particulièrement remarquer dans quelques camps qui en outre étaient remplis de vermine et offraient un aspect de malpropreté à l'extérieur comme à l'intérieur ; n'avaient ni lumière, ni ventilation, ni abri convenables.

5. Obliger les ouvriers à coucher sous des tentes, sans poêle, jusqu'au mois de janvier.

6. Nourrir quelquefois les ouvriers avec des provisions gelées.

7. Menacer les ouvriers de les renvoyer s'ils se plaignaient.

8. Obliger les ouvriers à contribuer malgré eux pour le service postal.

9. Perte du temps pendant lequel les ouvriers étaient gardés à rien faire après leur arrivée à Macleod, ou après qu'ils avaient commencé à travailler, soit qu'ils en fussent empêchés par le mauvais temps ou pour d'autres causes indépendantes de la volonté des ouvriers, soit que le patron n'eût pas d'ouvrage à leur donner ou autres raisons.

Voici le grief principal :

10. Faire payer aux ouvriers leur transport jusqu'à Macleod et depuis Macleod jusqu'aux travaux ; faire payer même les repas que des ouvriers n'avaient pas pris, et refuser de payer aux ouvriers leur voyage de retour ou leur accorder des taux réduits après qu'ils avaient travaillé un certain temps ainsi que leur avaient avaient travaillé un certain temps ainsi que promis les agents qui les a engagés.

Tels sont les griefs généraux que la commission déclare dans son rapport avoir été prouvés devant elle :

14. Refus de fournir des aliments aux malades, et persistance en certains cas des contremaîtres à faire travailler ces malades sous peine de renvoi.

15. Modicité des gages qui mettait les ouvriers dans l'impossibilité de payer leurs dépenses depuis le moment de leur départ jusqu'à leur retour.

Plusieurs ouvriers voyant qu'ils seraient toujours dans les dettes avec la compagnie ont préféré partir et parcourir à pied une distance de près de 2,250 milles sans rien manger et exposé à toutes les misères.

Voilà ce que la commission, après avoir fait son enquête, a déclaré, et je sais personnellement que tout ce que dit son rapport est vrai.

J'ai vu passer par les rues de Winnipeg des hommes qui venaient des montagnes Rocheuses à pied, et se proposaient de continuer à pied leur voyage vers l'est. C'était la politique du gouvernement de n'employer aux travaux de construction de ce chemin que des Canadiens autant que possible. C'est ce que l'on fit, quelques-uns de ces ouvriers venaient jusque d'Halifax, d'autres des provinces de Québec et d'Ontario, parmi lesquels beaucoup de gens d'Ottawa et de Hull. Pendant l'hiver j'ai vu des hommes qui étaient obligés de s'en revenir à pied après avoir travaillé quelques mois et abandonné le service de la compagnie plus pauvres que lorsqu'ils y étaient entrés. Or, il me semble que quelques-unes de ces recommandations sont particulièrement applicables dans le cas présent, et non seulement doit-on les étudier avec soin, mais on devrait aussi les mettre à exécution. Les commissaires disent :

Nous avons constaté aussi que le payement des salaires au moyen de jetons de travail, de chèques sur la banque, ainsi que le système de pointage avaient fait perdre un temps considérable et beaucoup d'argent aux ouvriers.

C'est là naturellement, un des grands griefs de ceux qui travaillent à la construction des chemins de fer. On donne aux ouvriers qui quittent l'emploi de la compagnie des jetons de travail. Ces jetons sont remboursables aux bureaux principaux de la compagnie et à certaines dates seulement. Le résultat est que les ouvriers sont obligés de vendre ces jetons à perte, aux magasins ou à ceux qui font métier de les changer en retenant un escompte ; beaucoup d'ouvriers perdent aussi ces jetons, après les avoir portés dans leurs poches quelques temps et n'en reçoivent jamais la valeur nominale. Je crois que les compagnies de construction font de cette façon de grands profits sur leurs ouvriers.

Bien que l'on ait amélioré les conditions du coucher depuis le commencement des travaux, cependant, autant que nous avons pu nous en rendre compte, les griefs qui forment le sujet de cette enquête existent encore.

Ceci se passait à la fin de l'hiver, c'est pourquoi la commission faisait cette recommandation :

Le gouvernement devrait faire des règlements concernant les agents de placement et établir un système général d'examen physique des ouvriers qui sollicitent de l'emploi.

Des règlements devraient être faits aussi pour empêcher les ouvriers de s'engager sous de faux noms et frauder les patrons en se faisant transporter à leur compte, etc.

L'on devrait faire des règlements généraux et spéciaux concernant la nature des travaux, les transports, la nourriture, le prix des marchandises, les soins de propreté, le coucher, etc., les jours de travail, le chiffre des salaires, les soins médicaux, les maisons d'infirmerie, etc. Et tels autres règlements nécessaires pour la protection de l'ouvrier honnête contre les mauvais traitements et sa propre imprévoyance.

Que la compagnie ou le principal entrepreneur soit obligé de payer les salaires promptement. Que là ou ce serait praticable il serait plus satisfaisant si le paiement des salaires se faisait à des intervalles plus rapprochés qu'aujourd'hui. Les conditions de l'engagement des ouvriers devraient être soigneusement revisées avant que l'engagement soit complété.

L'échelle des salaires devrait être au moins de $2 et $2.50 par jour pour les ouvriers et le

prix de la pension, $4 ou $5 par semaine ; suppression des boissons alcooliques.

Ceci est un point important ; et il est certain que dans une grande entreprise comme celle-ci, les mêmes questions surgiront avant qu'elle soit terminée. On devrait poser comme règle que les salaires devraient être payés toutes les semaines. Je ne crois pas qu'il y ait d'objection sérieuse à cette proposition. Les grandes compagnies s'y opposent, parce qu'il leur est plus facile de payer par jetons et n'avoir qu'une journée par mois pour les payer, en retenant toujours quatorze jours de salaire. Mais je crois la chose possible et ce serait certainement d'un grand avantage pour les ouvriers. Les commissaires ajoutent :

Le gouvernement devrait nommer des fonctionnaires ayant des pouvoirs de magistrats, pour régler sur le champ toutes difficultés et désaccords entre patrons et ouvriers, et veiller aussi à l'exécution des règlements.

Que les propositions ci-dessus soient applicables à tous les travaux publics où le gouvernement intervient directement ou indirectement, et autant que possible aux travaux en question.

Cette recommandation est importante, et a des rapports avec la proposition de payer les ouvriers toutes les semaines. La raison pour laquelle les grands entrepreneurs ne veulent pas payer chaque semaine, est qu'une grande partie des ouvriers ne reviennent pas à l'ouvrage le lendemain des jours de paye. Si cette recommandation était adoptée, elle obvierait à cette difficulté. Voici la recommandation suivante :

Que les propositions ci-dessus soient applicables à tous les travaux publics où le gouvernement intervient directement ou indirectement et autant que possible aux travaux en question.

La commission veut que ces recommandations s'appliquent à tous les travaux auxquels le gouvernement est intéressé directement ou indirectement. Or, le gouvernement est intéressé dans toute l'entreprise actuelle, directement et indirectement, parce qu'il garantit les obligations. Si l'on adopte le système de paiements au moyen de jetons de travail, on devrait prendre les mesures pour que les ouvriers puissent échanger ces jetons pour de l'argent ailleurs qu'au seul endroit choisi par la compagnie. Il me semble que les employés du gouvernement dans n'importe quelle ville devraient avoir le pouvoir, ou plutôt devraient être obligés d'échanger ces jetons pour de l'argent. Par exemple, dans les endroits où il y a un employé des douanes, il me semble que l'on pourrait escompter ces jetons ; si c'est nécessaire, que l'on impose 5 pour cent de commission à la compagnie afin de la dégoûter de la pratique de payer les ouvriers qui quittent son emploi avec des jetons au lieu d'argent.

Ce rapport de la commission de construction du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau est un bon rapport. Il n'a pas été de beaucoup d'utilité à l'époque où il a été fait, parce que la construction du chemin était trop avancée. Mais on devrait l'étudier et se conformer à ses recommandations autant que possible avant d'accorder l'entreprise de la construction du chemin projeté.

Il y a un autre sujet de plaintes dont il a déjà été question et qui a des rapports avec celui-ci. Par tout le pays, tout spécialement dans l'ouest, des compagnies de construction font souvent venir des ingénieurs civils des Etats-Unis. On a beaucoup à se plaindre du chemin de fer Canadien du Pacifique sous ce rapport ; je crois que c'est la pratique chez cette compagnie de faire venir pendant les vacances des collèges et institutions d'éducation des Etats-Unis des jeunes gens auxquels on donne la pratique de l'ouvrage et ensuite on les renvoie aux Etats-Unis à la fin des vacances. Pendant ce temps-là nos ingénieurs civils n'ont rien à faire, nos propres étudiants qui ont été diplômés dans les universités du Canada, sont dans presque tous les cas, obligés d'aller chercher de l'emploi aux Etats-Unis. Je crois que c'est un fait indéniable que presque tous les étudiants de nos universités vont chercher de l'emploi aux Etats-Unis. On se plaint présentement que les entrepreneurs des levers topographiques qui se font à l'ouest et au nord du lac Supérieur emploient presque tous des ingénieurs américains. Vu que le présent contrat est fait par le gouvernement du Canada, la responsabilité de cet état de choses pèsera sur lui, et il me semble qu'on pourrait maintenant y apporter remède.

M. MONK : Je n'étais pas présent lorsque mon honorable ami a commencé son discours, et je ne sais pas s'il a proposé un amendement. Je suis entièrement de son avis et nous ne voudrions employer que des ingénieurs canadiens. Quant au paiement hebdomadaire des salaires des ouvriers, je crois que cette règle devrait s'appliquer à tous les employés du gouvernement qui reçoivent de petits salaires. L'avantage de cette pratique dans la ville de Montréal, par exemple, serait considérable pour ceux qui font affaires avec les employés du gouvernement, ouvriers des canaux et autres, parce qu'alors ces ouvriers paieraient comptant, règle générale, et le risque de perdre étant moins grand, ils pourraient vendre leurs marchandises à meilleur marché.

Mais lorsque l'on considère l'avantage que les ouvriers eux-mêmes retireraient de la proposition de mon honorable ami de Winnipeg d'amender l'article 11, afin d'établir le payement hebdomadaire des salaires, je ne vois pas pourquoi nous ne l'accepterions pas. Règle générale, l'ouvrier qui ne reçoit son salaire qu'à de longs intervalles, est obligé de faire ses achats à crédit au même magasin, et il lui faut payer un prix excessif pour toutes les choses dont il a besoin. Il est obligé d'acheter à crédit, tandis que s'il était payé toutes les semaines, il pourrait acheter

argent comptant, acheter où il veut, et payer moins cher. De sorte que le système du paiement hebdomadaire serait avantageux non seulement aux marchands mais aussi à l'ouvrier, et j'espère que le gouvernement acceptera la proposition de mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee). Les paiements à la semaine seraient surtout avantageux aux ouvriers là où l'entrepreneur de travaux tient lui-même un magasin. Souvent les associations ouvrières à Montréal m'ont exprimé le désir de voir le parlement rendre obligatoire le système du paiement hebdomadaire des salaires. Si le gouvernement ne veut pas payer toutes les semaines qu'il paie au moins tous les quinze jours ; règle générale, du moins sur les canaux, les employés du gouvernement ne sont pas payés tous les quinze jours. Je sais que les associations ouvrières de Montréal sont unanimes en faveur du paiement hebdomadaire des salaires, et je crois que le gouvernement devrait adopter la proposition de l'honorable député et l'incorporer dans l'article 11; autrement nous aurons un renouvellement des abus qui surgissent invariablement dans la construction des chemins de fer dans ce pays.

Au sujet des ingénieurs civils, je crois que la proposition de mon honorable ami de Winnipeg devrait recevoir l'approbation du gouvernement. J'ignore dans quelles conditions se trouve l'ouest à cet égard, mais dans la ville de Montréal, je sais qu'il sort des ingénieurs très compétents de l'Université McGill. L'Université Laval a une école polytechnique affiliée, ainsi que l'honorable premier ministre le sait, et l'on construit en ce moment un nouvel édifice pour cette école, et aux Etats-Unis on est souvent heureux de les accueillir et de leur donner de l'emploi. Or, comme le projet actuel est un projet national, pourquoi ne pas insérer dans l'article 11 la condition que les commissaires ne devront employer que des ingénieurs canadiens dans la construction de ce chemin de fer? Je crois qu'une condition de ce genre aurait un très bon effet, mais je regrette de voir que les amendements importants que l'on a proposés au bill ce soir, sont ou laissés en suspens ou discutés à la légère ainsi que vient de le faire le ministre intérimaire des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai parlé très sérieusement.

M. MONK : J'espère que mon honorable ami sera plus sérieux à l'égard de cet amendement. Amendons l'article 11, de façon à rendre obligatoire le système de paiements hebdomadaires. Ce sera un grand avantage pour les ouvriers ; ils seront protégés et les commerçants le seront aussi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Protégés contre quoi ?

M. MONK : Est-ce le ministre du Travail qui pose cette question ? N'a-t-il pas entendu ce que j'ai dit, il y a un instant, et ce qu'a dit, beaucoup mieux que moi, l'honorable député de Winnipeg ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député sera-t-il assez bon, après qu'il aura fini de me malmener, de dire quelle protection les ouvriers recevront de ces paiements à la semaine?

M. MONK : Je n'ai jamais reçu d'encouragement du ministre du Travail lorsque j'ai appelé son attention sur des questions intéressant les ouvriers. L'honorable ministre du Travail se rappelle comment il a traité les ouvriers de Cartierville ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je sais quel rôle l'honorable député a joué dans cette affaire.

M. MONK : L'honorable ministre se rappelle qu'il n'a pas voulu protéger ces trois ouvriers qui avaient été maltraités par un entrepreneur du gouvernement. L'honorable ministre me demande quelle protection les paiements à la semaine donneront aux ouvriers ? Je puis lui dire que des centaines d'associations ouvrières dans la ville de Montréal demandent ces paiements hebdomadaires. Je lui dirai que l'ouvrier qui est payé toutes les semaines n'est pas l'esclave d'un commerçant qui lui fournit les choses nécessaires à la vie ; il a son argent à la main et il peut aller choisir dans les différents magasins les meilleurs articles ; il peut acheter au comptant et n'est pas l'esclave du commerçant. Le ministre du Travail ne savait pas cela. Lorsque ce bill a été soumis à la Chambre, M. Darlington, qui représente une des associations ouvrières de Montréal, est venu me trouver et m'a demandé de m'intéresser à faire insérer dans le bill un article disant que les ouvriers employés à la construction du chemin devront être payés toutes les semaines. Le ministre du Travail qui s'occupe de questions ouvrières depuis deux ou trois ans, ne sait pas encore quels avantages les ouvriers retireront du système de paiements hebdomadaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député ne devrait pas me faire dire ce que je n'ai pas dit. L'honorable député a dit qu'en insérant dans le contrat un article stipulant que les ouvriers seront payés toutes les semaines, on les protégerait. Je lui ai demandé de vouloir bien expliquer à quel genre de protection il faisait allusion. Je n'ai pas dit que les paiements à la semaine ne seraient pas avantageux aux ouvriers. Je rappellerai à l'honorable député que lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir il a trouvé que le gouvernement précédent payait les employés du service civil tous les mois seulement.

M. MONK : Ne les payez-vous pas vous aussi tous les mois ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La pratique de nos prédécesseurs était de payer les ouvriers tous les mois, et nous avons changé cette pratique, du moins

dans mon département, et je crois que d'autres départements aussi paient leurs employés tous les quinze jours. Dans tout le service des postes les employés sont maintenant payés tous les quinze jours. Je demande bien humblement à mon honorable ami de m'expliquer ce qu'il veut dire lorsqu'il dit que les ouvriers seront protégés si on les paie toutes les semaines. J'ai cru que lorsqu'il a employé le mot "protégés", il voulait dire que les ouvriers courraient moins de risques de ne pas être payés, que plus les paiements seraient rapprochés, moins le risque serait grand. Si j'avais compris qu'il employait ce mot dans ce sens, je lui aurais expliqué que le contrat donne ample protection aux ouvriers concernant le paiement de leurs gages, bien que le bill ne dise pas dans quel temps les paiements devront se faire.

40. La compagnie devra, avant d'avoir droit à la garantie stipulée dans le présent contrat, fournir au gouvernement une preuve satisfaisante que toutes les justes réclamations des entrepreneurs, pour les matériaux, les gages et les fournitures, et toutes les justes réclamations contre les entrepreneurs ou les sous-entrepreneurs pour matériaux, gages et fournitures entrant dans la construction du chemin de fer et à lui fournis, ont été dûment acquittées.

De sorte qu'en vertu de cet article, l'ouvrier est certain de recevoir son salaire——

M. TAYLOR : Ceci ne s'applique qu'à la section de l'ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La compagnie ne peut pas obtenir la garantie avant qu'elle ait payé le salaire. C'est le gouvernement qui fera construire la section de l'est, et dans les arrangements qu'il fera avec les entrepreneurs, il fixera les époques auxquelles les employés devront être payés.

M. MONK : Mon honorable ami m'a demandé de quelle manière les paiements à la semaine protégeraient les ouvriers.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a employé le mot "protégés" et je lui ai demandé de vouloir bien m'expliquer ce qu'il voulait dire par là ?

M. MONK : J'ai voulu parler de la protection que demandait l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et que j'ai demandée moi-même, protection dans le sens que si les époques de paiements sont plus éloignées, l'ouvrier devient la proie de l'entrepreneur et devient en quelque sorte son esclave.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. MONK : Mais mon honorable ami avait d'autre chose en vue. Il songeait à la garantie des gages de l'ouvrier, et il nous a cité l'article 40 du contrat, mais en avocat distingué qu'il est, je suis certain qu'il admettra immédiatement que cet article 40 s'applique seulement à la section de l'ouest. Y a-t-il dans le contrat un article qui protège les ouvriers qui travailleront sur la division de l'est ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement en accordant l'entreprise sera responsable des paiements des salaires des ouvriers, et il prendra les précautions nécessaires à cet effet.

M. MONK : Mon honorable ami sait parfaitement que le gouvernement ne sera pas responsable des salaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne sera pas responsable, dites-vous ?

M. MONK : Ce n'est pas le gouvernement qui donnera les travaux à l'entreprise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement mettra une condition au contrat au sujet du paiement des gages.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous verrons à ce que l'entrepreneur paie ses ouvriers.

M. MONK : La conduite passée de l'honorable ministre me porte à croire qu'il ne protégera pas l'ouvrier contre l'entrepreneur. C'est ce qui est arrivé dans le cas des trois ouvriers qui ont perdu $300 dans la construction du chemin de fer à Nelson.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'en est pas ainsi : Je crois bien me rappeler que trois ouvriers avaient confié leurs réclamations à l'honorable député. Il leur a dit qu'elles étaient parfaitement valables, que les débiteurs étaient solvables, mais après que ses clients lui eurent confié leur cause, bien qu'il n'eût aucun doute, d'après l'avis qu'il leur avait donné, au sujet de la possibilité de recouvrer le montant de la dette, il préféra, je ne sais pour quelle raison, ne pas intenter de poursuite, mais il voulut tenir le gouvernement responsable. Il avait dit à ces clients qu'il n'y avait aucun doute au sujet de leur droit, et, cependant, il n'a pas voulu prendre les moyens de recouvrer le montant de la dette en faveur de ses clients. Je crois que l'honorable député a négligé les devoirs de sa profession.

M. MONK : Je n'aurais jamais cru que l'honorable directeur général des Postes pût avoir une assez petite opinion de moi pour me juger capable de profiter de ce que quelques-uns de mes électeurs avaient été maltraités par lui, pour tirer de l'argent d'eux comme avocat. Je n'ai jamais accepté de cause de la part de mes électeurs. Je ne sais pas si mon honorable ami pense comme moi, à ce sujet, mais ça a été une règle suivie dans le comté de Jacques-Cartier par tous les avocats qui ont représenté ce comté, depuis l'époque où M. Laflamme

était ministre de la Justice dans le même cabinet dont faisait parti mon honorable ami le premier ministre. Il est de tradition dans le comté de Jacques-Cartier que celui qui représente le comté, s'il est avocat, n'acceptera pas de cause pour de l'argent de la part de ses électeurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député nous a dit que ces personnes étaient ses clients.

M. MONK : Au contraire, j'ai nié avoir aucune relation comme avocat, avec eux. J'ai soumis leur cas au ministre du Travail en ma qualité de représentant du peuple. J'ai demandé à l'honorable ministre du Travail de protéger ces ouvriers, et le département du Travail a eu une certaine entente avec le département des Travaux publics——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas le cas.

M. MONK : Je sais que l'honorable ministre du Travail a voulu dégager sa responsabilité en disant qu'il était absent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas du tout essayé à dégager ma responsabilité.

M. MONK : Je lui pardonne alors jusqu'à un certain point, mais dans ce cas-ci il n'y a aucun doute que les entrepreneurs, messieurs Lemoine, ont reçu $1,200 qui appartenaient à ces trois ouvriers, et le seul recours qu'ils avaient était celui que je n'ai cessé de suggérer. L'honorable ministre du Travail a dit que ces ouvriers avaient la loi pour se faire rendre justice, mais je lui ai dit alors comme je le lui dis maintenant, que le pays paie $40,000 pour maintenir un département du Travail afin de protéger les ouvriers contre ceux qui ne veulent pas payer leurs dettes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je plains beaucoup ces ouvriers qui se sont adressés à l'honorable député pour avoir l'aide de ses grandes lumières comme avocat pour se faire payer, car il a négligé de faire son devoir.

M. MONK : Dans une certaine mesure je considère tous mes électeurs comme mes clients. Dans le comté de Jacques-Cartier le représentant, s'il est avocat, n'accepte pas de cause de ses électeurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans ce cas-ci mon honorable ami a dit que ces personnes étaient ses clients.

M. MONK : Mon honorable ami n'a pas lu le rapport.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me le rappelle parfaitement bien.

M. MONK : Il arrive très souvent que mon honorable ami se trompe. Laissons cependant ce cas particulier de côté. Le gouvernement fait encore faire des travaux par M. Lemoine ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est encore leur conseiller ; il peut encore leur aider.

M. MONK : L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que ces personnes sont mes clients, lorsque j'ai déclaré qu'elles ne l'étaient pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a pas droit non plus de représenter faussement mes actes. il sait parfaitement que si ces ouvriers n'ont pas été payés, ce n'est pas ma faute.

M. MONK : Je sais que mon honorable ami a voulu s'excuser en disant qu'il était absent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'étais à des milles et des milles d'ici, mais je n'ai pas une seule fois dit que j'étais absent. C'est l'honorable député lui-même qui a bien voulu dire pour moi que je n'étais pas personnellement responsable de la chose.

Le PREMIER MINISTRE : Me sera-t-il permis, de suggérer, M. le président, que l'on revienne à la question qui est soumise au comité ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je m'attendais d'un instant à l'autre que cette petite partie de boxe allait finir.

M. MONK : Je procède par analogie. J'ai droit de donner un exemple.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Donner l'exemple suffit.

M. MONK : Prétendez-vous que je ne puis pas parler du mauvais traitement que le gouvernement a fait subir à ces trois ouvriers ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que vous en avez le droit, mais vous êtes allé plus loin que cela.

M. MONK : C'est le ministre du Travail qui m'a entraîné.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! continuez sur le bill du Grand Tronc maintenant.

M. MONK : Je suis certain que le ministre serait soulagé si je cessais de discuter la question des trois ouvriers de Cartierville.

M. KEMP : Elle offre peu d'intérêt.

M. MONK : Le gouvernement devrait s'occuper de protéger nos ingénieurs, et à ce sujet je fais particulièrement appel à l'honorable premier ministre. Je n'ai pas besoin de parler de McGill, car le cours de génie civil de cette université jouit d'une haute réputation, mais nous avons aussi à Montréal la nouvelle école polytechnique de l'université Laval qui répond à un grand besoin dans notre province. Mon honorable ami sait que dans la province de Québec on s'est surtout attaché aux études classiques,

et qu'on a négligé les études techniques. L'école polytechnique de Laval est dirigée par des professeurs de talent, et je crois que nous devrions en encourager les étudiants. Un simple article dans le bill, qui recommanderait au gouvernement de donner autant que possible la préférence aux ingénieurs canadiens, serait très populaire, beaucoup plus populaire que le préambule du bill, qui dit que ce chemin de fer est une grande entreprise nationale. Ce bill devrait contenir un article spécial pour protéger les ouvriers et protéger nos jeunes gens qui étudient le génie civil. J'approuve entièrement l'avis de mon honorable ami (M. Puttee).

M. TAYLOR : Probablement que l'honorable député (M. Puttee) a cru qu'il n'était pas nécessaire de présenter un amendement et que le ministre du Travail accepterait son avis et proposerait l'amendement lui-même. S'il ne le fait pas, alors l'honorable député devrait proposer qu'il soit fait à l'article 11 un amendement donnant la préférence aux arpenteurs, aux ingénieurs et aux ouvriers canadiens. Non seulement cela, mais il devrait proposer que les ouvriers soient payés toutes les semaines. Il y a quelques années les manufacturiers d'Ontario ne payaient leurs employés qu'une fois par mois, mais on a constaté que cette méthode était très désavantageuse aux chefs de grandes familles qui étaient obligés de s'endettter chez le fournisseur pendant le mois, et sur les instances des ouvriers les manufacturiers ont consenti à les payer tous les 15 jours ; maintenant ils les paient toutes les semaines.

Au sujet d'une entreprise aussi considérable que celle-ci, le gouvernement devrait voir à ce que les salaires soient payés toutes les semaines. Les entrepreneurs peuvent tout aussi bien payer toutes les semaines que tous les mois, et les gages des ouvriers leur vaudraient au moins 10 pour 100 de plus si on adoptait cette pratique. Les 700 ou 800 ouvriers qu'il y a à Brokville sont payés toutes les semaines ; il en est de même des milliers d'ouvriers de Toronto. Pourquoi le gouvernement n'adopterait-il pas le même système ? Le ministre du Travail dit qu'au lieu de payer les employés de son département tous les mois comme auparavant, il les paye maintenant tous les 15 jours ; mais il devrait continuer dans cette bonne voie et les payer toutes les semaines. Les fonctionnaires publics devraient être payés chaque semaine, comme tous les autres ouvriers du pays. Si l'on faisait cela ces fonctionnaires ne seraient pas obligés d'aller faire escompter leur chèque du mois chez les courtiers pour donner à manger à leur famille. On me dit qu'il y a beaucoup de courtiers sur la rue Sparks qui gagnent leur vie à escompter de ces chèques. Le ministre du Travail devrait s'occuper de faire payer les fonctionnaires publics toutes les semaines.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils ne le demandent pas.

M. TAYLOR : Ils ne le demandent pas?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, pas du tout.

M. TAYLOR : Mettez les fonctionnaires publics au choix, et vous allez voir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon sous-ministre dit que lorsque nous avons commencé à payer tous les 15 jours, plusieurs employés ont dit qu'ils préféraient l'ancienne méthode, mais nous avons continué de payer tous les 15 jours.

M. CLARKE : Le nombre de ceux qui refusent de recevoir leur chèque tous les 15 jours est-il grand?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon sous-ministre m'a dit que quelques employés de mon département n'aimaient pas cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : La tendance aujourd'hui est de payer les ouvriers beaucoup plus fréquemment qu'autrefois et je crois que nous devrions répondre à ce sentiment. Personne n'est venu me demander d'établir le système de paiements hebdomadaires, mais je sais que dans ma propre province on a fait des lois pour établir le système de paiement deux fois par mois. Ce qui peut être bon dans les ville peut ne pas l'être dans les campagnes. Je suis certain que ceux qui seront dans ces marais et parmi ces sapins, ne s'occuperont pas autant d'être payés tous les samedis soir que celui qui demeure à Toronto. Au sujet des ingénieurs je regrette que mon honorable ami le député de Jacques-Cartier ait si peu de confiance dans la valeur des jeunes ingénieurs qui sortent de Laval ou de McGill. Il semble croire qu'ils n'auront d'emploi que si on les protège par un acte du gouvernement. Pour ma part, j'ai assez de confiance dans ces jeunes gens pour croire que leur mérite les fera préférer à d'autres, et il n'y aura pas besoin d'acte du parlement pour forcer une compagnie ou des entrepreneurs à les employer, pas plus qu'il n'y en a besoin pour engager le gouvernement à donner la préférence aux ingénieurs canadiens. Une législation de ce genre serait dangereuse. Mon honorable ami de Winnipeg pourrait lui-même se voir refuser le droit de représenter un comté dans cette Chambre si la loi était trop strictement appliquée, car c'est depuis peu qu'il est Canadien.

M. PUTTEE : Je m'oppose à ces remarques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je fais simplement voir ce qui pourrait arriver si nous allions exclure ceux qui peuvent nous venir d'une autre partie de l'empire, ce que nous ne voulons pas faire. Mais je puis déclarer que tous les ingénieurs canadiens com-

pétents qui voudront travailler seront employés, et qu'il n'y aura pas besoin d'un acte du parlement pour cela.

M. PUTTEE : Je crois que si l'honorable ministre examine la question davantage, il découvrira qu'il est nécessaire de donner un peu d'encouragement. Les compagnies de construction qui ont construit des chemins de fer au Canada pendant ces dernières années ont donné la préférence à des ingénieurs étrangers au détriment des ingénieurs canadiens.

On a déjà appelé, je crois, l'attention de l'honorable ministre sur cette question. Ces compagnies de construction ont l'habitude de faire venir au Canada pour continuer leurs cours sur nos chemins de fer des élèves des collèges et des universités des Etats-Unis, auxquels on donne ainsi la pratique qu'on devrait donner à nos propres étudiants. Je puis dire à l'honorable ministre que l'année dernière, sur une classe de 14 gradués à Toronto, 14 sont partis pour les Etats-Unis la semaine suivante. Nous devrions donc encourager notre jeunesse. Je ne demande pas que l'on accorde une protection absolue ni que l'on ferme la porte aux étrangers, mais les principaux emplois dans nos grandes corporations sont remplis par des Américains ; et ces corporations font une pratique de cela.

La valeur d'un salaire dépend de la manière dont il est payé. Il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'un salaire élevé ne soit payé que tous les trois mois, mais un salaire de $1 ou $1.50 par jour vaut beaucoup plus à l'ouvrier s'il est payé toutes les semaines que tous les mois, surtout lorsqu'on lui retient deux semaines de salaire, et qu'on lui dit que s'il cesse de travailler ces 15 jours de salaire ne lui seront payés qu'au bureau principal de la compagnie, lequel, dans le cas de la Compagnie de la Passe du Nid-de-Corbeau, était à 2,000 milles de l'endroit où le chèque était donné. Le grand avantage du système du paiement hebdomadaire des salaires aux ouvriers employés à la construction des chemins de fer, est de mettre fin au système de bons. Il arrive souvent que ces bons ne sont jamais payés. Des chèques donnés à des ouvriers qui avaient travaillé à la construction du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau sont revenus à Winnipeg après avoir été jusqu'au Sault-Sainte-Marie ; ils ne valaient plus rien, mais ils faisaient voir quelles souffrances ont dû endurer ceux qui après avoir quitté l'ouvrage ont été obligés de parcourir à pied une aussi longue distance. Je n'ai pas proposé d'amendement, parce que je ne croyais pas que les amendements détachés qu'il m'aurait fallu réunir pour les rendre effectifs, eussent chance d'être acceptés. Mon but était d'appeler l'attention des fonctionnaires responsables sur le rapport de la commission du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Ce rapport a été fait par trois commissaires après une enquête de trois ou quatre mois et l'audition

200 ou 300 témoins. Ils ont siégé dans les montagnes, dans le centre du pays, à Ottawa et à Montréal. Ils ont entendu les témoignages des patrons, des agents de placement, des ouvriers employés aux travaux, de ceux qui sont revenus à pied dans l'est sans argent, quelquefois même sans chaussures, et il me semble que ce rapport vaudrait beaucoup mieux que tout résumé que j'en pourrais faire dans un amendement. Je crois qu'il vaudra mieux que les membres du gouvernement étudient avec soin ce rapport et en fassent faire par des fonctionnaires compétents un résumé que l'on insérerait dans le bill sous forme d'amendement ou d'annexe, ou bien dans le contrat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député de Winnipeg a, dans la première partie de son discours, appelé l'attention de la Chambre sur le rapport de la commission du Nid-du-Corbeau concernant l'état sanitaire des camps d'ouvriers. Un an après ce rapport, le parlement a voté une loi connue sous le nom de loi d'hygiène publique, qui a été appliquée depuis à tous les travaux publics et de construction de chemin de fer au Canada, en vertu des règlements adoptés par l'Exécutif. Une copie de ces règlements a été déposée sur le bureau de la Chambre en 1900, et ils ont été toujours bien observés depuis.

M. MONK : Quel est le fonctionnaire qui est chargé de voir à la mise en vigueur de la loi concernant l'hygiène publique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'inspecteur est M. Fisher.

M. PUTTEE : Je sais que les fonctionnaires de l'hygiène publique ont fait observer cette loi et que les règlements préparés par celui qui est chargé de la mettre en vigueur ont fait beaucoup de bien. Cela me confirme dans l'opinion que l'on pourrait faire tout aussi facilement des règlements au sujet des autres recommandations de la commission, et ces règlements pourraient faire partie de ceux qui ont été adoptés par le ministère de l'Agriculture.

La question du paiement des salaires et celle du transport des ouvriers, de même que le soin à prendre de leur santé ne devraient pas être laissées à la discrétion des contremaîtres et des sous-entrepreneurs. En appelant l'attention du gouvernement sur ces questions j'ai voulu non pas l'embarrasser mais obtenir un résultat pratique. C'est maintenant le moment de s'occuper à prévenir le mal, car si la Chambre ne prend pas de précautions, il y aura des abus, des mécontentements, et probablement encore des commissions royales qui feront, comme d'habitude, après que le mal aura été fait, des rapports qui n'auront d'autre utilité que celle d'être lus.

M. INGRAM : Quels rapports le ministre de l'Agriculture a-t-il reçus depuis 1890 concernant l'hygiène publique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons un rapport tous les ans qui est publié dans le rapport du ministère de l'Agriculture, lequel est déposé sur le bureau de la Chambre.

M. INGRAM : Quelle est la nature de ce rapport ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les règlements qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre en 1900, obligaient à donner certain confort aux ouvriers employés à des travaux publics. Ils accordaient les soins médicaux aux ouvriers malades et établissaient les hôpitaux de campement. Le devoir de l'inspecteur est de voir que ces règlements soient suivis, et, une fois par année au moins, il fait la visite des travaux publics dans le pays.

M. INGRAM : Une fois par année seulement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au moins une fois par année. Outre cela s'il reçoit des plaintes de certains endroits, il s'y rend et fait une enquête.

M. CLARKE : A-t-il fait quelques rapports que la loi n'était pas observée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il fait des rapports de temps à autre au Dr Montizambert.

M. INGRAM : Quel est le nom de cet inspecteur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est M. C. A. Fisher.

M. KENDALL : J'approuve entièrement la demande de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee). Probablement plus que tout autre député de cette Chambre je suis au fait de cette question et bien que je crois important d'établir un système de paiement hebdomadaire ou au moins de paiement tous les 15 jours, il y a un autre côté très important dans cette question. Lorsqu'on construit un chemin de fer à des centaines de milles des centres de population, il faut que les entrepreneurs soient en mesure de fournir aux ouvriers les articles d'ordinaires dont ils peuvent avoir besoin tous les jours, et dans ce cas-là il est aussi important de faire des règlements pour que les articles soient de bonne qualité et vendu au plus bas prix, que d'obliger les entrepreneurs à payer leurs ouvriers toutes les semaines. Je proposerais donc que le ministre du Travail ou que le gouvernement fasse des arrangements avec les entrepreneurs pour que les salaires soient payés tous les 15 jours, et que les ouvriers ne soient pas volés dans la qualité ni dans le prix des articles que leur fournissent les entrepreneurs.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable député de Winnipeg, M. Puttee, a beaucoup de mérite d'avoir appelé l'attention du gouvernement sur cette question. L'article 40 du bill que le directeur général des Postes a cité n'offre pas un remède suffisant au mal dont se plaint l'honorable député de Winnipeg. Nous nous rappelons tous les misères que les ouvriers employés à la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau ont soufferts ; plusieurs ont perdu la vie. Les contremaîtres et les sous-entrepreneurs maltraitaient les ouvriers, et il n'y a rien dans le bill actuel pour empêcher la répétition de ces choses. Il y a de bons et de mauvais contremaîtres ; il y en a qui croient mieux servir leurs maîtres en traitant les ouvriers avec dureté. Le gouvernement devrait protéger les ouvriers contre ces actes arbitraires. On sait que les bureaux de placement spéculent sur les ouvriers qu'ils engagent pour les entrepreneurs de chemin de fer, et l'on devrait voir là aussi à protéger les ouvriers. Je suis heureux de voir que la loi d'hygiène publique, ainsi que nous l'a dit le ministre de l'Agriculture, oblige les entrepreneurs à mieux loger leurs ouvriers. C'était un grief sérieux au Pas du Nid-de-Corbeau, mais je regrette d'entendre le ministre nous dire que l'inspecteur ne visite les travaux qu'une fois par année. Il faudrait que les visites fussent plus fréquentes si l'on veut que la loi soit bien observée. J'ai simplement appelé l'attention du gouvernement sur les misères des ouvriers qui travaillent à la construction des chemins de fer.

Lorsque le chemin de fer est construit près d'une ville il n'y a pas à endurer les mêmes misères que lorsqu'il est construit dans la forêt. On a dit plusieurs fois que la Compagnie du Pacifique était responsable des misères des ouvriers employés à la construction du chemin du Nid-de-Corbeau. On me dit que c'est M. Heney qui avait ces travaux à l'entreprise. C'est un grand entrepreneur et très respectable. Il a exécuté de très grands travaux au canal du Sault, en société avec M. Hugh Ryan, et le public attend naturellement de lui qu'il traite bien ses ouvriers. J'ai souvent entendu dire que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique était entièrement responsable de ce qui avait eu lieu au Nid-de-Corbeau, mais je crois qu'il n'est que juste de dire que la compagnie n'était pas responsable, mais que c'étaient les entrepreneurs qui étaient réellement à blâmer. J'espère donc que ces choses ne se répéteront pas sur ce chemin de fer, mais que le gouvernement prendra les précautions nécessaires pour que les ouvriers soient bien traités. La plainte au sujet du paiement des ouvriers au moyen de bons est une plainte générale sur tous les nouveaux chemins de fer. Nous savons tous qu'il y en a beaucoup parmi ceux qui plantent les piquets d'un tracé de chemin de fer, qui ne travaillent pas tout le temps qu'on exige d'eux. Ils travailleront pendant quelque temps et avant qu'ils aient droit de recevoir leur paie ils quittent le service et escomptent leur bon chez des gens qui font beaucoup d'argent à ce métier. L'hono-

rable ministre de l'Agriculture voudra-t-il nous dire combien de temps l'inspecteur de l'hygiène publique passe à chaque endroit où il fait son inspection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député n'a pas tout à fait compris quels étaient les devoirs de l'inspecteur général. Ses attributions sont de visiter les différents travaux publics en cours d'exécution dans le Canada, afin de voir si les règlements adoptés par l'Exécutif son observés, mais un de ces règlements exige qu'il y ait un médecin pour chaque 500 personnes employées à des travaux publics, et ce médecin doit faire une visite des travaux au moins tous les 10 jours. De cette façon les travaux sont réellement visités tous les 10 jours, bien que l'inspecteur ne visite pas lui-même souvent ces travaux. Les ouvriers employés sur ces travaux savent qu'il y a des règlements que les entrepreneurs sont obligés d'observer et il leur est loisible de porter plainte en tout temps à l'inspecteur local et ensuite, s'ils le jugent à propos, à l'inspecteur général. Si ma mémoire ne fait pas défaut je crois qu'il ne s'est rencontré que deux ou trois cas au sujet desquels les règlements du ministère de l'Agriculture n'ont pas été observés. L'inspecteur général a visité immédiatement les travaux et a fait observer les règlements. L'inspection locale est faite tout le long de l'année, telle que le veulent les règlements du gouvernement.

M. INGRAM : Je suppose que le rapport du ministre contient le rapport de l'inspecteur médical qui visite ces travaux de temps à autre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le rapport est celui de l'inspecteur général qui fait allusion à la manière que les travaux sont faits et dont les règlements sont observés. L'inspecteur général examine les rapports des inspecteurs provinciaux, mais je ne crois pas que ce rapport contienne beaucoup de renseignements venant des inspecteurs provinciaux.

M. INGRAM : Je désire dire quelques mots seulement pour appeler l'attention du gouvernement sur les injustices et les misères que l'on fait subir aux employés en leur faisant payer pour leurs comestibles, leurs habillements plus cher qu'on ne devrait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député comprend que l'inspecteur n'a rien à faire avec ces questions.

M. INGRAM : Naturellement ; j'appelle l'attention du gouvernement d'une façon générale sur ces questions, et je crois que nous devrions prendre des mesures pour remédier à ce mal. Mais nous aurons occasion de faire connaître au long plus tard nos vues sur cette importante question.

L'article 11 et l'article 12 sont adoptés.

Article 13.—Expropriation de terrains.

M. MONK : Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a appelé mon attention sur le fait que la loi n'offre pas à une personne dont les commissaires exproprient le terrain, les moyens de s'en faire payer la valeur. Il y a un article donnant droit d'appel à celui que l'on exproprie, mais on ne pourvoit pas aux moyens nécessaires pour faire cet appel. Je crois qu'il est bon d'appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur ce point, et il décidera probablement qu'il vaut mieux renvoyer les parties en dispute à la loi des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi des chemins de fer s'appliquerait ici.

M. MONK : Peut-être, mais ce n'est pas dit ici.

M. CLARKE : Il vaut mieux alors laisser cet article en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : La compensation ordinaire contre la Couronne——

M. MONK : Mais on n'en fournit pas les moyens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le recours pourrait être pris en vertu de l'Acte des travaux publics.

M. MONK : Mais cela n'est pas dit dans le bill. Si le gouvernement croit——

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice prendra cette recommandation en note.

M. MONK : L'honorable ministre de la Justice croit-il que l'article est suffisant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les articles suivants du bill pourvoient à l'expropriation.

L'article 13 est adopté.

Article 14.—Terres publiques requises pour les chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On a dit que cet article n'était pas suffisant pour protéger les terres appartenant aux gouvernements provinciaux. Si c'est nécessaire, je puis faire un amendement.

Les articles 14 et 15 sont adoptés et le comité rend compte de ses travaux.

Amendement à l'Acte du service civil. Je désire faire des modifications dans la loi du service civil, et je propose que les item 22 et 24 soient rayés des ordres du jour. Je me propose de les présenter de nouveau avec certains changements.

M. MONK : Ces changements seront-ils dans le sens de l'amendement proposé par l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous verrez cela lorsque le bill sera

présenté. Mon honorable ami (M. Monk) pourra alors voir pour lui-même ce qui en est.

La motion est adoptée.

Sur motion du ministre des Finances la séance est levée à 11 heures 50 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 15 septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures, sous la présidence de l'Orateur.

DEMANDE DE DEPOT DE RAPPORT.

Copie de toute correspondance, documents, plans, estimation et coût, concernant la pose d'un câble sous-fluvial entre la rive nord du Saint-Laurent et l'Ile d'Orléans, et l'installation d'un fil sur les poteaux du réseau télégraphique du gouvernement, dans ladite île, pour relier la demeure du sous-ministre des Travaux publics audit câble. Aussi, copie de la convention intervenue entre le département des Travaux publics et la Compagnie de téléphone Bell quant aux conditions et au coût du raccordement et de la mise en opération.—M. Talbot.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une compilation de renseignements relatifs aux ressources du pays entre Québec et Winnipeg, sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

On adopte la motion.

RETRAIT DE BILL.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que l'ordre relatif à la deuxième lecture du bill (n° 138) tendant à annuler la loi du pilotage soit rescindé.

M. MONK : Est-ce qu'il ne sera pas présenté de mesure relative au pilotage, cette session-ci?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Oui ; la Chambre sera saisie d'une nouvelle proposition de loi.

On adopte la motion.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le bill (n° 235) portant construction d'un chemin de fer transcontinental national.—(Très honorable premier ministre.)

M. MONK : Le gouvernement a-t-il pris une décision au sujet de la rémunération qu'il entend accorder à ces commissaires? Cette rémunération sera-t-elle élevée?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme les commissaires seront chargés d'une certaine responsabilité, il convient de leur accorder des traitements convenables ; je ne voudrais pas employer le mot " élevés." Le gouvernement n'a encore rien décidé à cet égard.

M. MACLEAN : Le gouvernement a bien été en mesure de nous renseigner au sujet du traitement des commissaires nommés sous l'empire de la loi des chemins de fer, et il devrait nous éclairer sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question est fort légitime et avant la fin de la session, nous serons sans doute en mesure de fixer ces traitements.

M. MONK : Le gouvernement a pris pour système de créer des commissions pour le règlement d'une foule de questions que le gouvernement lui-même devrait décider. A quoi bon créer une commission et toute une organisation fort dispendieuse, relativement à la construction de ce chemin de fer, chose qui rentre dans les attributions du gouvernement? Nous tenons à être éclairés sur le chiffre de cette dépense et sur la situation créée à ces commissaires. L'objectif qu'on doit viser dans la création d'une commission c'est de la rendre indépendante du gouvernement ; et c'est précisément le contraire qui a lieu.

Ces trois commissaires ne sont point inamovibles ; leur nomination est révocable, au gré du gouvernement. Ils sont entièrement sous la haute-main de l'Etat, et ils ne jouissent pas plus de l'indépendance que les employés du ministère des Chemins de fer. La création de la commission des chemins de fer entraîne une dépense annuelle que l'ex-ministre ses Chemins de fer porte à $100,000, et cela pour l'accomplissement de devoirs qui rentraient jadis dans les attributions du ministre des Chemins de fer et du comité des chemins de fer du Conseil privé, corps directement responsable envers le peuple et envers les représentants. Bien que, de temps à autre, il s'élevât quelque plainte au sujet des décisions du comité des chemins de fer du Conseil privé, elles ne créaient pas plus de mécontentement que les jugements de nos tribunaux ordinaires En créant cette commission, le gouvernement a grevé le pays d'une dépense de $100,000. On a créé la commission dite des transports, afin de résoudre le problème de l'industrie des transports, problème que le gouvernement prétend aujourd'hui avoir résolu, grâce à ce projet du Grand Tronc-Pacifique. Voilà une commission qui grève encore le pays d'une nouvelle dépense de $100,000. A mon avis, c'est au gouvernement qu'il appartient d'étudier, de résoudre et de décider la question des transports, tout comme celle relative à la construction du réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

C'est un principe de droit constitutionnel, reconnu de temps immémorial que c'est à l'Etat qu'il appartient de décider ces questions, et qu'elles sont du ressort du cabinet, qui n'est qu'un comité exécutif des représentants du peuple, dans cette Chambre. Voilà donc deux importantes commissions créées, à mon avis, à l'encontre des traditions les mieux établies en matière de droit constitutionnel, et qui grèvent le pays d'une dépense de $200,000 ; et voici maintenant qu'on crée une troisième commission. Ces commissions sont révocables au gré du gouvernement, et que vont-elles nous coûter ? A coup sûr, nous avons droit d'être éclairés à cet égard, puisqu'on a décidé de confier à ces commissaires la décision de questions qui sont du ressort du cabinet, directement responsable devant la Chambre. On crée une nouvelle commission qui coûtera au pays $100,000 par année, et le ministre intérimaire des Chemins de fer traite un peu trop légèrement les questions que nous avons soulevées, relativement aux articles de ce bill.

Il dit que le gouvernement étudiera plus tard la question des traitements. Comme le gouvernement nous a éclairés au sujet des autres commissions, il doit également nous renseigner sur le coût de cette nouvelle commission et nous dire si ces commissaires seront inamovibles ou révocables à volonté. A mon avis, il est préférable que le gouvernement se charge lui-même de la construction de ce chemin de fer, avec l'aide de fonctionnaires et d'ingénieurs habiles, et cette ligne de conduite, conforme aux principes qui doivent présider à l'administration des affaires publiques, d'après le droit constitutionnel, coûtera infiniment moins que cette commission, qui sera un corps absolument soumis à la direction de l'Etat, ne jouissant pas de plus d'indépendance que les autres employés de l'Etat. Nous avons droit d'être éclairés sur l'organisation de cette commission et sur son coût.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui concerne les traitements qui seront accordés à ces commissaires, je dois dire que cette question ne devra venir en délibération que lorsque la Chambre se sera prononcée définitivement sur ce projet. Quant aux traitements des commissaires nommés sous l'empire de la nouvelle loi des chemins de fer, je dois faire observer à l'honorable député que ces traitements n'ont pas été désignés dans le bill, mais que la délibération en a été réservée, et que plus tard, la Chambre a été saisie d'une résolution statuant sur le chiffre de ces traitements. Avant que la Chambre adopte, en épreuve définitive, le bill à l'étude, j'en conviens, le gouvernement devra la renseigner au sujet des traitements qui seront accordés à ces commissaires, bien qu'il puisse surgir des circonstances qui autoriseraient le gouvernement à se réserver la décision de cette question. L'honorable député a fait allusion à trois commissions, et si j'ai bien saisi sa pensée, il s'oppose à la création de ces commissions pour la transaction des affaires publiques, prétendant que c'est au gouvernement qu'il appartient de régler toutes ces questions qui sont du ressort des ministères. Est-ce bien là le sens de ses paroles ?

M. MONK : C'est précisément ce que j'ai dit. J'affirme que le gouvernement crée une commission, à grands frais, pour résoudre une question qui, de l'avis même du ministre est résolue par le bill à l'étude ; et quant à la commission créée par la loi des chemins de fer, je prétends que les devoirs confiés à cette commission rentrent dans les attributions légitimes du comité des chemins de fer du Conseil privé. On a créé des commissions en Angleterre et aux Etats-Unis, et elles ont abouti à l'insuccès, et à mon avis, il n'y a pas lieu de grever le pays de cette nouvelle dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je tenais à bien comprendre l'attitude que prend l'honorable député. Si je saisis bien sa pensée, il prétend donc, qu'en créant ces commissions, nous grevons le pays d'une dépense inutile et que nous leur assignons des devoirs qui rentrent dans les attributions légitimes des ministres. La question, ainsi loyalement posée, prête à discussion. En affirmant que le gouvernement prétend avoir résolu le problème des transports, l'honorable député fait une affirmation tout gratuite. Personne n'affirme que le bill à l'étude contient la solution de ce problème. L'honorable député fait donc erreur sur ce point. Il a également tort d'affirmer que la création de la commission dite des transports se rattache à la question d'un nouveau réseau transcontinental. Le gouvernement n'a jamais eu l'intention de soumettre cette question à la commission dite des transports. Cette commission est créée dans un tout autre but. Dans les nombreux discours qu'ils ont prononcés, et d'après la teneur d'une résolution qu'ils ont proposée, les députés de la gauche ont affirmé que la création d'une commission est le meilleur moyen de résoudre la question des transports. A mainte et mainte reprise, ils ont exprimé cet avis en plein parlement. Et voilà qu'aujourd'hui l'honorable député prétend que toutes ces commissions sont inutiles et des hors-d'œuvre.

M. MONK : Au cours de la législature précédente, j'ai affirmé, avant que ce bill eût été présenté, et j'affirme encore que, si au lieu de présenter cette mesure, le gouvernement eût obtenu le rapport d'une commission, la chose aurait été utile. Mais aujourd'hui que la Chambre est saisie de cette mesure, je prétends que la création d'une commission est une dépense inutile.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député confond encore la question d'un chemin de fer transcontinental avec l'importante question de l'industrie des

transports, question qui peut embrasser nombre de matières ne se rattachant nullement aux chemins de fer. La question des transports embrasse celle des chemins de fer, mais elle ne comprend pas toute la question de l'industrie des transports. Il est certaines questions se rattachant aux installations de terminus, aux communications par eau, aux améliorations et à l'outillage des ports maritimes, qui rentrent dans le problème de l'industrie des transports et qui sont étrangères à ce bill. L'honorable député, de concert avec ses collègues, après avoir préconisé l'établissement d'une commission des transports, fait volte-face aujourd'hui et déclare la chose inutile. Il s'y oppose au point de vue du droit constitutionnel, prétendant que c'est au gouvernement qu'il appartient de régler ces questions et non pas à une commission. Pourtant, on le sait, sous le régime politique en vigueur ici et dans la mère-patrie, il est d'usage de confier à des commissions certaines fonctions que le gouvernement pourrait exercer avec moins d'utilité. L'honorable député prétend que la commission des chemins de fer est inutile et qu'il vaudrait mieux laisser le comité des chemins de fer du Conseil privé remplir ces fonctions. C'est là une question sur laquelle il est permis de différer d'opinion ; seulement je ferai observer à l'honorable député qu'il est un peu tard pour soulever ces objections. Voilà plusieurs semaines que la Chambre est saisie du bill relatif à la création d'une commission de chemins de fer ; nous avons discuté la chose sous tous ses aspects, et voilà qu'aujourd'hui ces messieurs nous apprennent, pour la première fois, qu'ils sont hostiles à cette mesure. Si l'honorable député est hostile à cette loi, que n'a-t-il présenté une motion contre son adoption? Il a laissé adopter ce bill sans soulever d'objections, et si, plus tard, on l'accusait de s'être montré hostile à cette mesure, il pourrait nier la chose et invoquer victorieusement le compte rendu officiel des débats pour prouver qu'il ne s'y est jamais opposé et qu'il n'a jamais présenté de motion hostile à cette mesure.

S'il est hostile à la création d'une commission des chemins de fer, il aurait dû formuler ses objections plus tôt.

M. MONK : J'ai toujours été hostile à cette disposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est précisément cette disposition qui fait le fond même du bill. Il s'agit de la création d'une autre commission, d'un tribunal chargé de fonctions, qui prétend-il, sont dévolues au ministre des Chemins de fer et au cabinet, commission qui, à son avis, entraînera une dépense inutile de $100,000 ; et cependant il n'a jamais voté contre ce bill.

M. MONK : En réponse à une question que je lui ai posée, l'ex-ministre des Chemins de fer a déclaré qu'à son avis, cette commission coûterait $100,000 par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Raison de plus qui aurait autorisé l'honorable député à ne pas laisser adopter par la Chambre, sans opposition, une pareille mesure. Si ce bill grève le pays d'une dépense annuelle inutile de $100,000, quelle réponse l'honorable député donnera-t-il à ses commettants, quand ils lui demanderont pourquoi il n'a pas protesté contre l'adoption de ce bill? A mon avis, il a assumé une grave responsabilité en attendant si longtemps avant de formuler ses objections.

Relativement à la création d'une commission pour la construction de ce chemin de fer, il est d'avis que le gouvernement devrait se charger directement de cette besogne et que la création de la commission proposée par ce bill est inopportune Libre à lui de prendre cette attitude. S'il juge utile de proposer un amendement déclarant qu'il est inopportun de créer une commission et que le gouvernement devrait se charger lui-même de ces travaux, c'est là une attitude parfaitement légitime. Mais il ya plus loin et déclare que cette commission devrait être parfaitement indépendante du gouvernement et ici je ne saurais me ranger à son avis: Une commission indépendante du gouvernement serait également indépendante du parlement et du peuple lui-même. Or, quand il s'agit d'une commission chargée de dépenser d'aussi fortes sommes, il est contraire à tous les principes du droit constitutionnel de proposer que, relativement à l'emploi de ces deniers publics, elle ne soit responsable ni envers le gouvernement ni envers le parlement et le pays.

M. MONK : Est-ce que l'auditeur général n'est pas responsable envers le peuple tout en étant indépendant du gouvernement ? Où est la différence entre les deux situations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La grande différence c'est que l'auditeur général n'a pas le pouvoir de dépenser un seul sou. Ce n'est pas un ministre qui ait un budget de dépenses à administrer, ou qui soit chargé de la gestions financière d'un grand service public.

M. MACLEAN : Il peut contrôler les ministres et leur gestion financière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et il peut suspendre le paiement de l'indemnité des députés. L'auditeur général exerce un pouvoir de contrôle, mais il n'est pas autorisé à dépenser un seul sou, et par conséquent, le parlement ne viole aucun principe du droit constitutionnel en déclarant que l'auditeur général doit être un fonctionnaire indépendant. Mais ce serait violer tous les principes les mieux reconnus, en matière de droit constitutionnel, que de déclarer ici qu'un grand organisme autorisé à dépenser des millions de dollars puisés dans le coffre de l'Etat, ne doit être responsable ni envers le gouvernement, ni envers le parlement. Quand nous créons une commission, nous créons une situation quelque

peu différente de celle faite à un fonctionnaire public, attaché à un des ministères et qui se trouve sous la direction immédiate du ministre. Il en est autrement des relations d'une commission avec le gouvernement, en ce sens qu'elle jouit d'une certaine somme d'indépendance et cela, dans l'intérêt même de la chose publique ; mais aller jusqu'à prétendre que ces commissaires, chargés de l'emploi de vastes sommes, doivent être absolument indépendants du gouvernement, et qu'ils n'ont qu'à consulter leur bon plaisir, sans être soumis à aucun contrôle, c'est là une proposition diamétralement opposée à tous les principes du droit constitutionnel. Bref, voici quelle est la situation : Le gouvernement confie ces travaux à des hommes habiles et indépendants, mais s'il arrive que leur conduite soit en désaccord avec l'intérêt public, il a droit de les révoquer.

M. SPROULE : Ces commissaires sont sans doute les serviteurs du gouvernement; mais dans quel sens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le même sens qu'ils sont commissaires des chemins de fer.

M. SPROULE : Le gouvernement s'est chargé de la construction de la section de l'est de ce réseau et il emploie des commissaires pour ces travaux. Ces commissaires doivent être des serviteurs de l'Etat, puisque le gouvernement les nomme et peut les révoquer et suspendre les opérations, quand il le juge bon. En outre, toute entreprise adjugée par ces commissaires, s'élevant à plus de dix mille dollars, doit être subordonnée à l'approbation du gouvernement. Ils sont donc absolument les serviteurs de l'Etat. En pareilles circonstances, dans quelle situation le gouvernement se trouve-t-il, quand il s'agira de décider si, oui ou non, le gouvernement importe des matériaux en franchise pour la construction de ce chemin de fer ? Si les commissaires ne sont que les serviteurs de l'Etat, c'est le gouvernement qui construit le chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin de fer sera construit par des entrepreneurs, qui se procureront les matériaux partout où il leur plaira, et qui ne sauraient les importer en franchise.

M. SPROULE : Ces entrepreneurs seront employés par la commission, au nom du gouvernement. La commission est chargée de faire exécuter les travaux pour le compte du gouvernement, et elle adjugera les entreprises. C'est réellement le gouvernement qui fait les travaux. Lorsque les tribunaux seront appelés à interpréter cet article, je crains fort qu'ils ne décident que c'est pour le gouvernement que ces matériaux sont importés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par le même procédé logique, l'honorable député pourrait prétendre, avec encore plus de raison, puisqu'il n'y a pas de commission ici, qu'un entrepreneur de travaux sur un de nos canaux a droit d'importer des matériaux en franchise. Pareille prétention est inouïe. L'entrepreneur n'est pas l'Etat. La loi en vigueur depuis nombre d'années au sujet des importations effectuées par le gouvernement, décrète que les articles directement importés par le gouvernement pour les usages de l'Etat n'acquittent pas de droits.

Peu importerait, d'ailleurs, que ces articles acquittassent les droits, puisqu'en définitive, ils retomberaient toujours dans le coffre public. Cette disposition législative ne s'est jamais appliquée aux importations des entrepreneurs et ne s'y appliquera jamais.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre ne nous donne aucun renseignement au sujet des dépenses de cette commission. Quand l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) a fait adopter par la Chambre le bill relatif à la commission des chemins de fer, il nous a éclairés au sujet du coût de la commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est qu'à la fin du débat qu'il a donné ces renseignements.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais trop si c'est à la fin ou au commencement du débat.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je m'en souviens parfaitement.

M. BORDEN (Halifax) : C'est certainement au cours du débat sur cette mesure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est au cours de la délibération de la résolution relative aux traitements des commissaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette résolution a été présentée plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, c'est au cours des délibérations sur le bill. Le ministre des Finances prétend que la commission des chemins de fer n'aura pas à s'occuper de questions se rattachant à la mesure en discussion, et en cela il fait erreur. Le décret du conseil qui crée cette commission dite des transports lui attribue les pouvoirs les plus étendus, embrassant même la mesure que nous discutons en ce moment. La chose ne souffre pas de doute. On a si souvent cité ce texte qu'il serait ennuyeux d'y revenir. C'est avec raison que le député de Jacques-Cartier trouve à redire à ce que le gouvernement, qui se propose de créer à grands frais une commission dite des transports, règle quelques-unes des questions les plus importantes que cette commission devra étudier, et cela sans attendre le rapport qu'elle fera à cet égard et qui devra jeter beaucoup de lumière sur ces questions. Voilà une critique fort légitime, et si le ministre des Finances lui attribue un sens différent, c'est qu'il a mal saisi la pensée de mon collègue.

M. MONK : Je désire ajouter une observation à ce que je viens de dire : que le gouvernement assimile la situation de ces commissaires à celle de l'auditeur général ; qu'ils restent en charge jusqu'au parachèvement des travaux ; qu'il les rende inamovibles, comme les juges qui ne peuvent être révoqués que par voie d'adresse des deux Chambres, et alors il y aura une garantie d'indépendance qui coûtera cher il est vrai, mais qui sera fort précieuse, en ce que cette commission sera indépendante non pas du peuple, comme le veut le ministre des Finances, mais de l'Exécutif.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'Exécutif et le peuple ne font qu'un seul tout.

M. MONK : Je dis que la commission doit être indépendante de l'Exécutif, mais responsable envers le parlement ; tandis qu'on ne créé ici qu'un corps de serviteurs de l'Etat, révocables au gré de l'Exécutif. Ces commissaires seront révocables et le gouvernement les révoquera, du moment qu'il sera mécontent d'eux. Quel sera le chiffre de leurs émoluments? A en juger d'après le chiffre des traitements qu'on se propose d'accorder aux autres commissaires, ceux-ci toucheront $6,000 par année chacun, soit $18,000 pour les trois. Si l'on ajoute à cela les frais de route, les appointements de leurs secrétaires et tous les frais de cette organisation distincte du ministère des chemins de fer, la dépense annuelle atteindra bien le chiffre de $50,000 à $60,000. Et cependant ces commissaires ne seront pas plus indépendants du gouvernement qu'un simple commis de ministère.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député s'oppose-t-il à la création de cette commission?

M. MONK : Je m'oppose certainement au mode d'organisation de cette commission. Qu'on rende les commissaires indépendants, de façon à ce que, durant la période de construction, ils ne soient révocables qu'à l'instar des juges ou de l'auditeur général qui ne peuvent être révoqués que par voie d'adresse collective des deux chambres ; alors ils pourront agir avec indépendance et ne seront responsables que devant le parlement. Au lieu de dépenser $50,000 ou $60,000 pour une commission qui ne sera pas indépendante du gouvernement, mieux vaudrait créer un organisme moins dispendieux. Qu'on nomme quatre ou cinq employés compétents qui seront chargés des travaux et feront rapport au gouvernement. La dépense n'atteindrait pas le tiers de celle qu'entraîne la proposition du gouvernement.

M. KEMP : Dans sa réponse au député de Jacques-Cartier, le ministre des Finances a prétendu que la commission dite des transports n'aurait pas à s'occuper de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Le député de Jacques-Cartier affirme à bon droit que le gouvernement prétend avoir résolu le problème des transports, en construisant ce chemin de fer transcontinental. En effet, en présentant ce bill à la Chambre, le premier ministre a dit :

> Nous prétendons que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché vers l'océan, aux conditions les plus avantageuses.

Si cette commisison des transports constate que le transport des produits du Nord-Ouest peut se faire plus économiquement par d'autres routes que par la route de Saint-Jean à Québec, le gouvernement se trouvera en fort délicate posture. Le texte du décret du Conseil privé est fort large. Relisons-le :

> Au besoin, il faudra faire de nouvelles études et explorations, afin de constater s'il n'est pas possible d'ouvrir des routes terrestres ou fluviales qui soient plus économiques et répondent mieux aux besoins des transports.

Pourquoi le gouvernement n'attend-il pas que la commission ait fait rapport sur la question de savoir s'il serait praticable de transporter les produits de l'ouest au littoral entièrement par voie ferrée ? Voilà le point qu'il faudrait élucider. Le gouvernement devrait étudier la question et attendre qu'on ait constaté quelle est la route la plus praticable, avant de commencer la construction de ce chemin de fer.

M. MACLEAN: On a affirmé ici aujourd'hui que ce projet de chemin de fer transcontinental n'offre pas la solution du problème des transports. C'est le ministre des Finances qui a affirmé la chose, si j'ai bien saisi sa pensée. Comment le premier ministre et le cabinet peuvent-ils justifier la dépense de cent à cent cinquante millions dont ils veulent grever le pays, pour la construction de ce chemin de fer ? Au point de vue du droit contitutionnel et du gouvernement responsable, ils sont tenus de justifier cette dépense. Ils cherchent en ce moment à se retrancher derrière une commission, afin d'échapper à la responsabilité qui leur incombe. Puisqu'il y a un ministère des Chemins de fer qui coûte au pays des centaines de mille dollars, pourquoi créer, à grands frais, cette commission ? Pourquoi le ministre des Chemins de fer existe-t-il, si ce n'est pour donner son avis au parlement et au gouvernement relativement à la solution du problème des transports ? Au cours de cette session, le gouvernement a créé trois commissions et le corollaire de ce qui a été dit aujourd'hui c'est qu'il devrait être créé une quatrième commission pour administrer l'Intercolonial. S'il y a lieu de créer une commission pour ce service du ministère des Chemins de fer pourquoi n'en créerait-on pas pour d'autres services ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député oublie-t-il qu'il a été nommé une commission pour la construction de l'Intercolonial ? Ici aussi il s'agit de construction de chemin de fer.

M. MACLEAN : Je le sais parfaitement. Aquila Walsh était le secrétaire de cette commission. S'il y a lieu de créer toutes ces commissions pour assister le gouvernement, rien n'empêcherait d'étendre ce système à tous les autres services publics. Le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) tiendrait sans doute à avoir l'aide d'une commission. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) voudrait sans doute aussi qu'on lui accordât l'aide d'une commission. Du reste, il en a plusieurs actuellement.

M. COCHRANE : Le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright) mériterait aussi qu'on lui accordât l'aide d'une commission.

M. MACLEAN : Effectivement. Si le gouvernement responsable existe dans ce pays; si les ministres sont chargés de donner leur avis au parlement sur les affaires publiques, mettons ce système en pratique ; mais si nous voulons l'abandonner et déléguer le gouvernement du pays à des commissions, qu'on nous le dise clairement. Voilà que pour un seul ministère, on crée trois commissions: ce n'est pas là le gouvernement responsable, ce n'est pas ce que le parti libéral a promis au pays. Mainte et mainte fois, il a condamné ce système et préconisé le gouvernement responsable, et voilà qu'aujourd'hui il préconise, législativement et par son exemple, le gouvernement par voie de commission. Sans doute, les commissions ont leur raison d'être au point de vue de l'étude des faits ; elles sont constitutionnelles, en temps et lieu. Mais il est une limite à la création de ces commissions ; cette limite est dépassée aujourd'hui et il importe que les ministres responsables administrent eux-mêmes les affaires du pays. La proposition dont la Chambre est saisie n'est certes pas la solution du problème des transports. Il aurait fallu recueillir le plus de renseignements possible et élaborer une mesure basée sur ces renseignements. Au lieu de cela, voilà qu'on crée des commissions chargées d'exécuter une entreprise qui grève le pays d'un fardeau énorme. Pareille chose est injustifiable. La Chambre peut bien l'adopter, mais cela ne saurait la justifier aux yeux du peuple. Que le gouvernement crée donc moins de commissions ; qu'il administre davantage les affaires du pays, et qu'il soumette au parlement tous les renseignements voulus au sujet de cette proposition.

Le PREMIER MINISTRE : Si les députés de la gauche s'opposent à la création de cette commission, pourquoi se contentent-ils de parler, sans agir? Quel est celui d'entre eux qui a élevé la voix contre la création d'une commission des chemins de fer, en remplacement du comité des chemins de fer du Conseil privé? Voilà plusieurs années que l'honorable député (M. Maclean) préconise la création de cette commission, et lorsque le bill statuant dans ce sens a été délibéré dans cette Chambre, il ne s'y est nullement opposé. S'il désapprouve ce système des commissions, pourquoi a-t-il si longtemps demandé la nomination de cette commission des chemins de fer ?

A quoi bon soulever tant d'objections contre ce système, maintenant que le bill est adopté ? S'il faut en croire le " World " de Toronto, tout le monde demandait à grands cris l'établissement de cette commission. Et maintenant que le gouvernement répond aux vœux du pays, voilà que l'honorable député est mécontent et ne veut plus de cette commission. Il n'est pas permis de se contredire à ce point. Quant à la commission en discussion, les députés de la gauche approuvent-ils la chose ou la désapprouvent-ils ? S'ils sont hostiles à cette mesure, qu'ils le déclarent franchement ; s'ils l'approuvent, qu'ils le disent. Ils se gardent bien de le faire. Je comprends le but auquel vise le député de Jacques-Cartier (M. Monk) ; je prévois l'attitude qu'il prendra, dans les discours qu'il prononcera dans la province de Québec : " ces commissions, s'écriera-t-il, vont coûter des sommes folles ; les ministres ne font point leur besogne."

Voici une commission qui a été créée, en grande partie sur les instances de l'opposition, représentée par le député d'York-est (M. MacLean) et elle coûtera fort cher. Si nous n'eussions pas établi cette commission, l'honorable député nous aurait blâmés de ne pas l'avoir établie ; tandis qu'il nous censure maintenant, précisément parce que nous l'avons créée. Evidemment, il est impossible de le contenter. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous condamne, parce que nous gardons la haute main sur la commission que ce bill tend à établir. Il veut que les commissaires soient indépendants à l'instar des juges et de l'auditeur général, parce que, dit-il, les juges sont responsables devant le parlement. Voilà une singulière doctrine dans la bouche d'un député qui, si je ne me trompe, est professeur de droit constitutionnel à l'université Laval. Il est étrange, dis-je, de l'entendre nous enseigner ici que les juges sont responsables devant le parlement. Quelle est cette responsabilité ? J'ai toujours cru que les juges ne sont responsables qu'envers leur propre conscience, et que le parlement n'exerce aucune autorité sur eux.

Il est vrai qu'ils peuvent être révoqués par voie d'adresse des deux Chambres du parlement. Cette loi a été adoptée afin de les rendre absolument indépendants du parlement et ils ne sont responsables devant le parlement que dans des cas extrêmes de forfaiture qui sont déterminés et réglés par voie d'adresse des deux Chambres. L'honorabel député formule un argument qu'il se garde bien de présenter sous forme de motion ; il veut que ces commissaires qu'il s'agit de nommer soient responsables devant le parlement, à l'instar des juges, c'est-à-dire qu'ils ne soient révocables que par voie d'adresse votée par le Sénat et la Chambre

des communes. Voici des commissaires qui seront chargés d'une dépense de trente à quarante millions de dollars peut-être et il veut qu'ils soient absolument indépendants. Il est possible qu'ils fassent un contrat entaché d'irrégularité et il veut que le parlement ne puisse exprimer un avis comportant censure à leur adresse ; tout au plus, seraient-ils révocables par un vote du Sénat et de la Chambre des communes. Eh bien ! si l'honorable député est sincère en formulant pareille proposition, qu'il présente un amendement ; mais, tant qu'il ne l'aura pas fait, il me permettra de lui dire que nous ne saurions le prendre au sérieux.

M. MONK : Depuis douze ans, je m'efforce d'enseigner le droit constitutionnel du mieux possible et c'est la première fois que j'entends affirmer que les juges sont absolument indépendants du parlement. En enseignant le contraire, il semble que j'ai enseigné une hérésie.

Le PREMIER MINISTRE : Je l'appréhende fort.

M. MONK : Je continuerai, pourtant, d'enseigner qu'il y a, dans ce pays, un pouvoir au-dessus même des juges et que c'est le parlement. Tant que le premier ministre ne m'aura pas démontré un peu plus clairement qu'il ne l'a fait, qu'il en est autrement, je continuerai à croire que sous l'empire de l'ancienne loi de succession au trône, de 1701, loi établie sous le règne de la reine Anne, ainsi que sous l'empire de notre propre loi organique et d'un article spécial que j'indiquerai au shef du cabinet, s'il ne l'a jamais lu, les juges sont responsables vis-à-vis du parlement et peuvent être révoqués par voie d'adresse des deux Chambres.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez !

M. MONK : Voilà ce que j'appelle responsabilité. Le premier ministre nous invite toujours à proposer des motions. Eh bien ! voilà un an que nous ne cessons de demander par voie des motions, que le gouvernement nous éclaire sur cette entreprise du chemin de fer, et nous ne saurions proposer des motions à perpétuité. Mon attitude sur cette question est parfaitement claire et il n'est nullement besoin de motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les députés de la gauche ne veulent pas aller de l'avant ; ils tiennent à piétiner sur place.

M. MONK : C'est la première fois que je vois le ministre des Finances perdre patience et alors il devient sérieux. Hier soir, il a traité asez cavalièrement le chef de l'opposition, parce qu'il avait présenté des amendements, et il n'a pas mieux traité le député d'Hamilton (M. Barker), bien que ces messieurs fussent fort sérieux. Je le répète, mon attitude qui est celle adoptée par plusieurs autres membres du comité, est parfaitement claire. Nous ne voulons pas payer $100,000 à des commissaires qui seront les créatures du cabinet. Au lieu de confier cette besogne à une commission, que le gouvernement s'en charge lui-même. Que le gouvernement donne à ces commissaires une situation indépendante, analogue à celle des juges en Angleterre et de l'auditeur général ici, qu'il les déclare inamovibles, sauf forfaitude et révocables uniquement par voie d'adrese des deux Chambres, et alors je voterai en faveur de la proposition du gouvernement ; j'approuverai les dépenses considérables qu'elle entraîne Au début de nos délibérations sur ce bill, le premier ministre nous a dit que cette entreprise ne coûterait que $13,000,000 ; mais c'était là un mythe qui s'est évanoui et dont on n'entend plus parler. La construction de ce réseau coûtera $100,000,000. C'est un tiers de notre dette publique ; mais si cette dépense atteint le chiffre de cinquante ou soixante millions et que son exécution soit confiée à trois hommes indépendants au service de l'Etat, révocables à volonté, je suis d'avis qu'ils feront un bon emploi de ces sommes. A quoi bon proposer un amendement ? Si l'opposition présentait une motion comme le veut le premier ministre, le ministre intérimaire des Chemins de fer la mettrait au rancart.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je tiens à mettre le député de Jacques-Cartier au courant de ce qui s'est passé durant son absence temporaire de la Chambre. Le chef de l'opposition et le député d'York, au cours de leurs observations, ont prétendu que le gouvernement doit se charger lui-même de cette œuvre, au lieu de la confier à une commission, et leur maîtresse objection, c'est que le gouvernement cherche à se retrancher derrière ces commissions, afin de mettre sa responsabilité à l'abri. Eh bien, après tout, le gouvernement ne se dépouille pas de sa responsabilité, puisque, comme l'honorable député l'affirme, cette commission sera nommée par le gouvernement, qui pourra la révoquer au besoin. Durant l'absence de l'honorable député, son collègue, le député de York-est a déclaré que toute tentative de faire exécuter des travaux publics par des commissions non responsables devant le parlement, constitue une violation des principes les mieux reconnus en droit constitutionnel et des règles établies de temps immémorial. Or, notre commission sera responsable vis-à-vis du gouvernement, et par là même, elle sera aussi responsable devant le parlement. Que veut l'honorable député (M. Monk)? Bien qu'il refuse de présenter une motion dans ce sens, il prétend que cette commission doit jouir de toute l'indépendance attribuée aux juges. Il est professeur de droit constitutionnel, et s'il me permet de lui offrir un avis, je lui dirai qu'en exposant les principes qui régissent la matière, il ne devra pas s'en tenir à la simple théorie, mais qu'il devra enseigner que cette responsabilité des juges envers le parlement n'est guère qu'un rêve, car virtuellement, on le sait, cette responsabilité n'existe point. Il y a des juges qui

négligent leurs devoirs ; il en est d'autres qui ont dépassé la limite d'âge ou qui sont malades. D'autres enfin qui ne remplissent point leurs fonctions, et ici j'affirme des faits parfaitement connus du parlement.

M. MONK : Le remède est ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, mais ce n'est pas un remède pratique; il n'est plus appliqué. Nous ne voulons point de ce genre de responsabilité chez des hommes qui auront à dépenser des millions de dollars puisés dans le coffre public.

M. R. L. BORDEN : Si le gouvernement sait que certains juges négligent ainsi leurs devoirs, il est tenu de signaler le fait au parlement.

Je m'étonne que le ministre des Finances fasse pareille affirmation en plein parlement, et je le répète, si le gouvernement sait, de science certaine qu'il existe pareilles irrégularités, il est tenu de prendre une initiative à cet égard. L'argument que le premier ministre a présenté à la Chambre mérite d'être précieusement transmis à la postérité; c'est que les juges ne sont pas responsables envers le parlement, parce que le parlement a le droit de les révoquer. Enoncé sous une autre forme, cet argument se résume à ceci: le parlement a le droit de révoquer les juges, par voie d'adresse à la Couronne ; par conséquent, le parlement n'exerce aucune autorité sur les juges. Voilà l'avis énoncé par le premier ministre. Le député de Jacques-Cartier n'a enfreint aucun principe de droit constitutionnel en enseignant, comme il affirme l'avoir fait pendant nombre d'années, à l'université Laval, la doctrine contraire à celle énoncée par le premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Ma surprise égale, si elle ne dépasse encore celle de l'honorable député, en entendant énoncer ici par ces deux luminaires de l'opposition la doctrine que les juges sont responsables devant le parlement. Les juges sont révocables par voie d'adresse des deux Chambres. Et pour quelle cause ? Non pas pour erreur de jugement, mais simplement pour forfaiture, pour quelque violation patente de leurs devoirs et autres causes de ce genre. D'autre part, le juge jouit d'une parfaite liberté au tribunal ; il peut prévariquer, car il n'est responsable que vis-à-vis de sa conscience, et le parlement n'exerce aucune autorité sur lui, en ce qui concerne la nature de ses décisions. L'honorable député peut-il appliquer la même doctrine à tout fonctionnaire de l'Etat ou à tout individu qui est chargé de la dépense des deniers publics? Qu'un fonctionnaire public fasse de ces deniers un emploi que le parlement désapprouve, quand bien même ce fonctionnaire public obéirait aux inspirations de sa conscience, le parlement peut le révoquer sur le champ, pour avoir commis une erreur de jugement. Cette doctrine s'applique-t-elle à un juge ?

Que deviendrait l'indépendance tant vantée des juges anglais s'ils étaient responsables au parlement, de toutes leurs décisions, bonnes ou mauvaises ? La décision d'un juge est toujours supposée bonne ; et puisqu'il est au-dessus de l'autorité du parlement, il occupe une position unique. Nous avons dans l'histoire d'Angleterre un célèbre exemple d'un des membres les plus éminents de la magistrature anglaise que le parlement avait accusé de conduite dérogatoire. Je ne comprends pas que mon honorable ami, qui est un avocat, un excellent avocat, un professeur de Laval, puisse émettre une semblable proposition.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis bien certain qu'au temps de sa jeunesse l'honorable premier ministre admettait la doctrine si clairement exposée par l'honorable député de Jacques-Cartier, mais une longue carrière politique lui a fait perdre la foi qu'il avait autrefois dans cette doctrine. Qui doit décider quand le parlement et un juge sont en cause? Peut-on en appeler des désisions du parlement ? Pas du tout. Le parlement peut parfaitement se prononcer sur le cas d'un juge quand une plainte lui a été faite. C'est lui qui décide en dernier ressort ; il peut juger des magistrats dans des cas comme celui que vient de citer l'honorable ministre des Finances, et il n'y a pas d'autre appel de ses décisions que l'appel au peuple lors des électoins.

M. MACLEAN : Je ne sais pas si cela est bien pertinent à la question, mais voici une résolution que je trouve dans le programme libéral adopté à la convention de 1893 :

C'est un droit ancien et incontestable de la Chambre des communes de s'enquérir de toutes matières de dépense publique, de toute accusation de malversation proférée contre les ministres de la Couronne et que la soumission de ces causes à des commissions créées sur l'avis des accusés est en désaccord avec la responsabilité des ministres à la Chambre des communes et tend à affaiblir l'autorité de la Chambre sur l'Exécutif et cette convention affirme que les pouvoirs des représentants du peuple à cet égard devraient être respectés en toute occasion.

Le PREMIER MINISTRE : Voilà une saine doctrine.

M. MACLEAN : C'est possible, mais bien qu'il soit question dans cette résolution d'enquête sur des accusations portées contre des ministres de la couronne, elle n'en demande pas moins que ces questions ne soient pas soumises à des commissions.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne lirai plus jamais le " World " de Toronto.

M. MACLEAN : L'honorable premier ministre me reproche de professer des doctrines libérales et cependant je parais être le seul dans cette Chambre qui préconise aujourd'hui ce que les honorables membres de la droite prêchaient autrefois. S'il y avait une doctrine chère aux libéraux c'était bien celle du gouvernement responsable. Pourquoi aurait-on deux institutions

pour appliquer le gouvernement responsable dans ce pays ? Si nous avons un gouvernement responsable, quel besoin avons-nous de commissions irresponsables ? Pourquoi cette dépense inutile ? Je suis en faveur du gouvernement responsable. Je veux qu'un ministre et que tout le gouvernement soient responsables de l'emploi de cet argent et de la construction de ce chemin.

Si nous avons de bons ministres, l'entreprise sera mieux conduite. Si nous confions au ministre des Chemins de fer et Canaux l'administration de ces sommes considérables nous le tiendrons responsable et il ne pourra pas se mettre à l'abri derrière une commission. Il ne pourra pas objecter que cela regarde une commission, mais une commission qui reçoit ses instructions du gouvernement.

D'ailleurs ce ne sera pas une commission libre d'agir indépendamment du gouvernement. Elle sera la créature du gouvernement, et quelle sera son utilit ? J'approuve la création d'une commission pour administrer la loi des chemins de rer et réglementer les taux de transport. Je prétends que le gouvernement a bien agi en faisant adopter cette loi, mais la commission dont il s'agit en ce moment ne ressemble pas du tout à la commission des chemins de fer. Ce sera une commission chargée de l'emploi des deniers publics. Alors, pourquoi n'aurait-on pas également une commission pour surveiller les dépenses occasionnées par la construction des canaux ? Au cours de cette session de fortes sommes ont été votées et d'autres le seront encore pour la construction et l'amélioration de nos canaux et de nos ports, et s'il y a une dépense inexcusable c'est bien celle-là. Si nous avions une commission à l'abri de toute influence politique pour surveiller et administrer l'emploi de cet argent, ce serait une excellente chose, mais il n'a pas été question de nommer une commission pour prendre charge de cette dépense considérable, concernant l'amélioration des ports et des rivières.

Le gouvernement devrait faire une déclaration officielle et nous dire clairement s'il se propose d'adopter plus généralement la doctrine de confier les dépenses publiques à des commissions. A quoi servent tous les ministres que nous avons ? Si nous devons avoir des commissions nous pourrons nous dispenser des services de plusieurs ministres. Le gouvernement se propose-t-il d'appliquer le mode des commissions à toutes les dépenses publiques ? Dans ce cas, pourquoi n'en nomme-t-il pas une pour administrer les ports et les canaux qui entraîneront des dépenses presque aussi élevées que la construction de ce chemin de fer ? La Chambre a droit à une déclaration ministérielle sur ce point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous sommes à discuter en ce moment l'article 9 du bill et je dois dire que cet article est emprunté au bill concernant la construction du chemin de fer Intercolonial et j'ajouterai pour l'information de l'honorable député de Jacques-Cartier qu'il est aussi calqué sur le bill de la législature de Québec concernant la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, passé par le gouvernement conservateur en 1875. A l'occasion de la construction de ces deux chemins de fer on a nommé des commissaires révocables à volonté et je ne sache pas qu'on se soit plaint de leur conduite.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit que nous sommes sur l'article 9, je croyais que nous étions sur l'article 16.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous devrions être sur l'article 16, mais nous discutons, en réalité, l'article 9 qui concerne la nomination des commissaires et la durée de leurs fonctions. C'est l'honorable député de Jacques-Cartier qui, par erreur, sans doute, est revenu sur l'article 9.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais que l'honorable ministre, quand cela lui conviendra —peu importe quand—reprît pour quelques instants la discussion de l'article 13. Nous pourrions nous en occuper après en avoir fini avec celui-ci.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous pouvons nous en occuper immédiatement.

M. R. L. BORDEN : Je propose donc que l'article 13 soit remis en discussion.

La motion est adoptée.

Article 13.

M. R. L. BORDEN : Comme l'honorable ministre doit être au courant de tous les détails du bill, je voudrais savoir quelle serait la procédure à suivre pour accorder une compensation à ceux dont les propriétés auront été expropriées. D'après la loi actuelle concernant les chemins de fer de l'Etat, et d'après les dispositions de cet article, le terrain devient la propriété absolue de la Couronne, sur la production d'une désignation et d'un plan au bureau d'enregistrement pour la division d'enregistrement où est situé ce terrain. La loi des chemins de fer contient une procédure à suivre pour permettre aux expropriés d'obtenir une compensation. Ici, aucune procédure n'est indiquée et je me demande si celle qu'indique la loi des chemins de fer est suffisante ; je crois que la procédure actuelle n'est pas suffisante. Dans ce cas on pourrait modifier cet article en ajoutant un paragraphe disant que les dispositions de la loi des chemins de fer concernant l'indemnité en cas d'expropriation s'appliqueront aux expropriations faites en vertu de l'article 13.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Je crois que ce ces est réglé par l'article 15 qui se lit comme suit :

En outre de tous les droits et pouvoirs à elle expressément conférés par le présent acte, la

commission a, relativement à ladite division de l'est, tous les droits, pouvoirs, recours et privilèges conférés aux compagnies de chemins de fer par l'Acte des chemins de fer et les actes qui le modifient ou par tout acte général concernant les chemins de fer qui peut être en vigueur ; et ledit acte et les actes qui le modifient ou tout dit acte général, en tant qu'ils sont applicables audit chemin de fer en tant qu'ils ne sont pas inconciliables avec les dispositions du présent acte ou contraires à ses dispositions, sont censés faire un avec le présent acte.

Les commissaires auront tous les pouvoirs que possède une compagnie de chemin de fer en vertu de la loi générale des chemins de fer. C'était du moins notre intention, lorsque nous avons redigé cet article 15.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre croit-il que ce moyen sera plus expéditif que la cour de l'Echiquier, lorsqu'on ne pourra pas s'entendre sur le chiffre de l'indemnité ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai consulté les jurisconsultes du ministère et nous sommes arrivés à la conclusion que les dispositions de la loi des chemins de fer s'appliqueront à ces cas et que les commissaires seront dans la même position qu'une compagnie ordinaire de chemin de fer. Naturellement, cela ne donnerait pas le droit de s'adresser à la cour de l'Echiquier.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, en réalité, c'est la Couronne qui, par l'entremise des commissaires, prendra possession du terrain et l'expérience que j'en ai me porte à croire qu'il serait plus expéditif de s'adresser à la cour de l'Echiquier que de nommer des arbitres en vertu de la loi des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chemin passera à certains endroits dans un territoire très éloigné des villes où la cour de l'Echiquier tient ses assises, et j'en suis venu à la conclusion qu'il serait très incommode pour un exproprié entre Lévis et Edmonton, par exemple, de venir plaider devant la cour de l'Echiquier. Sous certains rapports, la cour de l'Echiquier est préférable, mais je crois que la procédure indiquée ici amènera un plus prompt règlement, puisque la cause sera entendue sur les lieux.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien.

M. OSLER : La première fois que ce contrat a été soumis à la Chambre, je l'ai lu, et il y a deux choses qui m'ont particulièrement frappé. La première c'est que le gouvernement n'a, en réalité, aucune garantie de qui que ce soit, pour assurer l'exploitation de la division est, et l'autre se rapporte à la clause 17 qui dit qu'il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où l'importation directe aura été autorisée par le gouvernement. Ces deux clauses du contrat m'ont paru défectueuses et j'ai fait ce que j'aurais fait, si j'eusse été concerné personnellement ; je me suis adressé aux meilleurs avocats que je connaissais sur ces questions et je leur ai demandé d'interpréter ces deux clauses. J'ai déjà communiqué à la Chambre l'opinion de M. J. F. Smith, C.E. On a cherché à diminuer la valeur de cette opinion en disant que M. Smith est un agent d'immeubles qui s'occupe surtout de rédiger des hypothèques et qu'il n'a aucune réputation comme avocat. J'affirme que c'est un avocat éminent dont l'opinion fait autorité en matière d'interprétation de contrats. Il a été pendant de longues années le conseiller de deux des principales banques du Canada ; il a été longtemps aussi, l'associé de feu M. Abbott, dans plusieurs des contrats les plus importants que M. Abbott ait eu à rediger. Je considère que M. Smith est un conseiller éminent, sûr et prudent, et dans une affaire qui me concernerait personnellement j'accepterais son opinion sans restriction.

Quoi qu'il en soit, cette question me paraît si importante, que j'ai cru devoir prendre de nouvelles précautions et je me suis adressé à MM. Blake, Lash et Cassels, pour avoir leur opinion sur ces deux points du contrat. J'avais écrit à M. Blake, lui disant simplement que je désirais être éclairé sur la question et il m'a répondu que ses longues relations avec la Compagnie du Grand Tronc ne lui permettaient peut-être pas d'exprimer une opinion ; il ajouta qu'après s'être entendu avec les autorités du Grand Tronc, si la chose pouvait se faire, il me donnerait une opinion, conjointement avec M. Cassels. Je lui répondis que, vu que je partais le lendemain pour New-York, s'il ne pouvait pas se prononcer, de vouloir bien communiquer ma lettre et les questions qu'elle contenait à l'avocat qui, dans son opinion, pourrait le mieux me renseigner.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette discussion viendrait plus à propos, sur un autre article.

Le PREMIER MINISTRE : Si le président veut bien le permettre, nous ne ferons aucune objection.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Très bien ; puisque c'est le désir du comité, l'honorable député peut continuer.

M. OSLER : Voici la réponse de M. Blake; je suis autorisé à en donner communication à la Chambre.

Toronto, 10 septembre 1903.

M. E. B. Osler, M. P.
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur,—John Bell me téléphone que dans les circonstances je dois m'abstenir de donner une opinion ; j'ai consulté Walter Cassels et mes autres associés et j'ai eu beaucoup de mal à trouver à Toronto une personne capable de se charger de votre affaire. Nous sommes enfin arrivés à la conclusion que personne n'offrait plus de garantie pour cette tâche que M. J. F. Hellmuth, C.R., de sorte

que je lui ai fait remettre tous les documents et je lui ai demandé en même temps de vous faire connaître demain, sans faute, le résultat de ses recherches. Regrettant de ne pouvoir vous être utile dans cette affaire.

Croyez-moi, monsieur,
Votre tout dévoué,
S. H. BLAKE.

J'ai ici l'opinion de M. Hellmuth sur la question, ainsi que celle de M. Donald Macmaster, de Montréal.

Pour moi, ces deux clauses sont les plus importantes du bill et comme ces opinions confirment celle que je m'étais d'abord formé, j'y attache encore plus d'importance, bien que l'honorable ministre des Finances prétende qu'il n'y a rien dans le bill de nature à permettre l'importation en franchise des matériaux. Quand je vois dans un bill une clause qui sort de l'ordinaire, je me dis d'abord qu'elle a dû être mise là dans un but quelconque. Si nous n'avons pas raison de prétendre que les matériaux pourront être importés en franchise, en vertu de ce contrat, pourquoi a-t-on mis cette clause 17, pour ce qui concerne la division est, et l'a-t-on omise, pour la division ouest? Si elle ne veut rien dire, on n'aurait pas dû l'introduire dans le contrat, uniquement pour créer de la confusion. Voici l'opinion de M. Hellmuth :

Toronto, 11 septembre 1903.

M. E. B. Osler, M. P.,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—On a demandé non opinion sur certaines questions concernant le bill n° 235 intitulé "Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent", qui est actuellement soumis au parlement. Je comprends que la question dont j'ai à m'occuper est celle-ci :

Les articles 15 et 16 du bill ont trait à la nomination de commissaires pour surveiller et administer les travaux de construction, etc. Dans le contrat la clause 5 pourvoit à la construction de la division est ; les clauses 15 et 16 définissent ce qu'il faut entendre par "coût de construction". La clause 17 dit "qu'il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures."

On demande si, en vertu de ces articles, la compagnie, c'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique, qui s'engage à payer au gouvernement 3 pour 100 sur le coût de construction, ne peut pas obliger le gouvernement à importer directement ou par l'entremise des entrepreneurs, tous les matériaux, sans payer les droits de douane, afin que la compagnie ne soit tenue de payer 3 pour 100 que sur le coût seulement, abstraction faite des droits de doane.

La réponse à cette question dépend nécessairement de l'interprétation à donner aux documents, savoir : le bill et le projet de contrat qui y est annexé.

La clause 1 du contrat définit le gouvernement, Sa Majesté le roi traitant pour le Canada, par l'entremise de l'Exécutif.

La clause 5 dit que la division de l'Est sera construite par le gouvernement et à ses frais, etc., etc.

Par la clause 7, la compagnie est expressément admise à s'intéresser à la construction économique de la division de l'Est.

La clause 15 dit ce que signifie et comprend l'expression "coût de la construction" appliquée à la division de l'Est, et bien qu'un grand nombre d'articles soient spécialement énumérés, il n'y a rien qui puisse comprendre, même par voie de déduction, les droits de douane. Il n'est pas du tout question des droits de douane ; mais même en supposant que les droits de douane seraient compris dans les mots "les frais et dépens occasionnés par la construction de la dite division, qu'ils soient ou non de la même nature que les catégories de dépenses déjà spécialement énumérées, y compris l'intérêt sur les sommes dépensées", cette prétention est complètement réduite à néant par la clause 17, qui est une clause distincte s'appliquant à tout le contrat, à chaque clause du contrat, y compris les clauses 15 et 16, cette dernière ayant trait aux améliorations qui pourraient être faites, de temps à autre, après le parachèvement de ladite division de l'Est. Ceci est rendu plus affirmatif encore par la clause 20 qui traite du "coût de la construction" de la division de l'Est "constaté de la manière prescrite dans les clauses 15 et 16 du présent contrat."

De plus, par la clause 47 du contrat la compagnie a le droit de faire régler par un arbitre toute contestation qui pourrait s'élever quant à la signification ou à l'interprétation du contrat, ou quant à différentes autres choses, entre autres "le coût de la construction" ; il est donc évident que cette question pourrait être soulevée, en vertu de cette clause.

Passons maintenant au bill lui-même ; l'article 2 dit que le contrat lie légalement les deux parties, savoir : Sa Majesté et la compagnie, il en résulte que la compagnie peut exiger du gouvernement l'exécution du contrat d'une manière aussi complète et aussi rigoureuse que le gouvernement peut l'exiger de la compagnie ; la compagnie aura donc légalement le droit d'exiger que la division de l'Est soit construite par le gouvernement et à ses frais, conformément aux clauses du contrat précitées.

L'article 8 dit que la division de l'Est sera construite par ou pour le gouvernement.

L'article 9 dit que la construction de la division de l'Est sera confiée à trois commissaires nommés par l'Exécutif. Par conséquent, ces commissaires, en tant que leurs fonctions sont concernées, ne font que représenter le gouvernement.

Ceci est rendu plus clair encore par l'article 13 qui autorise les commissaires à entrer sur les terrains et en prendre possession ; et la fin de l'article ajoute que ces terrains seront dès lors acquis à la Couronne.

L'article 16 autorise les commissaires à adjuger l'entreprise de la construction de ladite division de l'Est ; mais une restriction dans cet article décrète que nul contrat comportant une dépense de $10,000 ou plus, ne sera conclu par la commission sans la sanction préalable de l'Exécutif ; et l'article 21 décrète que l'Exécutif aura en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite division de l'Est jusqu'à la session suivante du parlement:

Ma conclusion est donc que la division de l'Est doit êre construite par le gouvernement et que la compagnie sera en droit de prétendre que le chemin, qu'il soit construit par les commissaires représentant le gouvernement ou par des entrepreneurs auxquels l'entreprise aura été adjugée par les commissaires ou par

l'Exécutif, ce n'en est pas moins pour les fins de la compagnie un chemin construit par le gouvernement, et que partant la compagnie n'est pas tenue de tenir compte dans le coût de la construction des droits de douanes qui augmenteraient le coût des matériaux ou fournitures employés à la construction du chemin, même si ces matériaux et fournitures sont importés par des représentants ou des délégués du gouvernement. En d'autres termes, le gouvernement, ayant entrepris de construire cette division, ne peut rien ajouter au coût de la construction en confiant l'entreprise à un représentant ou un délégué et en exigeant ensuite les droits de douane à ce représentant ou délégué ; dans ce cas, les 3 pour 100 d'intérêt ne seraient payés que sur le coût de la construction, non compris les doits de douanes.

La deuxième question est celle-ci : quelle garantie le gouvernement a-t-il du Grand-Tronc-Pacifique ou du Grand Tronc, dans le cas où, en aucun temps, le Grand-Tronc-Pacifique ou le Grand Tronc refuserait d'exploiter la division de l'Est ou de payer les 3 pour 100 d'intérêt ?

Ma réponse à cette question c'est que la seule garantie que donne le contrat, c'est celle qui se trouve dans la clause 35, paragraphe de la lettre (c) qui constitue une deuxième hypothèque sur un matériel roulant de $5,000,000 devant été appliqué exclusivement à la division de l'Est ; c'est la seule garantie que posséderait le gouvernement si la compagnie manquait à ses engagements ; naturellement, le gouvernement aurait, à part cela, son recours comme tous les créanciers ordinaires, après les créances privilégiées.

Votre tout dévoué,

J. E. HELLMUTH.

Cela corrobore entièrement l'opinion que je m'étais formée à la lecture du contrat. J'ai soumis les mêmes questions à M. Donald Macmaster, C.R. J'ai cherché aussi à obtenir l'opinion d'un ou deux avocats, amis du gouvernement, mais j'ai constaté que les services de tous les avocats libéraux de quelque réputation avaient été retenus par le gouvernement, ou par le Grand Tronc-Pacifique. Il m'a donc fallu me contenter de l'opinion d'avocats conservateurs. Néanmoins—

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quels sont ces avocats en vue dont le gouvernement a retenu les services ?

M. OSLER : J'ai dit le Grand Tronc ou le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Commencez par le gouvernement et nommez ceux dont il a retenu les services.

M. OSLER : Je ne crois pas que cette question——

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député laisse entendre que nous avons retenu les services d'un grand nombre d'avocats.

M. OSLER : Je me suis adressé à M. Blake afin d'obtenir son opinion. Il me suggéra sur le champ de consulter M. Shepley. J'ai aussi demandé l'avis de M. Walter Cassels.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sont-ce les avocats que le gouvernement a consultés ?

M. OSLER : J'ai parlé du gouvernement ou de la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande pardon à l'honorable député. Il déclare que le gouvernement a retenu les services de toute une pléïade d'hommes de loi. Je lui demande d'énumerer ceux dont le gouvernement ou le Grand Tronc a retenu les services.

M. OSLER : J'ai dit par le Grand Tronc ou le gouvernement. Je ne crois pas me tromper.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas juste. Le gouvernement n'a retenu les services de personne dans cette circonstance.

M. OSLER : Je me rappelle que le ministre lui-même a dit que M. Shepley, ainsi que M. Gormully, était venu à Ottawa pour étudier le contrat au nom du gouvernement.

M. MACLEAN : Le gouvernement nous apprendra peut-être quels sont ceux qu'il a consultés ?

M. OSLER : Quoi qu'il en soit, il me semble qu'aucun avocat faisant partie de cette Chambre ne révoquera en doute les connaissances de M. Hellmuth ou de M. Donald MacMaster ni ne donnera à entendre que leurs attaches politiques pourraient les porter à exprimer un avis qui les discréditerait aux yeux du barreau. J'ai la plus grande confiance en leur opinion.

Voici l'opinion très élaborée de M. MacMaster :

OBJET DE LA CONSULTATION.

Les questions à résoudre sont :

1. Quelle est la véritable portée et la signification de l'article 17 du contrat du 29 juillet 1903, signé par le gouvernement du Canada et sir Charles Rivers-Wilson et autres, agissant au nom de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et notamment—

(a.) Sa portée est-elle limitée à la détaxe sur les matériaux et fournitures importés par le gouvernement après la construction de la division de l'Est et pendant que celle-ci sera affermée et exploitée par la Compagnie, ou,

(b.) Cette détaxe s'appliquera-t-elle à l'importation de ces matériaux lorsqu'ils devront servir à la construction primitive de la division de l'Est ?

(c.) Le gouvernement est-il libéré de l'obligation de rembourser les droits prélevés sur les matériaux et fournitures importés par les entrepreneurs auxquels le gouvernement aura adjugé l'entreprise de la construction de la ligne ?

ARTICLE DIX-SEPTIEME.

L'article 17 se lit ainsi :—

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures

Afin de résoudre ces questions, il est nécessaire d'examiner l'ensemble de la convention, d'interpréter le présent article et chacun des autres articles en tenant compte de toute la convention, et d'en déduire la commune intention des parties.

La convention a pour objet la construction d'un chemin de fer depuis Moncton, au Nouveau-Brunswick, en passant par le cœur de cette province et par la province de Québec jusqu'à la ville du même nom et de là par le nord de Québec et d'Ontario jusqu'à Winnipeg ; de Winnipeg, la ligne traversera les prairies jusqu'aux montagnes Rocheuses et, franchissant celles-ci, elle gagnera un port de mer à Port-Simpson ou dans le voisinage, dans la Colombie Anglaise, sur le littoral de l'océan Pacifique.

La ligne est partagée en deux divisions, 1° celle de Moncton à Winnipeg, appelée division de l'Est, 2° celle de Winnipeg à l'océan Pacifique, appelée division de l'Ouest ; cette dernière est, à son tour, divisée en deux sections— la section des prairies et la section des montagnes.

En ce qui a trait à la construction, le projet semble comporter que : Le gouvernement du Canada construira lui-même la division de l'Est et garantira jusqu'à concurrence de $13,000 par mille de la section des prairies et de $30,000 par mille de la section des montagnes les obligations de la compagnie afin de lui permettre de prélever des fonds pour construire la division de l'Ouest.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage aussi à faire garantir par la Compagnie du Grand Tronc du Canada le surplus de ses obligations nécessaires pour la construction de la division de l'Ouest, à part vingt millions de dollars nécessaires pour outiller la ligne entière et dont cinq millions seront consacrés à l'acquisition du matériel d'exploitation de la division de l'Est.

La Compagnie s'engage à déposer cinq millions de dollars pour garantir la construction de la division de l'Ouest et l'outillage de toute la ligne de chemin de fer. La compagnie construira à ses frais et possèdera la division de l'Ouest. La division de l'Est sera construite par le gouvernement et à ses frais (article 5) et la compagnie s'engage à construire, à entretenir et à exploiter la division de l'Ouest, et à louer, à entretenir et à exploiter la division de l'Est pendant cinquante ans aux conditions stipulées dans le contrat. Toutefois, le gouvernement n'a pas voix prépondérante pour déterminer comment sera construite la division de l'Est. Pour ces travaux, il y aura une surveillance conjointe de la part de la Compagnie et du gouvernement ou, à proprement parler, ce qu'on a appelé un double contrôle. Cela est stipulé par l'article 7 de la convention qui se lit ainsi :

7. Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que les dits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, au cas de désaccord quant aux devis et aux cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Et l'arbitrage dont il est question est réglé par la dernière partie de l'article 4, de la manière suivante :

Au cas de désaccord entre les ingénieurs, la contestation sera vidée par les ingénieurs et un tiers arbitre qu'ils choisiront, et au cas où il ne pourraient s'entendre sur le choix du tiers-arbitre, le juge en chef de la cour Suprême du Canada peut nommer ce tiers-arbitre et la décision de la majorité d'entre eux sera finale.

L'article 15 définit ainsi l'expression "coût de la construction :—

L'expression "coût de la construction," quand il s'agit de la division de l'Est comprend et signifie le coût total du matériel, des fournitures des gages, des services et de l'organisation des transports que nécessitera et comprendra la construction de la division de l'Est, et toutes les dépenses encourues pour l'acquisition de l'emplacement de la voie et des autres terrains requis pour les besoins du chemin de fer et pour les têtes de lignes, les installations, ainsi que les indemnités et les dommages payés pour torts causés aux terrains ainsi que pour les accidents et les cas fortuits ; le coût des travaux de génie, les frais d'entretien, les réparations et réfections des ouvrages et du matériel au cours de la construction, la surintendance, la comptabilité, les frais de justice, et, en termes généraux, les frais et dépens occasionnés par la construction de ladite division, qu'ils soient ou non de la même nature que les catégories de dépenses déjà spécialement énumérées, y compris l'intérêt sur les sommes dépensées, l'intérêt accru sur le montant de cette dépense annuelle sera capitalisé à la fin de chaque année et il sera perçu sur cette capitalisation des intérêts au taux de trois pour cent par an, jusqu'au parachèvement des travaux et jusqu'à ce que le locataire ait pris possession aux termes dudit bail ; et pour les fins du présent contrat, le montant dudit coût de la construction y compris le principal et les capitalisations d'intérêt, dont la constation se fera ainsi qu'il est dit ci-dessus, devra lors du parachèvement être déterminé d'une façon définitive et réglé par le gouvernement sur le rapport desdits auditeurs, comptables ou autres employés que pourra pour cette fin désigner le gouvernement.

Le "coût de la construction" mentionné dans l'article 15 est évidemment le coût des travaux de premier établissement jusqu'au parachèvement de la ligne par le gouvernement et jusqu'à l'affermage de celle-ci par la compagnie.

Ensuite, le contrat stipule ce qui adviendra des sommes d'argent que le gouvernement dépensera pour améliorer la division de l'Est après son parachèvement et sa cession à la compagnie qui l'exploitera pendant la durée du bail. L'article 16 renferme ces stipulations :

16. Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de ladite division de l'Est et la prise de possession d'icelle par la Compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses, et

le montant de ces dépenses sera ajouté au capital du compte des frais de construction à la fin de l'année au cours de laquelle cette dépense aura été faite et dès lors sera considéré comme faisant partie du coût de la construction sur lequel des intérêts doivent être payés par la compagnie sous forme de loyer. Nulle telle dépense ne pourra néanmoins être encourue sans le consentement et l'approbation de la compagnie.

Le "coût de la construction", soit pour le premier établissement de la voie ou pour les améliorations subséquentes, constituera la somme sur laquelle la compagnie paiera l'intérêt à 3 pour 100 au gouvernement et cet intérêt en vertu de la convention sera le loyer que la compagnie s'engage à payer au gouvernement. Cela est réglé par l'article 20 qui réfère particulièrement aux articles 15 et 16 de la convention prémentionnée. L'article 20 se lit ainsi :

Aussitôt que parachevée, ladite division de l'Est sera louée et exploitée par la compagnie pour une période de 50 ans, moyennant paiement d'un loyer, qui sera exigible comme suit, savoir :

Les sept premières années dudit terme, la compagnie exploitera ladite division de l'Est moyennant le remboursement des frais généraux tels que définis en l'article 14 du présent contrat ; pour les quarante-trois ans qui suivront, la compagnie paiera annuellement au gouvernement sous forme de loyer, une somme égale à trois pour cent par an sur le coût de la construction de ladite division, constaté de la manière prescrite dans les articles quinze et seize du présent contrat. Si toutefois quelqu'une ou quelques-unes des trois premières années de ladite période de quarante-trois ans ne rapporte en rendement net trois pour cent du coût de la construction, l'écart existant entre les recettes nettes et le prix du loyer ne sera pas exigible de la compagnie. Mais cette différence se capitalisera et figurera au chapitre du coût de la construction sur le montant entier duquel le loyer sera exigible au taux susdit, à l'expiration des dix premières années dudit bail pour ainsi continuer jusqu'à l'expiration dudit terme.

Il y a aussi l'article 17—celui dont il s'agit :

17. Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel et des fournitures.

Ensuite, vient l'article 18 qui traite d'un autre sujet à savoir : la construction de la division de l'Ouest.

L'article 47 se rapporte à l'interprétation du contrat, aux obligations des parties et au sens des expressions "dépenses d'exploitation" ou "coût de la construction". Il se lit ainsi :

47. Toute contestation qui pourrait s'élever quant à la signification ou à l'interprétation du présent contrat, ou quant à l'accomplissement d'aucune des obligations de l'une ou de l'autre des parties aux présentes ou quant aux dépenses d'exploitation ou au coût de la construction sera, s'il n'y est autrement pourvu dans les présentes, réglée par la décision d'un seul arbitre, si les parties s'accordent sur le choix d'un arbitre, ou, dans le cas contraire, par la décision de trois arbitres dont l'un sera choisi par le gouvernement, le second par la compagnie et le troisième par les deux arbitres déjà choisis, et dans le cas où ces derniers ne pourraient s'entendre, par le juge en chef de la cour suprême du Canada et la décision de la majorité de ces trois arbitres sera finale.

M. OSLER.

On observera que les décisions des arbitres, en vertu des dispositions de l'article 47 ainsi que sous l'empire de l'article 4, sont finales.

Il faut examiner l'article 17 à la lumière de tous ces différents articles.

Cet article, pris isolément, ne présente pas d'ambiguité, mais avant d'en faire ressortir la signification claire et évidente, il faut bien se rappeler que le "contrôle conjoint" ou la "double surveillance" dont parle l'article 7, cité plus haut, doit avoir son plein et entier effet. La compagnie de chemin de fer qui aura à payer l'intérêt sur la somme principale dépensée pour les frais de premier établissement de la division de l'Est, ainsi que pour les améliorations subséquentes, aura le droit, en vertu de l'article 77 d'exiger que cette division soit "construite économiquement et dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses." Ce sont les propres termes de l'article 7 qui est probablement le plus important du contrat.

Quel est donc le véritable sens de l'article 17—eu égard au contexte et à toutes les stipulations du contrat ?

On remarquera que les droits de douanne devront pas être ajoutés au "coût de la construction" ou au "capital du compte de la construction" dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel et des fournitures. Le "coût de la construction", mentionné dans cet article, signifie le "coût de la construction" tel que défini par l'article 15, à savoir, les dépenses de la construction de la ligne en premier lieu et des améliorations faites pendant la durée du bail. (Article 16). Toutes ces dépenses constituent le coût de la construction et l'intérêt sur la somme totale représentera le loyer à payer au gouvernement. Les expressions "le capital du compte de la construction" et le "coût de la construction", employées dans l'article 17 du contrat, signifient la même chose, car l'article 16 dit en toutes lettres que le montant des dépenses pour améliorations "sera ajouté au capital du compte des frais de construction à la fin de l'année au cours de laquelle cette dépense aura été faite et dès lors sera considéré comme faisant partie du coût de la construction sur lequel des intérêts doivent être payés par la compagnie sous forme de loyer." Toutefois la détaxe ne s'appliquera que dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel et des fournitures, soit pour les fins de la construction primitive ou pour les améliorations. Mais si le gouvernement négligeait d'importer des fournitures et du matériel qu'il serait possible d'obtenir à meilleur marché à l'étranger qu'au Canada, un grave différend pourrait surgir entre la compagnie et le gouvernement, par suite des dispositions de l'article 7 qui garantit à la compagnie, en sa qualité de locataire devant payer le loyer sur les dépenses faites, que la "construction" de la division de l'Est sera "économique". Le contrat stipule que cet article est inséré "pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire". Cet article doit produire son effet plein et entier. Le contrat permet à la compagnie d'avoir recours à un arbitrage, non seulement pour vider les différends entre son ingénieur et celui de l'Etat, mais aussi pour faire interpréter le contrat lui-même, les obligations de l'une ou de l'autre des parties et pour faire déterminer ce qui constitue le "coût de la construction".

Voilà pour le contrat. Pour ratifier celui-ci, un bill a été soumis à la législature, et il peut être important d'examiner si ce projet de loi

a pour but de modifier le contrat. Je ne le crois pas. Au contraire, l'article deux du bill concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent prescrit que :—

Ledit contrat portant la date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois et dont copie forme l'annexe du présent acte est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ; et Sa Majesté et ladite compagnie sont autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat.

L'article 8 dispose que :—

La division de l'Est dudit chemin de fer transcontinental, depuis la ville de Moncton jusqu'à la ville de Winnipeg, sera construite par ou pour le gouvernement de la manière ci-après déterminée et conformément aux termes et stipulations dudit contrat du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois.

Ce sont là les deux articles primordiaux concernant les questions à l'étude.

Viennent ensuite des dispositions concernant la construction de la ligne par l'Etat sous la "direction et le contrôle" de trois commissaires. Ces trois commissaires et l'ingénieur en chef seront les agents du gouvernement, l'une des parties contractantes. Les pouvoirs qui leur sont conférés ne restreignent aucunement les droits garantis à la compagnie par le contrat. Les pouvoirs des commissaires sont définis. L'article 13 les autorise à pénétrer sur tous terrains requis pour les besoins de la division de l'Est et à en prendre possession et, relativement à ladite division de l'Est, les commissaires auront tous les droits, etc., conférés aux compagnies de chemin de fer par l'acte des chemins de fer et les actes qui le modifient, en tant qu'ils ne sont pas inconciliables avec les dispositions du bill.

Il y a aussi d'autres dispositions concernant la construction, et il est statué que "la commission adjugera l'entreprise de la construction" de la division de l'Est par voie de soumission et de contrats. (Article 16).

L'article 18 dispose que "nul argent ne sera payé à un entrepreneur tant que l'ingénieur en chef n'aura pas certifié que l'ouvrage pour lequel ou au compte duquel l'argent est réclamé a été dûment exécuté et que l'argent est dû et payable, ni tant que ce certificat n'aura pas été approuvé par la commission.

L'article 21 permet à l'Exécutif de suspendre en tout temps les travaux sur ladite division de l'Est jusqu'à la session suivante du parlement.

L'article 22 décrète que :—

Le ministre des Finances et Receveur général peut, après avis du ministre des Chemins de fer et Canaux, à toute époque, payer les réclamations et factures, pour travaux exécutés ou services rendus dans la construction de ladite division de l'Est qui auront été approuvées et certifiées par le président de la commission ; cependant il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été à cette fin voté par le parlement.

Et l'article 25 ajoute :—

A toute époque, à mesure qu'il y a besoin d'argent pour le paiement d'ouvrages ou de services dans la construction de ladite division de l'Est, la commission doit émettre et déposer entre les mains du ministre des Finances et receveur général une obligation, etc.

Les commissaires et l'ingénieur en chef sont les employés du gouvernement qui a entrepris de construire la ligne. Rien de contenu dans le bill ne les autorise formellement à acheter des fournitures et du matériel, bien qu'ils puissent "adjuger l'entreprise" par voie de soumissions et de contrats sous la direction de leur mandat, le gouvernement, et émettre des obligations "pour le paiement d'ouvrages ou de services". Le ministre des Finances peut au besoin payer les réclamations et factures pour travaux exécutés ou services rendus sur présentation d'un certificat du président de la commission, lorsque le parlement a voté un crédit suffisant à cette fin. Aucune mention n'est faite du pouvoir d'acheter les fournitures et matériaux, mais ce pouvoir est clairement conféré par l'article 2 qui, non seulement ratifie la convention, mais autorise Sa Majesté à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat. Une ligne de démarcation bien tranchée est établie entre l'adjudication de l'entreprise et le paiement des travaux et services, d'un côté, et l'acquisition des fournitures et des matériaux, de l'autre. Le gouvernement n'a pas renoncé à son droit d'acheter les fournitures et le matériel.

Et la conclusion, après ce long préambule——

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. OSLER : Si j'étais avocat, je vous demanderais d'en excuser la longueur. Mais quand je consulte un homme de loi et que je communique son opinion aux disciples de Thémis qui font partie de la Chambre, je me crois tenu de motiver l'opinion que je leur soumets. J'ai déjà vu des consultations plus longues ; quant à moi, je préfère qu'elles soient courtes.

M. FRASER : Vous le préfèrerez encore plus quand il s'agira de payer les honoraires.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. OSLER : Si, comme je l'espère, j'ai réussi à prouver mon assertion, je paierai volontiers les honoraires, ayant épargné au pays et aux manufacturiers canadiens une dépense de plusieurs millions de dollars. Voici la conclusion :

Le contrat ne parle pas d'adjuger à des entrepreneurs la construction de la division de l'Est. Celle-ci sera construite par le gouvernement qui n'exigera pas le paiement des droits de douane dans les cas où il importera directement des fournitures ou du matériel—soit pour le premier établissement de la ligne ou pour les améliorations subséquentes. Le gouvernement s'étant engagé à assurer la construction économique du chemin, la compagnie fermière aura le droit d'exiger que la division de l'Est soit construite avec la plus stricte économique possible et, à mon avis, le gouvernement ne pourra pas raisonnablement ni légalement se soustraire à l'obligation d'importer les fournitures et matériaux, si cela peut contribuer à la construction économique de la voie ferrée. Vu que le bill ratifie formellement la convention à tous égards et statue que la division de l'Est sera construite de la manière prescrite dans le contrat, il me semble que c'est violer l'esprit et la lettre du contrat que de prétendre que la délégation par le gouvernement de ses pouvoirs aux commissaires, ses employés, en ce qui a trait à l'adjudication de l'entreprise, peut avoir pour conséquence d'imposer à la compagnie un fardeau qu'elle ne serait pas

tenue de supporter autrement. Cette remise de la surveillance et du contrôle des travaux de construction entre les mains de la commission est un simple détail de l'accomplissement de l'engagement que le gouvernement a pris de construire la division de l'Est—et de la construire avec la plus grande économie possible.

DONALD MACMASTER.

Montréal, 12 septembre 1903.

On ne m'accusera pas de parler à la légère, comme on l'a déjà fait, si je déclare qu'à la lecture du présent bill, j'ai tiré la conclusion que l'article 17 ne pouvait avoir qu'un sens, qu'on l'avait inséré dans le but de permettre au gouvernement d'admettre en franchise à son gré, tous les matériaux destinés à la construction de la ligne. J'ai songé que ce serait porter un coup grave à l'industrie canadienne et je prétends que les consultations que j'ai obtenues confirment l'opinion que j'entretenais. Celles-ci n'étaient pas indispensables, car, il me semble qu'un homme d'affaires doué d'un bon jugement en viendrait à la conclusion que le but de cet article est bien celui que j'ai mentionné, à savoir, de permettre au gouvernement d'importer à son grê ces matériaux et ces fournitures en franchise. De plus, si toutes les clauses du contrat sont observées, je crois que la Compagnie du Grand-Tronc pourra exiger que le gouvernement ne demande à la compagnie nouvelle que l'intérêt sur le coût de la construction économique et efficace de la ligne de chemin de fer. Par conséquent, soit qu'il construise lui-même le chemin, soit qu'il adjuge l'entreprise par l'entremise de la commission, il est du devoir du gouvernement de statuer qu'il sera tenu d'admettre en franchise les fournitures nécessaires à la construction lorsqu'elles pourront être importées à meilleur marché que leur prix de revient au Canada. Cela me paraît indiscutable. Le gouvernement doit construire une voie ferrée et nous supposerons qu'elle sera aussi avantageuse que nos amis de la gauche semblent l'espérer. Il la louera à une grande compagnie de chemin de fer moyennant un loyer qui représentera l'intérêt sur le coût de la construction—chose inouïe jusqu'ici. Il donnera à une puissante corporation une ligne qui coûtera $13,000,000 au dire du premier ministre ou $150,000,000 d'après la croyance générale. Je déclare que cette ligne coûtera plus cher que cela avant l'expiration des 50 années.

Le MINISTRE DES FINANCES : $500,000,000?

M. OSLER : Oui, si on dépense autant qu'on a dépensé pour l'Intercolnial, surtout depuis l'avènement au pouvoir de nos amis de la droite, si les dépenses imputables sur le capital sont aussi fortes, et rien n'indique le contraire, ce chemin de fer transcontinental coûtera la somme que j'ai mentionnée, toute fabuleuse qu'elle est.

Je le répète, je n'entends pas reprocher au gouvernement de construire cette voie ferrée pour la remettre au Grand-Tronc-Pacifique, je me borne à critiquer le contrat qu'il nous a soumis et j'ai pleine liberté d'en discuter toutes les clauses. Voici une gigantesque entreprise, voici des travaux qui entraîneront une dépense de $100,000,000 pour le pays. Je prétends qu'en privant nos manufacturiers du privilège de fournir ces matériaux on commet une grave injustice envers eux et envers le pays, parce que c'est le pays qui doit solder la note. C'est le pays qui essuiera la perte, si perte il y a, et je soutiens que dans une pareille circonstance, quand le gouvernement dépense sans compter les deniers publics, on devrait exiger plus que dans les cas ordinaires et décréter que, règle générale, toutes les fournitures et tous les matériaux destinés à ce chemin de fer soient de provenance canadienne.. Dût-il en coûter un peu plus, cela sera avantagesx à la longue. On m'apprend, mais je n'en ai pas connaissance personnellement, que le gouvernement australien a demandé publiquement des soumissions pour la fourniture d'un grand nombre de locomotives livrables d'ici à plusieurs années, à condition que ces machines soient fabriquées en Australie, de manière à procurer du travail aux ouvriers australiens, sans se préoccuper du prix plus ou moins élevé de ces articles. Si on veut que l'industrie canadienne prospère, il faut d'abord faire tous nos efforts pour l'aider au début, même s'il faut payer un peu plus cher en commençant. Le présent contrat nous fournit une excellente occasion d'établir au Canada l'industrie des locomotives et voitures de chemin de fer et de favoriser la création, universellement désirée, de grandes lamineries. Le surplus du coût ne s'élèverait probablement pas à la somme des primes que nous payons aujourd'hui sur le fer et l'acier, si nous exigions que toutes ces fournitures soient fabriquées au Canada. J'espère que d'autre députés discuteront ces questions à fond, car je suis certain d'interpréter correctement cet article et la consultation que j'ai citée me confirme dans mon opinion. Aussi, je déclare que le gouvernement devrait biffer ou modifier cette clause du contrat.

Comme le premier ministre nous a reproché de toujours critiquer sans proposer d'amendements, je demanderai qu'on modifie l'article 16 de la manière suivante :

Pourvu, de plus, que, nonobstant les dispositions de l'article 17 dudit contrat, les matériaux ou fournitures de toutes sortes, qui ne seront pas fabriqués au Canada, mais qui seront importés pour servir à la construction de ladite division de l'Est par ou au nom de la commission, des entrepreneurs, ouvriers, agents ou employés pour la construction de ladite division de l'Est ou pour les améliorations, remplacements des constructions ou pour d'autres fins, ainsi que prévu par l'article 16 dudit contrat, soient sujets aux droits de douane établis par les lois concernant le tarif.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est de l'article 13 qu'il s'agit présentement.

M. OSLER : Nous avons étudié l'article 16.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non, l'article 13, et je ferai remarquer que cette discussion est irrégulière.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est moi qui suis coupable. J'ai demandé de remettre à l'étude l'article 13. On l'a fait, et le ministre de la Justice ayant fourni des explications satisfaisantes, j'ai cru que l'article était adopté et j'ai passé à l'article 16.

L'article 13 est adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Etudions maintenant l'article 16.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le représentant de Toronto (M. Osler) a déjà examiné quelles seront les conséquences de l'article 16 du contrat, et je crois que, lorsque le bill a été voté en deuxième délibération, il a exprimé la même opinion qu'aujourd'hui. Cette fois-ci, cependant, pour appuyer sa thèse, il nous communique les consultations de deux avocats, M. Hellmuth, anciennement da London, Ont., et maintenant de Toronto, et M. Macmaster de Montréal. A vrai dire, après une lecture rapide de ces consultations, il est presque impossible de se former une opinion à leur sujet. Ceci s'applique notamment à la consultation de M. Macmaster. J'ai déjà eu le plaisir de rencontrer M. Hellmuth. J'ai eu occasion de différer d'opinion avec lui sur d'autres sujets. Le sort a voulu que je fusse son contradicteur devant la cour Suprême, et si mon honorable ami veut connaître le résultat de notre rencontre, il n'a qu'à consulter le jugement de la cour Suprême, dans la cause du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

M. OSLER : Le jugement final n'a pas été rendu dans cette cause. Elle est encore pendante devant le comité judiciaire du Conseil privé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'affaire a été soumise au Conseil privé qui en a disposé en très peu de temps. Le débat n'a pas traîné en longueur.

M. OSLER : Il arrive que des avocats ne sont pas du même avis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'allais le dire. Ces divergences d'opinion prouvent simplement que les hommes de loi, comme les médecins, entretiennent des sentiments différents et je suis certain que mon honorable ami a obtenu de ces éminents avocats, notamment M. Hellmuth, que je tiens en très haute estime, la consultation qu'il désirait avoir.

M. OSLER : Je ne voudrais pas faire une pareille insinuation contre l'un ou l'autre de ces membres du barreau.

M. FRASER : Avec de l'argent, rien n'est impossible.

M. OSLER : Cette remarque du représentant de Guysborough (M. Fraser) ne me surprend pas. Elle explique bien des choses. Je regrette d'entendre le ministre de la Justice déclarer que l'un ou l'autre de ces avocats peut se prononcer en faveur de ma théorie, même s'il entretenait une opinion différente, et s'il savait mieux. Je puis dire que je n'ai jamais vu M. Hellmuth. M. S. H. Blake a transmis à ce dernier la lettre que je lui avait écrite. Je n'ai pas vu M. Hellmuth et je ne lui ai pas parlé. Je n'ai pas vu non plus, M. MacMaster avant de recevoir sa consultation. Je lui ai écrit d'Ottawa pour lui demander son opinion légale et je n'ai pas vu M. MacMaster ni discuté la question avec lui. Je l'ai vu hier sur le convoi de Montréal, après que j'eus reçu sa consultation. Le ministre de la Justice remplirait mieux son rôle s'il refutait ou contredisait les arguments qui ont été invoqués.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis tenu de protester contre l'interprétation que l'honorable député donne à mes paroles. Je m'en tiens à ce que j'ai dit, mais non à ce que l'honorable député me fait dire.

M. OSLER : M. le président——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami veuille bien ne pas m'interrompre. Nous sommes tenus de procéder régulièrement. J'ai cru à propos de consulter celui dont la mission est de conseiller le ministre des Douanes dans les questions légales, au sujet du point de droit qui a été soulevé par le représentant de Toronto (M. Osler). Mon opinion était formée, mais comme il s'agissait d'interpréter la loi des douanes, j'ai cru à propos de consulter cette personne. Je lui ai communiqué le discours de M. Osler et elle a exprimé l'opinion suivante :

Dans le discours qu'il a prononcé dans la Chambre des communes, le 20 courant, M. Osler, M. P., a cité l'article 17 du contrat, reproduit dans l'annexe du bill intitulé : Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent. (Page 9546 des "Débats"). Il dit que cet acte est d'une plus grave importance qu'aucun autre, en ce qui a trait aux intérêts du pays, qu'il s'agit de la construction par l'Etat d'un chemin de fer devant coûter au moins $80,000,000 et que tous les matériaux qui serviront à la construction de la voie ferrée devant en tout temps être importés en franchise.

Il ajoute : En vertu de ce contrat, les rails d'acier et tout ce qui sera employé à la construction de la ligne seront exempts de droits et, si ce contrat est mis à exécution, pas un seul rail d'acier ne sera fabriqué au Canada d'ici à 50 ans. Il dit même que d'après le contrat, si le gouvernement construit le chemin lui-même ou par l'intermédiaire d'entrepreneurs, ou sous la surveillance d'une commission, il devra importer tous les matériaux en franchise.

M. Newcombe, le sous-ministre qui a donné la consultation que je vais citer, n'a pas contribué à la rédaction du présent con-

trat. Il était absent du pays lorsque le contrat a été préparé. Voici l'opinion exprimée par M. Newcombe :

Il m'est impossible de comprendre comment de pareilles observations ont pu être faites par une personne qui a lu avec soin les dispositions du bill et du contrat touchant ce point et donné aux mots leur sens propre.

Telle est l'opinion de M. Newcombe et comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans cette enceinte, je consens volontiers à accepter son opinion, non seulement eu égard à la position qu'il occupe ou à l'expérience qu'il a acquise en ce qui a trait à l'interprétation de la loi des douanes, mais aussi eu égard à la réputation qu'il s'est acquise au barreau. Je me permettrai maintenant d'exprimer très respectueusement mon opinion propre.

M. R. L. BORDEN : Est-ce là toute la consultation de M. Newcombe?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vous donnerai mon opinion que M. Newcombe corrobore.

M. HUGHES (Victoria) : M. Newcombe a-t-il dit autre chose?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 17 du contrat dépend de l'article précédent. Les articles 16 et 17 se lisent ainsi :

Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de ladite division de l'Est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aurait été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire quelques dépenses pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses, et le montant de ces dépenses sera ajouté au capital du compte des frais de construction à la fin de l'année au cours de laquelle cette dépense aura été faite et dès lors sera considéré comme faisant partie du coût de la construction sur lequel des intérêts doivent être payés par la compagnie sous forme de loyer. Nulle telle dépense ne pourra néanmoins être encourue sans le consentement et l'approbation de la compagnie.

Il ne sera rien ajouté aux frais de constructiontion non plus qu'au capital du compte de la construction, du chef des droits de douanes dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures.

L'article 15 du contrat définit l'expression "coût de la construction". Les articles 16 et 17 ont trait à ce qu'il faudra ajouter au coût de la construction. Le bill exige que la construction de la division de l'Est soit adjugée à l'entreprise et il n'autorise pas le gouvernement à importer ou à payer les matériaux qui serviront à la construction. Ceux-ci devront être fournis par les entrepreneurs, si j'interprète correctement le contrat. Par conséquent, les articles 16 et 17 ne s'appliquent aucunement à la construction du chemin en premier lieu. Ils ne s'appliqueront qu'après que la division de l'Est aura été terminée et louée à la compagnie et ils permettent au gouvernement, avec le consentement et l'approbation de la compagnie, de faire certaines dépenses pour améliorer la division de l'Est et d'ajouter le montant de ces dépenses au coût de la construction tel que défini par l'article 15 du contrat ; mais, si pour ces améliorations, le gouvernement importe directement des matériaux, il ne devra pas ajouter les droits de douane au coût de la construction.

Les articles 15 et 16 du bill exigent que les commissaires adjugent l'entreprise de la construction de la division de l'Est à des entrepreneurs. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux améliorations. Le gouvernement, s'il le juge à propos, pourra exécuter ces travaux lui-même et dans ce cas, en autant qu'il aura importé directement les matériaux, il ne devra pas ajouter les droits de douane au coût de la construction. Telle est, je n'en doute pas, l'interprétation légale qu'il faut donner à l'article en ce qui concerne le point en litige.

Telle est mon opinion et elle est corroborée par M. Newcombe.

A une heure, la séance est suspendue.

Le comité reprend ses délibérations à trois heures.

Article 16 :

M. R. L. BORDEN: L'attitude du ministre de la Justice à l'égard des avocats dont le représentant de Toronto a cité les consultations est regrettable. Il n'est pas allé aussi loin que le représentant de Guysborough ; mais, comme lui, il avait évidemment l'intention de laisser entendre que l'opinion de ces hommes de loi ne devait pas avoir grand poids, attendu qu'elle était donnée en considération d'un honoraire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le langage que tient mon honorable ami me porte à croire que mes paroles prêtent à une telle interprétation. Je nie avoir eu l'intention d'exprimer de pareils sentiments. Si mes paroles sont susceptibles d'être interprétées de cette manière, je les retire.

M. KEMP : Le représentant de Guysbo rough devrait en faire autant.

M. R. L. BORDEN : Je n'attendais pas moins du ministre de la Justice, mais je suis tenu de déclarer que j'ai interprété ce qu'il a dit de la même manière que le représentant de Guysborough. Je crois et j'espère que les membres du barreau du Canada comprennent assez ce qu'ils doivent à leur profession et ce qu'ils se doivent à eux-mêmes pour ne pas se laisser influencer par le désir de ceux qui les consultent. L'honorable ministre a aussi fait allusion à l'opinion du sous-ministre de la Justice qui occupe une belle position au barreau et dont les connaissances m'inspirent beaucoup de confiance. Je n'en crois pas moins que les consultations élaborées lues par mon honorable ami (M. Osler) méritent, même de la part du sous-ministre de la Justice une toute autre réponse que celle qu'il a faite, à savoir : qu'il ne peut pas comprendre comment on peut entretenir une pareille opinion. Il

n'y a pas un homme de loi que je tienne en plus haute estime que le sous-ministre de la Justice ; mais, même ce qui équivaut à une raillerie de sa part n'est pas une réponse aux consultations qui ont été lues aujourd'hui devant la Chambre. Je n'ai pas suffisamment compris l'opinion du ministre de la Justice pour me permettre de la critiquer, mais il aura peut-être l'obligeance de m'en transmettre une copie. Je suis d'accord avec lui quand il dit qu'il est absolument impossible, après une simple lecture d'une consultation portant sur un point de loi compliqué, de dire si les conclusions en sont légitimes ou non. Toutefois, j'ai écouté attentivement les consultations citées par le représentant de Toronto et celle du ministre de la Justice et il me semble que cette question ne doit pas être tranchée à la légère par le gouvernement. D'abord, les consultations qui ont été citées font ressortir certains articles du contrat. L'article 5 décrète que (j'omets les mots inutiles) :

Le gouvernement construira lui-même ladite division de l'Est à ses frais.

Il y a aussi l'article 7 du contrat qui stipule que :

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans des conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de ladite division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction, et que les dits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, au cas de désaccord, quant au dévis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par les dits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article 4 du présent contrat.

Il y a ensuite l'article 16 qui stipule que certaines dépenses pourront être ajoutées au compte du capital pendant la durée du dit bail, et qui se termine ainsi :

Nulle telle dépense ne pourra néanmoins être encourue sans le consentement et l'approbation de la compagnie.

Vient ensuite l'article 17 sur lequel on a particulièrement attiré l'attention :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures.

Les avocats dont les consultations ont été lues devant la Chambre soutiennent que le gouvernement, ayant entrepris de construire la division de l'est de ce chemin de fer et s'étant engagé à ne rien ajouter au coût de la construction du chef des droits de douanes, dans les cas où il importerait directement du matériel et des fournitures, il ne peut dans ces circonstances, se libérer de cette obligation, sous prétexte qu'il a adjugé l'entreprise de la construction de cette voie ferrée à des entrepreneurs. Il me semble que voilà un grave problème qui s'impose à l'attention du ministre de la Justice. Dans une circonstance précédente, il a exprimé l'opinion que ces stipulations du contrat sont restreintes par la teneur du bill. Examinons donc les dispositions du bill, et voyons si celui-ci contient quelque chose à cet effet. L'article 8 du bill confirme les stipulations du contrat et dispose que :

La division de l'Est dudit chemin de fer transcontinental depuis la cité de Moncton jusqu'à la cité de Winnipeg sera construite par ou pour le gouvernement de la manière ci-après déterminée et conformément aux termes et stipulations dudit contrat du 25ème jour de juillet 1903.

L'article 9 décrète que :

La construction de ladite division de l'Est et l'administration de cette division jusqu'à son parachèvement et sa location à la dite compagnie aux termes et stipulations dudit contrat, seront confiées aux soins d'une commission composée de trois membres, qui seront nommés par l'Exécutif et resteront en exercice durant bon plaisir, et qui, eux et leurs successeurs en charge, formeront un corps portant nom "La commission du chemin de fer transcontinental" et ci-après appelée "la commission".

Ces commissaires ne sont que les serviteurs du gouvernement, révocables à volonté et ayant mission de surveiller la construction de la divison de l'est. L'article 15 auquel le ministre de la Justice a fait allusion ce matin, statue que :

En outre de tous les droits et pouvoirs à elle expressément conférés par le présent acte, la commission a, relativement à la dite division de l'Est, tous les droits, pouvoirs, recours et privilèges conférés aux compagnies de chemin de fer par l'acte des chemins de fer et les actes qui les modifient, etc.

Est-il possible de réfuter l'argument invoqué dans les deux consultations qui ont été lues et allant à dire que le gouvernement ne peut pas se libérer de l'obligation mentionnée au contrat par le seul fait qu'il emploie des commissaires et que, par l'intermédiaire de ceux-ci, il confie à des entrepreneurs l'exécution des travaux qu'il s'était engagé à accomplir lui-même en vertu des stipulations du contrat? N'est-ce pas une disposition obligatoire que celle qui stipule que le coût de la construction ne sera pas augmenté du chef des droits de douane sur les matériaux importés au Canada pour la construction de cette voie ferrée? Telle paraît être la portée du contrat, et comment le gouvernement espère-t-il se dégager de cette obligation en employant des commissaires? Supposons que les commissaires, en leur qualité d'employés et d'agents du gouvernement, construisent à la journée la division de l'est et que ces commissaires, susceptibles d'être congédiés d'un moment à l'autre, importent des matériaux que le gouvernement

devra payer et qui entreront dans la construction du chemin de fer. Prétendra-t-on qu'en pareil cas, le gouvernement pourrait se soustraire à l'effet de cette stipulation? Prenons un autre exemple. Supposons deux compagnies dont l'une entreprend de construire ce chemin de fer pour le compte de l'autre. Si la compagnie qui se charge de l'entreprise exécute les travaux à la journée à la condition que le coût des matériaux ne sera pas augmenté du chef des droits de douane sur les fournitures importées directement, est-ce que cette compagnie pourrait se dégager de cette obligation en confiant l'entreprise à des sous-entrepreneurs? Je prétends que cela est au moins fort douteux. Je le répète, je n'ai pas compris suffisamment l'opinion du ministre de la Justice lorsqu'il a cherché à prouver que le gouvernement n'était pas lié par cette stipulation. Je lui serais reconnaissant s'il voulait me communiquer la consultation qu'il a lue à la Chambre et qui pourrait modifier l'opinion que j'entretiens présentement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'en fais préparer une copie que mon honorable ami recevra dans cinq ou dix minutes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas la prétention d'exprimer mon avis sur le point de droit qui a été soulevé. Je laisse ce soin aux députés qui appartiennent au barreau. Mais, je prétends que la principale question en jeu n'est pas une question de droit. Les consultations que le représentant de Toronto a obtenues ne se rapportent aucunement au sujet du présent débat.

La question que mon honorable ami a soumise à la Chambre n'est pas une question de droit, mais simplement une question d'industrie : il s'agit de savoir si, oui ou non, les entrepreneurs paieront les droits sur les marchandises qu'ils importeront pour la construction de ce chemin. Ce n'est pas là une question de droit, mais, en un sens, une question de fait, qui regarde l'industrie. Nous avons traité à fond cette matière, avec honnêteté et franchise, de sorte qu'il n'y a pas lieu de douter ou de discuter plus longtemps. Nous disons, pour le gouvernement, que chaque dollar de marchandises importées par tout entrepreneur pour l'exécution de ce marché devra payer l'entrepôt à la douane. Cela, nous l'avons dit et redit. Mon honorable ami a dit le contraire ; il est même allé jusqu'à dire que, comme conséquence de ce marché, il ne se fabriquerait pas un seul rail dans le pays d'ici à cinquante ans. Nous déclarons, pour le gouvernement, que l'intention——

M. LENNOX : Pourquoi ne pas mettre la chose dans les lois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On nous dit qu'elle s'y trouve.

M. LENNOX : C'est affaire de convention.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas affaire de convention. Mon honorable ami le député de Toronto n'a pas de consultation légale qui dise que c'est affaire de convention. La consultation qu'il s'est procurée porte sur tout autre chose. La question principale regarde les industriels, ceux qui au Canada ont intérêt à la fabrication d'objets de toute sorte, et qui veulent savoir si ce que l'on va importer pour la construction de ce chemin aura à payer les droits de douane ordinaires ? Nous disons que oui.

M. MACLEAN : L'honorable ministre dit-il, en outre, que la Compagnie du Grand Tronc devra, par les termes de ce contrat, payer 3 pour 100 sur le montant de ces droits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une autre question. J'ai d'abord à discuter la question principale, celle qui se rattache à nos industries. Après tout, la question qu'a soulevée mon honorable ami le député de Toronto se rapporte aux industries canadiennes. Il s'agit de savoir si les marchandises que les entrepreneurs importeront pour la construction de ce chemin, en supposant qu'ils aient à en importer, seront sujettes aux droits de douane ordinaires. Je dis pour moi, en ma qualité de ministre des Finances, ayant quelque chose à voir à la politique fiscale du pays, que chaque dollar de ces marchandises aura à payer les droits. Je le dis aussi comme ministre des Chemins de fer et Canaux, dont j'exerce actuellement les fonctions, et ayant, comme tel, quelque chose à voir au marché qui nous occupe. Je le dis de la part du ministre des Douanes, que concerne l'exécution des lois de douane. Je dis, au nom du gouvernement, que chaque sou de marchandises importées par tout entrepreneur pour la construction de ce chemin devra payer l'impôt ordinaire. Il ne saurait y avoir de doute ni de discussion sur ce point. C'est une tout autre question, une question dans laquelle l'élément industriel du pays n'est nullement concerné, que l'honorable député a soumise à ses amis du barreau de Toronto. Il leur a demandé si, quand le chemin sera achevé, il nous sera loisible d'ajouter au capital le montant des droits payés sur les marchandises importées pour la construction du chemin. On nous a dit, à nous, que nous pourrons le faire. Je ne veux pas appuyer sur ce point, qui peut-être renferme une difficulté que les tribunaux auront à élucider. Tout cela n'a rien de commun avec l'autre question. La douane percevra les droits, et nos industries n'auront rien perdu. Sur la question de savoir si ces marchandises paieront l'impôt ou non, mon honorable ami le député de Toronto n'a pas consulté d'avocat. Rien dans ce qu'il nous a lu ne dit que ces marchandises seront exemptes d'impôt. Ses amis ne parlent que de la capitalisation à faire quand le chemin sera terminé, et sa prétention est que nous ne pourrons pas porter au compte de la compagnie l'intérêt des sommes ainsi payées. C'est là une question de droit. L'opinion qui nous a été donnée est contraire à celle qu'a reçu mon honorable ami.

Quoi qu'il en soit, je ne veux nullement discuter cette question. Je m'en tiens à ce qui intéresse nos industries, et je dis que, sur ce point, l'honorable député n'a pas d'opinion légale qui contredise le moins du monde la manière de voir du gouvernement. Chaque dollar de marchandises importées devra payer les droits. Ainsi, ceux qui sont intéressés dans les industries du pays auront le bénéfice de cet arrangement, et la détermination finale du capital ne les concerne pas plus que qui que ce soit.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le ministre des Finances prend sur cette question une attitude quelque peu extraordinaire.

M. FRASER : Très effective.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le ministre des Finances, peut du moins se féliciter d'avoir l'appui de l'honorable député de Guysborough. Mon honorable ami nous dit qu'il ne s'arrêtera pas à considérer si le loyer à être payé par le Grand-Tronc-Pacifique comprendra ou non l'intérêt de 3 pour cent sur les sommes versées à la douane, question qui se rattache d'une façon très étroite à celle que lui a posée mon honorable ami le député d'York-est.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas à celle qui intéresse nos industries.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais trop ce que mon honorable ami croit que nous sommes à discuter. J'ai supposé que nous étions à discuter les termes de ce projet de loi, et à nous demander si c'est une bonne ou une mauvaise affaire pour le pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai porté mon attention sur un point que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a soulevé, et je m'en suis tenu à l'examen de ce point ; je ne parlais pas du projet en général.

M. R. L. BORDEN : Les observations de mon honorable ami le député de Toronto se lient à la question dont je désire occuper la Chambre maintenant. L'honorable ministre dit qu'il ne cherche pas à savoir si l'intérêt de 3 pour cent sera demandé sur le montant des droits payés par les entrepreneurs. Je suppose que la valeur des objets ainsi importés sera d'au moins 10 à 12 millions de dollars, dont l'intérêt sera de $300,000 à $350,000 par année. L'honorable ministre dit qu'il ne veut pas s'arrêter à considérer cette question——

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : ——et quand l'honorable député de Toronto-ouest met devant la Chambre l'opinion de deux jurisconsultes éminents, mon honorable ami le ministre des Finances dit que cette opinion ne touche en rien à la question qui nous occupe. Je crois, au contraire, que cette opinion se rattache très intimement au sujet que nous sommes à discuter, et je crois également que la Chambre a quelque intérêt à savoir, avant d'en finir avec cet article 16, si, oui ou non, la compagnie pourra échapper au paiement de ces 300 ou 350 mille dollars de loyer annuel, qui, pour le bail de cinquante ans que nous lui donnons, vont former une somme totale de $15,000,000. En tant que nos industries sont concernées, mon honorable ami le ministre des Finances croit pouvoir garantir à la Chambre un certain état de choses. Mon honorable ami n'est pas, que je sache, au-dessus des lois. Si la loi ne veut pas que ces droits soient payés, je suppose bien qu'en l'absence de législation, mon honorable ami sera fort empêché d'agir ; et, si les tribunaux décident que des marchandises importées par les commissaires nommés en vertu des dispositions de l'article 9 sont des marchandises importées par le gouvernement dans le sens du statut mentionné par mon honorable ami le député de Toronto, je ne vois pas bien comment le gouvernement pourra échapper à l'effet d'une telle décison. Quand mon honorable ami le ministre des Finances se présenterait en cour et y donnerait l'assurance qu'il a donnée aujourd'hui à la Chambre, cela n'aurait guère d'influence sur les juges, qui n'en auraient pas moins à interpréter la loi, le contrat et les termes de ce bill. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un avocat qui fût sur ce point aussi sûr et certain que ne l'est le ministre des Finances. Je doute fort qu'on ne puisse pas dire avec raison que ces commissaires, purs agents du gouvernement, en important pour le gouvernement des matériaux que le gouvernement aurait à payer, tomberaient sous l'application du statut dont l'honorable député a parlé. Je n'hésite pas à croire que, sur ce point, il serait possible d'établir un fort bon plaidoyer ; et partant je pense que mon honorable ami le ministre des Finances se trompe en n'attachant aucune importance au point que l'on a soulevé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que mon honorable ami me représente comme ayant dit que le point n'a pas d'importance.

M. R. L. BORDEN : J'en demande bien pardon à mon honorable ami, mais c'est ce que j'ai compris.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit, au contraire, que ce pourrait être une question importante, mais que ce n'était pas pour le moment la question que j'étais à discuter. Je discutais la question principale, celle que mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler) a soulevée il y a quelques jours, et non celle qu'il vient de soulever aujourd'hui, beaucoup moins importante que l'autre. La Chambre dira si j'ai tort de prétendre que l'honorable député n'avait d'abord parlé d'aucune question de droit ou autre touchant la capitalisation que

nous aurons à régler plus tard avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais de la question vivante, actuelle, de savoir si, oui ou non, ces marchandises auraient à payer des droits. L'honorable député n'a pas dit cela comme s'il y avait matière à douter ; il a dit d'une manière positive que ces importations ne seraient pas sujettes à l'impôt. L'honorable député n'est pas plus compétent que moi pour décider le point ; lui et moi, nous ne sommes pas avocats, et j'imagine que nous avons l'un et l'autre pris conseil. Les vues que j'ai exprimées ne m'appartiennent pas en propre, ce sont celles de bons avocats que j'ai consultés. Ce sur quoi je veux appuyer, c'est qu'il faut distinguer la question de droit qu'on a soulevée aujourd'hui de celle qui touche aux intérêts manufacturiers du pays. Je ne dis pas que cette question de droit soit sans importance. Je dis, au contraire, que la question de savoir si, oui ou non, la compagnie paiera l'intérêt des sommes que le gouvernement aura lui-même reçues sous forme d'impôt peut avoir son importance ; mais la véritable question soulevée par l'honorable député de Toronto (M. Osler), sur laquelle il a appuyé, et sur laquelle aussi il a cherché à attirer l'attention du pays, est celle qu'implique son assertion que ce contrat autorise l'importation libre de droits des choses nécessaires à la construction du chemin, et que les manufacturiers canadiens cesseront d'être protégés par le tarif. Il ne pensait point, dans le moment, au compte que nous aurions à tirer dans cinq ans d'ici, mais l'intérêt des manufacturiers l'occupait seul. Le gouvernement n'a d'autre réponse à faire, sinon qu'il ne l'entend pas ainsi, et que, de l'avis de bons jurisconsultes, le contrat ne dit rien de tel.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami s'est-il procuré quelque opinion sur la question de savoir si les matériaux importés par les commissaires seraient sujets aux droits?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'opinion du ministre de la Justice, qui est ici derrière moi, que ces matériaux ne seront pas sujets aux droits.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que j'avais pensé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commissaires n'auront rien à faire venir eux-mêmes ; et le ministre de la Justice est tout à fait d'accord avec nous sur ce point. Il ne pouvait être question de cela, car on ne voyait pas que les commissaires eussent à importer quoi que ce soit. Le bill pourvoit à ce que les travaux soient faits par des entrepreneurs Ce sont les entrepreneurs qui auront à faire venir des matériaux de l'étranger, et non les commissaires. Quant à voir si les commissaires peuvent importer sans payer de droits, le point n'a pas été soulevé, et nous n'avons pas pris conseil spécialement là-dessus. Je n'ai pas de doute que même les commissaires seront obligés de payer les droits ; mais ce dont je veux que la Chambre soit bien convaincue, c'est que les commissaires n'auront rien à importer, qu'ils doivent donner les travaux à l'entreprise, et que les entrepreneurs seront, vis-à-vis du gouvernement, dans la même position que tous autres entrepreneurs qui ont des marchés avec le gouvernement. Si, parce que les entrepreneurs sont les serviteurs du gouvernement, on peut dire qu'ils ont droit à la libre importation des matériaux dont ils ont besoin, on peut dire de même que l'entrepreneur de travaux à faire sur nos canaux pour le ministère des Chemins de fer et Canaux est un serviteur du gouvernement, et qu'il a droit d'importer ses matériaux libres d'impôt.

M. LENNOX : Il n'y a pas de telle disposition dans le contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien dans le contrat qui exempte de l'impôt les matériaux que l'on importera. Quelqu'un me fera-t-il voir dans le contrat une ligne qui dise que ces matériaux ne paieront pas les droits ? Non, je sais qu'il ne trouvera rien de tel dans le contrat. Toutes nos lois sont contre cela. Les entrepreneurs de ce chemin de fer seront exactement dans la position de tout autre entrepreneur du gouvernement. Je dis de nouveau que je ne considère pas la question de droit ; mais il ne s'ensuit pas que je n'y attache pas d'importance ; j'y attache, au contraire, beaucoup d'importance, et, jusqu'ici, nous avons eu soin de nous munir de consultations d'avocats. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas là-dessus que la discussion a d'abord porté, et je laisse à d'autres le soin de régler cette nouvelle question. Je ne m'occupe que de ce qui peut intéressr nos industries ; et l'honorable député de Toronto (M. Osler) n'a et n'obtiendra d'aucun avocat l'opinion qu'il faudra laisser entrer ces matériaux sans qu'ils aient à payer les droits.

M. OSLER : Je crois que mon honorable ami le ministre des Finances enfonce de plus en plus dans le bourbier, où il entraîne ses collègues, chaque fois qu'il parle sur le sujet. Supposé que le gouvernement ne puisse demander à la compagnie que le montant net qu'il aura eu à payer, qu'arrivera-t-il ? Les droits à payer sur un matériel roulant de $20,000,000 sont de 4 à 5 millions de dollars. Si la compagnie n'a pas à payer d'intérêt sur la somme que ces droit représentent, elle sera à même d'acheter là où elle paiera le moins cher. Elle achètera ses matériaux en Angleterre, en Allemagne ou aux Etats-Unis, partout où elle pourra se les procurer au plus bas prix, et on fera faire la commande par les commissaires du gouvernement. Si elle achète aux Etats-Unis, au prix de $16,000, une locomotive qui, au Canada, coûterait $20,000, et qu'elle paie l'impôt, le gouvernement aura à lui rembourser cet impôt; ce qui revient à dire que le gouvernement ne pour-

ra demander d'intérêt à la compagnie que sur le prix de la locomotive, déduction faite du montant des droits.

Il est bien vrai que le gouvernement aura perçu les droits, mais il lui faudra les rembourser ; autrement dit, il ne sera pas compté d'intérêt au gouvernement sur ces sommes, et, tout le temps, le manufacturier canadien aura été tenu à l'écart. Au dire du ministre des Finances, le gouvernement devra payer ces droits. Il recevra d'une main et rendra de l'autre ; il percevra l'impôt sur ces importations, et il en remboursera ensuite la compagnie. En d'autres termes, la compagnie n'aura d'intérêt à payer que sur le prix le plus bas auquel ces matériaux peuvent entrer dans le pays. La question de savoir si le gouvernement paiera l'impôt n'a pas d'intérêt. Nos manufacturiers seront dans une position beaucoup plus mauvaise. Et si les matériaux s'importent sans avoir à payer de droit, cette mesure aura des effets beaucoup plus graves que je ne l'imaginais.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne peux pas comprendre comment un député peut arriver à cette conclusion, et j'ai bien peur d'avoir à m'en tenir à l'opinion du sous-ministre de la Justice.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre des Finances admet pourtant que la compagnie aura à payer l'intérêt sur le coût de ses matériaux, de ses locomotives, par exemple——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais rien admis de tel.

M. HUGHES (Victoria) : Il faut donc que j'aie l'esprit bien obtus.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES (Victoria) : Ou le ministre des Finances a bien du mal à s'exprimer. Nous dira-t-il quel est l'objet de cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela a été dit.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai compris qu'une chose, c'est que la compagnie aura à payer l'intérêt sur le coût de construction de la division est, moins les droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ainsi que nous l'entendons.

M. MACLEAN : Je demanderai au chef du gouvernement si le comité n'a d'autre objet que de critiquer le contrat, ou s'il ne doit pas, d'une manière ou d'une autre, chercher à l'améliorer ? Le gouvernement veut-il sincèrement que la discussion serve à quelque chose, ou devons-nous perdre notre temps en de vaines critiques ? Est-ce que nos délibérations peuvent rendre le contrat meilleur ?

Le PREMIER MINISTRE : Le contrat lui-même ne peut pas recevoir de changements; le bill peut subir des modifications, si on y trouve quelque chose à reprendre.

M. MACLEAN : Bien, dans ce cas, pourquoi s'oppose-t-on à ce que, dans un bill qui pourvoit à la construction d'une route nationale, une déclaration soit insérée, qui donne à toutes ses dispositions un caractère véritablement national ? Quelle raison a-t-on de s'opposer à l'amendement que propose l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ? Pourquoi ne pas dire que dans la construction de ce chemin, fait pour la nation, les industries canadiennes, l'ouvrier canadien, les capitaux canadiens, n'auront pas le dessous ? L'honorable député de Toronto-ouest a dit,—et personne n'a répondu à cela, —qu'il se peut que les entrepreneurs aient à payer les droits sur les matériaux importés, mais qu'ils produiront ensuite leur réclamation demandant le remboursement de ces mêmes droits. En ce cas, le manufacturier et l'ouvrier canadiens cessent d'avoir la protection qui leur est due. Libéraux comme conservateurs doivent tenir à ce que, si ce chemin de fer se construit, on se sérve de matériaux pris au Canada et fournis par des ouvriers du Canada. En d'autres termes, ce que veut le peuple de ce pays, c'est une politique nationale, qui soit exprimée dans un contrat de ce genre. Quelle objection peut-on faire à cela ? Quelle objection peut-on faire à l'amélioration de nos lois dans ce sens ? Sûrement la chose vaut la peine d'être considérée. Le ministre n'a pas répondu aux questions que l'on a soulevées aujourd'hui. L'honorable député de Toronto-ouest dit que l'importateur pourra exiger le remboursement de l'impôt. C'est là une question de droit. J'ai posé au ministre des Finances deux questions. Il a répondu à la question qui touche, dit-il, les intérêts manufacturiers; mais il n'a pas répondu à la question de droit. Cette question est encore pendante. Nous avons entendu ici aujourd'hui la lecture de consultations d'avocats éminents. Je n'y trouve à reprendre qu'une chose, c'est que ces avocats donnent raison à la compagnie de demander le remboursement de l'impôt; ce que fera vraisemblement la compagnie. Pourquoi, puisque nous sommes constitués en corps délibérant et désireux de donner à ce contrat toute la perfection possible, ne pas y insérer une déclaration aussi avantageuse au peuple ? Le Canada a fort regretté que l'on n'ait pas, lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, profité de l'occasion pour appliquer cette règle, et exiger que chaque rail employé sur ce chemin fût fabriqué dans le pays. Je regrette plus encore qu'une telle règle ne fasse pas partie de ce contrat.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Maclean) me permettra-t-il de lui poser une question? Peut-il dire à la Chambre pourquoi le parti auquel il appartient a refusé, en 1867, d'imposer un droit sur les rails d'acier ?

M. MACLEAN : Je veux bien répondre à cette question. Je regrette que mon parti ne l'ait pas fait; j'ai toujours été pour l'imposition d'un tel droit sur les rails d'acier. Nous savons ce qui, plus que toute autre chose, a fait les Etats-Unis——

Le PREMIER MINISTRE : Tenons-nous en au contrat.

M. MACLEAN : Oui, et je veux que, dans ce contrat, le très honorable premier ministre fasse entrer une disposition favorable au peuple.

Le PREMIER MINISTRE : Le contrat est déjà assez volumineux.

M. MACLEAN : Mais cette disposition n'y est pas. S'il y a une chose que le peuple du Canada voudrait voir,—et en disant cela je suis dans les limites strictes du débat,—ce serait que ce contrat vînt renfermer l'expression d'une politique nationale. Car, comme je l'ai déjà dit, ç'a été une faute, lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, de ne pas stipuler au contrat que les rails seraient fabriqués dans le pays. Il n'y a pas de raison de renouveler cette erreur. Ce qui, plus que toute autre chose, a fait les Etats-Unis, ç'a été l'adoption d'une politique nationale à l'égard de l'industrie du fer. Cette politique a mis les Etats-Unis à la tête de tous les pays du monde qui produisent le fer. Nous n'arriverons jamais à faire du Canada un pays de hauts fourneaux si nous n'insistons pas sur une politique nationale qui protège nos aciéries, surtout dans un contrat de ce genre. Ce contrat n'implique pas seulement, comme on l'a dit, une dépense de $15,000,000, la route va coûter plutôt $200,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous feriez mieux de dire $560,000,000.

M. MACLEAN : Vous avez peut-être raison. A propos du coût de ce chemin—

Le PREMIER MINISTRE : Tenons-nous en au contrat.

M. MACLEAN : Le directeur général des Postes m'a interrompu, et je ne fais que le suivre sur le terrain où il s'est engagé.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Bien qu'un député puisse faire une interruption, cela ne justifie pas celui qui est ainsi interrompu de s'écarter de la question.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a ceci à dire, cependant, M. le président, que, si l'on permet qu'il soit fait des interruptions sur certains sujets sans permettre en même temps qu'il y soit répondu, les députés de la gauche, comme vous savez, M. le président, ont un remède tout trouvé.

M. MACLEAN : Je suis tout à fait dans l'ordre quand je discute le coût de cet ouvrage à propos de cet article. Les députés de la droite ont parlé comme si l'intérêt que le Canada doit payer constituait toutes les obligations du pays dans cette affaire. Si un homme emprunte à la banque $100, et qu'il dise ensuite à son créancier qu'il ne doit que $5, intérêt de la somme empruntée, que répondra ce créancier à une nouvelle demande de crédit ? Il répondra : Votre obligation est de $100, et non de $5. L'obligation du Canada ici comprend tout le coût du chemin. Le crédit du Canada se trouve engagé vis-à-vis de la Compagnie du Grand Tronc pour des millions et des millions, Ainsi quand le directeur général des Postes ricane à propos de quatre ou cinq cents millions, je dis que nous avons plutôt droit d'estimer le coût de ce chemin à ce montant qu'il n'a droit de l'estimer à 13 ou 14 millions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'était pas mon opinion personnelle que je donnais, mais celle d'un financier éminent de la gauche. J'ai compris que le député de Toronto-ouest (M. Osler) estimait le coût du chemin à $560,000,000. Mon interruption n'avait d'autre but que de commenter cette estimation, que chacun sait être absurde.

M. MACLEAN : Personne n'est mieux renseigné que le directeur général des Postes en matière de placements. Personne dans cette Chambre, je suppose, n'a plus que lui manié les fonds tenus par fidéicommis. Si quelqu'un était venu lui faire un emprunt, et que cet emprunteur eût ensuite prétendu ne devoir que l'intérêt, qu'aurait-il dit ? L'amendement que nous avons à discuter demande qu'il soit fait, dans le contrat, une déclaration de politique nationale. Si nous sommes ici pour améliorer le contrat,—et j'aime à croire que c'est pour cela que nous sommes ici,—sûrement cette déclaration serait une amélioration. J'espère qu'une recommandation de ce côté-ci de la Chambre sera prise en considération.

Le PREMIER MINISTRE : Quelquefois.

M. MACLEAN : J'espère que le très honorable premier ministre y aura égard, et qu'il voudra bien, s'il le faut, laisser cet article en suspens, pour y introduire une disposition qui nous mette à l'abri du danger que l'honorable député de Toronto-ouest a signalé. On importera et on paiera les droits, dans l'espoir d'en être remboursé. Le gouvernement assure qu'il n'a pas le moindre désir de favoriser l'étranger au préjudice de nos industries et de nos ouvriers, et c'est pourtant ce qui va se produire.

M. TAYLOR : Le ministre des Finances a parlé longuement de l'intérêt qu'il porte aux classes manufacturières. Or, s'il tient, comme il l'a dit, à améliorer la condition des industries canadiennes, qu'il réalise la promessse que le premier ministre a faite à la Chambre en présentant ce projet de loi. J'ai cru, et chacun a dû croire avec moi, en l'entendant, que tout ce dont le chemin de fer aurait besoin, au cours de sa construc-

tion, serait acheté au Canada. Mais voilà que le bill nous arrive et qu'on y trouve l'article 37 du contrat, qui se charge de dissiper complètement nos illusions. Cet article se lit comme suit :

La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'Ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens——

Si l'article s'arrêtait là, la déclaration du ministre des Finances aurait quelque valeur, et l'on pourrait croire qu'il veut le bien de nos manufactures. Je ne vois pas pourquoi on n'amenderait pas cet article, de manière à retrancher la suite, qui dit :

—lorsque ces articles sont fabriqués au Canada——

Or, il n'a a pas un seul article qui va entrer dans la construction de ce chemin qui ne se fabrique ou ne puisse se fabriquer au Canada, non seulement en quantité suffisante, mais en quantité qui défie toute concurrence. Faites donc disparaître la fin de cet article :

—lorsque ces articles sont fabriqués au Canada, et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

Quel avantage nos manufactures vont-elles retirer de cette partie du contrat ? On nous a dit quelle est l'opinion des avocats sur cet article ; et je ne crains pas d'ajouter que l'entrepreneur d'une partie de ce chemin, dès qu'il aura eu le bonheur de faire accepter sa soumission par les commissaires du gouvernement, s'empressera de mettre une annonce dans les journaux du Canada, dans ceux des Etats-Unis et dans ceux d'Allemagne, demandant tant de tonnes de rails, de clous, de plaques, matériaux pour ponts, en un mot tout ce qu'il faut pour sa partie de chemin.

Le soumissionnaire canadien, qui croira que l'entrepreneur est obligé de payer les droits sur ce qu'il fait venir de l'étranger, préparera son offre en conséquence. Je sais fort bien que, si, par exemple, j'étais l'un de ces soumissionnaires, je pourrais me procurer une liste de prix d'un manufacturier américain et rivaliser avantageusement avec lui; mais ce manufactnrier américain va livrer sa marchandise sans avoir de droits à payer, ou il les paiera et courra sa chance de s'en faire rembourser en invoquant devant les cours de justice le bill qui est maintenant devant la Chambre. Il dira à l'entrepreneur: Je me fais fort de vous procurer tout ce qu'il vous faut aux prix du pays, et de vous livrer ma marchandise après en avoir acquitté les droits, dont le gouvernement canadien me donne, par ce bill, l'assurance d'être remboursé; je vais payer les droits, et je poursuivrai le gouvernement canadien pour m'en faire rembourser. Avec ce contrat, avec les consultations d'avocats que l'on a produites aujourd'hui, vous pouvez vous adresser à un manufacturier étranger quelconque, qui n'hésitera pas à vous donner tout ce que vous voudrez, et à vous le livrer après en avoir lui-même acquitté les droits, sachant bien que l'entrepreneur travaille pour le gouvernement, et que, comme le dit la loi, les objets importés pour des travaux du gouvernement entrent dans le pays sans payer de droits. Il n'y a pas une cour de justice au monde qui ne décide que ces marchandises sont destinées à des travaux du gouvernement, conséquemment exemptes d'impôts. Le fournisseur américain n'aura qu'à poursuivre, et son argent lui sera rendu. Et si le fourniseur ne paie pas de droit, il aura tout de même fait entrer sa marchandise dans le pays au préjudice de nos manufacturiers. L'honorable député de Toronto (M. Osler) a eu grandement raison de dire que pas un rail d'acier ne se fabriquera au Canada d'ici à cinquante ans, si on laisse cet article tel qu'il est. Anglais, Allemands, Américains, vont se donner la main pour faire entrer au Canada leurs produits, à des prix auxquels aucun manufacturier canadien ne peut faire concurrence. Si donc le gouvernement désire pourvoir aux intérêts manufacturiers de ce pays, qu'il biffe de l'article 37 tout ce qui se trouve après les mots " de producteurs canadiens ", et qu'il oblige l'entreprenur, quel qu'il soit, à acheter tous ses matériaux au Canada. En faisant cela, nous aurons fait quelque chose pour les manufacturiers du pays, et, au lieu d'une rebuffade, nous leur aurons donné de l'encouragement. Nous défendons à l'entrepreneur d'acheter où il peut trouver à se procurer les matériaux au plus bas prix, et, en même temps, nous laissons à décider aux tribunaux s'il nous faudra ou non payer l'impôt. Nous n'avons d'autre garantie aujourd'hui que la parole du ministre des Finances, qui nous dit que l'entrepreneur aura à payer les droits sur les marchandises qu'il importera. Ces droits, il faudra les rembourser, si la justice décide qu'ils ont été illégalement perçus, et le manufacturier étranger courra sa chance de faire interpréter à son avantage l'article du contrat qui nous occupe en ce moment.

M. OLIVER : Je me demande avec étonnement si les hommes que je viens d'entendre sont bien les mêmes qui ont entretenu la Chambre, pendant toute la journée d'hier, de la crainte qu'ils avaient que le capital de la compagnie fût trop fort et de ne pas pouvoir assurer la réduction des tarifs à cause de ce capital excessif. Sont-ce bien les mêmes, dis-je, qui tremblaient si fort hier, et qui aujourd'hui tiennent mordicus à ce capital excessif grâce auquel il ne serait pas possible d'abaisser les tarifs ?

Si la dépense que la construction de ce chemin va entraîner, si les occasions favorables qui en découlent pour nos manufacturiers, ne suffisent pas, je dis, pour ma part,

que c'est la preuve de la nécessité qu'il y a d'introduire dans cette résolution une disposition quelconque qui les empêche de prendre le pays à la gorge et de vider le trésor suivant leur bon plaisir. Tout ce qui contribuera à augmenter les frais de construction de la division de l'est contribuera certainement à augmenter les taux de transport de ce chemin. Si, comme Canadien, je désire voir nos industries manufacturières se développer et faire des progrès, je désire aussi que ceux qui ont besoin de ce chemin pour le transport de leurs produits aient chance égale de vivre. Je sais que l'on construit ce chemin tant pour d'avantage des manufacturiers que pour celui des cultivateurs; pour permettre aux manufacturiers de l'est du Canada d'atteindre leur débouché naturel dans l'ouest du Canada, et ceci ne peut se faire qu'en réduisant le plus possible les frais de construction de ce chemin, ce qui permettra de réduire d'autant les taux de transport. Je dis que ce serait une politique de coupe-gorge pour les manufacturiers mêmes de faire quoi que ce soit qui augmentât le coût de construction de la division de l'est, et de tendre par là à s'interdire tout accès dans l'ouest du Canada, qui est leur véritable débouché naturel. S'il y a une raison de construire ce chemin, c'est bien de mettre les manufacturiers et les commerçants de l'est à même de profiter du trafic de l'ouest, et le seul moyen d'y arriver est de diminuer les frais de construction, pour que le gouvernement, ayant la haute main sur les taux de transport, puisse les diminuer en conséquence.

Je dis que, tout en voulant aider les manufacturiers, tout en étant content de voir les manufacturiers retirer tout le profit possible de cette dépense de 100 milions, ou, comme d'autres personnes le disent, de 200 millions, même de 500 millions de dollars, nous ne pouvons permettre à ces hommes, tout estimables qu'ils sont, de prendre le pays à la gorge et d'augmenter, sans droit ni raison, le coût de ce chemin, comme il arriverait si les entrepreneurs ne pouvaient acheter qu'au Canada les choses nécessaires à la construction du chemin. Ce n'est un secret pour personne que les manufacturiers du Canada se sont constitués en un puissant syndicat non seulement pour une ou deux branches d'affaires, mais pour toutes les branches d'affaires imaginables. Il serait idiot de mettre à la merci d'une telle organisation une entreprise de cette importance ; et c'est cependant l'objet apparent de l'amendement que la gauche a proposé.

M. NORTHRUP : En réponse à l'honorable député qui va—j'allais dire reprendre son siège,—je dirai que, quand même la gauche aurait entretenue la Chambre pendant toute la journée d'hier,—ce que je n'accorde pas,—je n'en serais pas moins d'avis, après avoir écouté ses observations avec beaucoup d'attention, que peut-être nous serions justifiables de continuer encore un peu à entretenir la Chambre, jusqu'à ce qu'au moins certains députés aient acquis une faible lueur d'intelligence de la question qui est devant le comité. Quand nous voyons un député, de qui on aurait pu attendre mieux, se mettre en évidence, comme il l'a fait cet après-midi, prétendre qu'il ne peut absolument pas voter pour l'amendement, se battre contre des moulins à vent, protester contre un amendement qui obligerait à acheter au Canada tout ce qu'il faut au chemin, amendement qui n'est pas du tout devant le comité ; quand nous le voyons condamner certaine politique qui justifierait la perception de droits de douane sur les matériaux employés,—parce que, comme il le dit avec beaucoup de raison, si on perçoit l'impôt sur les matériaux employés dans la construction du chemin, le coût en sera augmenté, les taux de transport plus élevés, ce qui fait qu'il proteste contre la perception des droits de douane ;—quand nous le voyons prendre une telle attitude, on ne peut que dire qu'il n'a pas écouté le discours du ministre des Finances.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Northrup) parlerait avec plus d'intelligence s'il avait écouté ce que j'ai dit.

M. NORTHRUP : J'ai écouté très attentivement ce qu'a dit l'honorable député. Son discours n'était pas bien profond. Il n'était pas bien difficile de le suivre ; d'autant moins difficile que l'on n'avait rien entendu de semblable depuis quelque temps. Si l'honorable député veut se donner la peine de lire la proposition d'amendement qu'il y a devant la Chambre, il y verra qu'on demande simplement au gouvernement de mettre la chose en blanc et en noir dans le contrat, de façon qu'il n'y ait pas possibilité d'un doute sur l'intention du contrat. Il est fâcheux que nous ayons à discuter si longtemps sur un point où apparemment les deux côtés de la Chambre sont d'accord. Le ministre des Finances nous dit que le gouvernement fera payer l'impôt ; nous ne croyons pas, nous, que le gouvernement ait ce droit-là par le contrat ; et l'honorable député de Toronto-ouest propose d'amender le contrat de façon que le gouvernement puisse faire avec certitude ce qu'en toute apparence, il désire faire, mais ce que près de la moitié des membres de cette Chambre croient qu'il ne pourra pas faire. S'il m'était permis, pour un moment, de rappeler les observations qu'a faites l'honorable ministre des Finances, j'oserais dire qu'il n'a pas saisi l'attitude de l'opposition dans cet amendement. Il a fait une distinction entre la question d'industrie et la question de droit. Je dirai au ministre qu'il ne s'agit pas de savoir, comme question de droit, qui paiera ou qui ne paiera pas l'impôt. Jusqu'à ce que cette question de droit soit définitivement réglée par l'autorité compétente, personne ne peut parler avec certitude de la question d'industrie. Chacun ne peut don-

ner que son opinion. Si la question de droit était vidée, celle qui intéresse nos industries serait aisément résolue. Nous différons complètement d'opinion, le ministre des Finances et nous, quand il dit qu'il y a parité entre les entrepreneurs qui auront des travaux à faire en vertu de ce contrat et les entrepreneurs ordinaires des travaux du gouvernement. Le ministre a parlé de ceux à qui le gouvernement confie la construction des phares, et autres entrepreneurs de cette sorte. Nous sommes bien prêts à admettre que, si le gouvernement donne à l'entreprise la construction d'un phare, sans que le marché fait entre le gouvernement et l'entrepreneur relève ce dernier de l'obligation de payer les droits de douane, l'entrepreneur devra nécessairement payer ces droits. Jusque-là les deux côtés de la Chambre sont d'accord. Mais ce n'est plus cela qu'il y a devant le comité dans le moment. Nous sommes en présence d'un contrat déjà signé, et dont une des clauses comporte que :

La division de l'Est sera construite par le gouvernement et à ses frais.

Il va donc résulter de ce contrat fait entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique certaines obligations, lesquelles, il va sans dire, sont soumises à l'approbation du parlement. Quand ce contrat a été fait, on n'y disait pas,—cela n'était pas nécessaire,—que les choses importées pour l'usage du gouvernement ne paieraient pas d'impôt. Le tarif (article 450) dit que les articles importés pour l'usage du gouvernement ou de l'un quelconque de ses ministres seront admis en franchise.

Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique a conclu ce contrat avec le gouvernement, ses promoteurs connaissaient la loi du pays. Ils obligèrent le gouvernement à construire un chemin de fer, et la loi dit que tous les matériaux employés par le gouvernement sont admis en franchise. Il est vrai que le gouvernemen stipule dans ce bill de quelle manière il exécutera ce contrat intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'article 2 commence par stipuler que l'annexe est approuvée et ratifiée; et il stipule également de quelle manière le contrat sera exécuté, ne différant que sur des questions de détail, sur les moyens que l'on devra employer pour exécuter le contrat signé, qui se trouve ratifié par le fait même, stipulant également que certains commissaires seront nommés pour voir à l'exécution des travaux et autorisés à employer des entrepreneurs pour faire le travail que le gouvernement s'est engagé à faire ; et ce dernier savait, lorsqu'il a signé ce contrat, que tout ce que la Chambre pourrait faire n'était pas de nature à modifier la position respective des parties.

Si la Chambre voulait modifier ce contrat, l'autre partie contractante se trouverait libérée et le contrat prendrait fin. Je suppose que l'intention du gouvernement est de voir à ce qu'il soit exécuté tel que préparé. Si tel est son intention, voyons comment le gouvernement va arriver à ce résultat. Le ministre des Finances nous dit: "Toutes les marchandises doivent payer les droits." Nous sommes tenus de voir à ce qu'elles paient ces droits. Qui est tenu à cette obligation et par qui sera-t-elle mise en vigueur ? Direz-vous aux entrepreneurs: Nous allons percevoir les droits. Le Grand-Tronc-Pacifique pourra répondre alors au gouvernement : "Nous vous mettons au défi de percevoir ces droits". Voyons comment une pareille obligation serait mise en pratique dans le cours ordinaire de la vie. Le contrat pourvoit à la construction de 1,400 milles de voie ferrée, de Moncton à Winnipeg, par le gouvernement, et il pourvoit également à la construction de 1,800 milles de voie ferrée par le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg au littoral. Si le gouvernement est tenu de faire une certaine chose par ce contrat et qu'il ne remplit pas ses obligations, faisant encourir des pertes à la compagnie, cette dernière aura droit à des dommages-intérêts. Si le Grand Tronc-Pacifique a obtenu du gouvernement la promesse qu'il ne percevrait pas de droits, et que ce dernier veut plus tard percevoir ces droits, même en supposant qu'ils soient payés par un tiers, la compagnie aura un recours contre le gouvernement, s'il en résulte des dommages pour elle. Si le gouvernement doit acheter des milliers et des millions de tonnes de rails en Europe pour construire la section est de la voie, et si le Grand-Tronc-Pacifique doit faire la même chose pour la partie du chemin qu'il doit construire, tout ce qui peut être de nature à favoriser la fabrication de cet article, à développer la demande et à diminuer le coût des rails, est dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique comme dans l'intérêt du gouvernement. Le Grand-Tronc-Pacifique peut donc dire : Nous avions en vue de vous obliger à acheter vos rails en Angleterre ou aux Etats-Unis, sachant que plus la demande sera grande sur ces marchés, le meilleur marché nous pourrons nous y procurer ces articles, et réaliser des profits plus considérables.

Je considère que d'après les dispositions de cette clause du contrat qui permet de soumettre la question à l'arbitrage, nous n'aurons pas à attendre dix ans avant que la difficulté légale, que le ministre des Finances cherche à éviter, se présente. Dès que l'on aura commencé les travaux et adjugé les entreprises, la question du paiement des droits par les entrepreneurs de la section de l'est va se présenter. La clause 47 du contrat se lit comme suit:

Toute contestation qui pourrait s'élever quant à la signification ou à l'interprétation du présent contrat, ou quant à l'accomplissement d'aucune des obligations de l'une ou de l'autre des parties aux présentes ou quant aux dépenses d'exploitation ou au coût de la construction, sera, s'il n'y est autrement pourvu dans les présentes, réglée par la décision d'un seul arbitre, si les parties s'accordent sur le choix d'un arbitre, ou, dans le cas contraire, par la décision de trois arbitres, dont un sera

choisi par le gouvernement, le second par la compagnie et le troisième par les deux arbitres déjà choisis, et dans le cas ou ces derniers ne pourraient s'entendre, par le juge en chef de la cour Suprême du Canada, et la décision de la majorité de ces trois arbitres sera finale.

Il est donc clairement établi ici que dans le cas ou au cours de l'exécution des travaux il s'élèverait des difficultés elles seront soumises à un arbitre; c'est-à-dire que cette clause permet à un individu—qui ne sera ni le ministre des Finances ni aucun membre du gouvernement—de décider si oui ou non le gouvernement a le droit de percevoir des droits des entrepreneurs qui auront importé ces matériaux. Personne ne veut mettre en doute la parole du ministre des Finances qu'il a l'intention de percevoir ces droits, du moment qu'il nous l'affirme. Mais si en prenant connaissance du contrat, nous découvrons une clause qui permet de soumettre cette question à des arbitres dont la décision sera finale, nous sommes en droit de supposer que le ministre des Finances devra s'adresser de nouveau au parlement dans quelques années et lui dire: J'avais l'intention de percevoir ces droits, je croyais qu'ils devaient être perçus, mais, malheureusement, le contrat m'enlève ce droit: je dois demander pardon à la Chambre, et vous ne pouvez m'adresser des reproches à ce sujet, car il n'est pas en mon pouvoir d'en agir ainsi. Voilà le danger auquel nous voulons faire échapper le ministre des Finances. Nous voulons empêcher qu'on lui oppose cette fin de non recevoir, du moment qu'il est décidé de percevoir ces droits, et nous croyons que cet amendement lui donnerait les pouvoirs nécessaires et ferait disparaître tout doute sur ce point.

Un mot maintenant au sujet de la position dans laquelle la Chambre se trouve placée sur une question de cette nature. Les membres de cette Chambre qui ne sont pas avocats peuvent éprouver un certain embarras en présence d'une question comme celle-ci, qui dépend absolument de l'interprétation légale à donner à un document. Ces députés peuvent dire avec raison: Je ne comprends pas cette question, et comme il faut m'en rapporter sur ce point à l'opinion de quelqu'un, je préfère accepter celle du ministre de la Justice. Je n'ai aucun reproche à adresser à ceux qui croient devoir adopter cette ligne de conduite et qui professent un tel respect pour l'opinion du ministre de la Justice. Il y a également de ce côté-ci de la Chambre plusieurs députés qui professent beaucoup de respect pour les opinions légales de l'honorable ministre. Mais ce dernier lui-même ne peut se prétendre infaillible, et le seul fait qu'un si grand nombre de députés—peut-être même la majorité—sont incapables de décider cette question légale, et se formeront une opinion basée sur sa décision, devrait engager l'honorable ministre à se pronocer seulement après s'être assuré d'une façon absolument certaine que le bien fondé de son opinion ne laisse pas l'ombre d'un doute. L'opinion du ministre de

la Justice est corroborée par celle du sous-ministre de la Justice, un homme dont nous sommes prêts à reconnaître les connaissances légales aussi bien que les membres de la droite. Mais sans vouloir diminuer en quoi que ce soit la valeur de l'opinion émise par le ministre ou son sous-ministre, nous croyons que ces deux opinions n'ont pas la même valeur qu'elles auraient si ces deux hommes occupaient des positions différentes et que sans se consulter elles en étaient arrivées à la même conclusion. L'un d'eux est le chef du département et l'autre en est le sous-ministre. Le ministre de la Justice doit avoir consulté son sous-ministre soit avant ou après avoir fait connaître son opinion. Si le ministre l'a consulté avant d'avoir donné sa propre opinion, il se trouve dans une position embarrassante, car, tout naturellement, il ne voudrait pas reconnaître qu'il a consulté son sous-ministre, parce qu'il craignait de s'être trompé. L'opinion du ministre devait donc être formée d'avance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis bien prêt à admettre que je ne suis pas infaillible sur les questions de droit. J'ai assez d'expérience pour m'empêcher de croire une pareille chose.

M. NORTHRUP : L'honorable ministre est le chef de son département et le sous-ministre est sous ses ordres, et nous comprenons parfaitement que si avant de faire connaître son opinion l'honorable ministre a consulté son subordonné, ce dernier pouvait difficilement différer d'opinion avec son chef. Si, au contraire, c'est après avoir fait connaître son opinion au public qu'il est allé le consulter, tout le monde admettra que ce dernier n'aurait guère été justifiable d'émettre une opinion opposée à celle de son chef, et cela principalement quand ce chef est un avocat aussi distingué que le ministre de la Justice actuel.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Northrup) ne prétend pas que le devoir du sous-ministre était d'adopter l'opinion de son chef, et qu'en supposant qu'il différait d'opinion avec lui, il était néanmoins obligé d'approuver la prétention du ministre.

M. NORTHRUP : J'espère que l'honorable député (M. McCarthy) n'a pas donné une fausse interprétation à mes paroles. Il serait regrettable d'attribuer au sous-ministre de la Justice l'expression d'une opinion qu'il ne partage pas, dans le but de plaire à son chef. Je n'ai rien dit qui puisse donner lieu à cette interprétation. J'ai simplement fait remarquer qu'il existait une différence entre l'opinion émise par le ministre de la Justice et corroborée par son sous-ministre à sa demande, et l'opinion émise par deux avocats indépendants l'un de l'autre, demeurant dans des villes différentes, et qui en arrivent à la même conclusion sans s'être consultés. Tout le monde admettra qu'il existe une différence plus ou moins grande dans la valeur de ces

deux sortes d'opinions. Lorsque nous avons l'opinion de deux avocats, dont l'un demeure à Toronto et dont l'autre est un des membres distingués du barreau de Montréal, nous sommes justifiables de dire que le gouvernement n'a pas rendu ce bill tellement clair qu'il peut être certain qu'il atteindra le but qu'il a en vue. Nous sommes apparemment d'accord sur le but à atteindre, et puisqu'il en est ainsi, pourquoi ne pas indiquer hors de tout doute dans ce bill ce qui, d'après le désir unanime de la Chambre, devra être mis à exécution ?

Permettez-moi, maintenant, M. l'Orateur, de dire quelques mots de M. Hellmuth. Le ministre de la Justice a fait allusion à ce monsieur en termes que je ne qualifierai pas de dédaigneux, mais il nous l'a indiqué comme un ennemi qu'il a rencontré il y a quelque temps devant la cour Suprême, et il a cité les dossiers de cette cour pour établir la valeur des arguments invoqués par ce monsieur devant ce tribunal. Il a laissé la Chambre sous l'impression que ce n'était que par courtoisie et générosité qu'il n'allait pas jusqu'à dire qu'il avait défait cet avocat distingué de Toronto sur toute la ligne, devant la cour Suprême de ce pays. J'ai toujours cru qu'il était sage de suivre l'avis du ministre de la Justice quand cela était possible, et je rgrette de ne pouvoir le suivre plus souvent. Comme il nous avait conseillé d'étudier les dossiers de la cour Suprême, j'ai pris le peine de m'assurer si l'on pouvait trouver dans ces dossiers quelque chose qui pût diminuer la considération dont nous entourons M. Hellmuth ; si la décision rendue par cette cour pouvait nous induire à croire que nous devons attacher moins de poids à son opinion, malgré la haute réputation qu'il s'est acquise dans le pays. En parcourant ces dossiers, je me suis aperçu que le chemin de fer de Calgary et Edmonton en avait appelé de la décision rendue en faveur de la Couronne. J'ai constaté également que l'avocat de l'appelant était M. Hellmuth, de Toronto, et l'avocat de l'intimé, le ministre de la Justice. J'ai considéré que c'était un grand honneur pour M. Hellmuth que d'avoir un adversaire aussi distingué que le ministre de la Justice. Le client de M. Hellmuth en avait appelé d'une décision rendue contre lui devant une cour de juridiction inférieure. La cause fut plaidée devant les quatre juges de la cour Suprême du Canada. Il est vrai que la décision fut maintenue, mais il y avait deux juges en sa faveur sur quatre, et s'il n'a pas gagné sa cause, c'est parce que les juges étaient également divisés et que dans un cas de cette nature la loi qui régit la cour Suprême stipule que lorsque les opinions sont également partagées, le tribunal doit confirmer la décision de la cour inférieure.

Quand un avocat, qui a pour adversaire le ministre de la Justice, est appelé à plaider devant quatre juges de la cour Suprême une cause qu'il a perdue devant un tribunal de juridiction inférieure ; quand il réussit à convaincre deux de ces quatre juges qu'il a raison, et quand ce qui l'empêche de réussir est une division égale d'opinion de la part de ces mêmes juges de la cour Suprême, je dis que quand un savant avocat a réussi à obtenir ce résultat, cela parle en sa faveur. Je ne crois pas que le ministre de la Justice persiste à dire que cette cause est de nature à diminuer l'opinion générale que l'on s'est formée de M. Hellmuth. Et, chose extraordinaire, parmi les deux juges que M. Hellmuth a réussi à convaincre se trouvent le juge en chef et M. le juge Girouard, tandis que M. le juge Armon et l'ancien collègue du ministre de la Justice, M. le juge Davis, ont adopté la manière de voir du ministre. M. Hellmuth n'a donc pu réussir à faire infirmer la première décision.

Je mentionne ce fait, simplement parce que le ministre de la Justice a laissé entendre que M. Hellmuth avait subi dans cette cause une ignominieuse défaite devant la cour Suprême, et je veux faire disparaître cette fausse impression, en causant le moins de chagrin possible au ministre de la Justice. Dans toutes les causes où la politique n'a rien à voir, j'ai toujours considéré qu'il était sage d'accepter l'opinion légale du ministre de la Justice. Ce dernier doit partager l'opinion de son collègue, le ministre des Finances, car il n'est pas possible que deux membres de l'administration ne soient pas du même avis sur cette question. J'espère qu'il acceptera l'amendement proposé par le député de Toronto-ouest, car cet amendement ne fait qu'exprimer plus clairement les opinions du gouvernement, d'après les déclarations mêmes de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je fais partie de ce groupe de députés qui n'appartiennent pas au barreau, auquel l'honorable député a fait allusion, il y a un instant ; et je voudrais demander au chef de la gauche, que je considère comme un avocat distingué, de bien vouloir nous dire ce qu'il pense de l'opinion émise par le député de Toronto-ouest, que les $20,000,000 de matériel devront être admis en franchise, ainsi que de l'objection soulevée par le député de Leeds (M. Taylor), que d'après l'article 37 du contrat, tous les matériaux requis pour le chemin de fer seront admis en franchise. L'honorable député m'obligerait beaucoup s'il voulait me faire connaître son opinion sur ces deux points.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il lire l'article de l'Acte des douanes qui stipule que toutes les marchandises achetées pour les besoins du gouvernement sont admises en franchise, et le remettre au chef de la gauche avant de lui demander de faire connaître son opinion ?

M. KEMP : Le ministre de la Justice et le ministre des Finances ont clairement déclaré dans plusieurs circonstances que l'on n'avait pas l'intention d'admettre en franchise le matériel qui serait employé à la

construction de la section est de ce chemin de fer. Mais comme on l'a fait remarquer, l'interprétation légale du bill et du contrat est contraire à leur manière de voir sous ce rapport. Je suis porté à croire que le ministre des Finances n'a pas donné aux opinions qui ont été lues par le député de Toronto-ouest l'interprétation qu'elles comportent. Il a prétendu qu'il y avait deux questions—la question industrielle et la question de la compagnie payant 3 pour 100 d'intérêt sur le coût total de la section de l'est, que le gouvernement doit construire ; que lorsque le député de Toronto-ouest a parlé il y a quelques jours, il n'a traité que le côté industriel de la question ; et que les opinions dont il a donné lecture ne se rapportent qu'à la question du paiement des 3 pour 100 d'intérêt.

Je suis porté à croire que lorsque le ministre des Finances aura pris connaissance de ces opinions dans les " Débats ", il modifiera sa manière de voir à ce sujet, car j'ai compris, et je crois que tous les membres de cette Chambre ont compris, que les dispositions contenues dans le bill et le contrat veulent dire que ces marchandises devront être admises en franchise, Je ne suis pas plus avocat que le ministre des Douanes et je n'ai pas la prétention d'exprimer d'opinion sur cette question. Mais d'après la connaissance limitée que je possède de la question, si le gouvernement construit ce chemin, il ne paiera pas de droits, car il se trouverait simplement à prendre l'argent dans une caisse pour la remettre dans une autre ; si le gouvernement délègue ses pouvoirs à une commission, je suis porté à croire que cette commission ne paiera pas de droits ; et si cette commission confère ses pouvoirs à des tiers qui construiront le chemin à la journée ou à des entrepreneurs, ils n'auront pas de droits à payer. C'est là une question importante pour la classe ouvrière de ce pays. Je serais allé plus loin que le ministre des Finances. Si notre crédit est suffisant pour nous permettre de prélever $100,000,000 afin de construire ce chemin de fer, le temps doit être arrivé de construire dans ce pays tous les wagons et les locomotives ordinaires, ainsi que tout le matériel employé dans la construction et l'outillement du chemin.

Je suis bien prêt à reconnaître que notre pays ne possède pas actuellement les usines nécessaires pour nous permettre de construire, en un court espace de temps, toutes les locomotives, wagons et autres articles requis pour les besoins de ce chemin. Mais je dis que quand nous pouvons aller emprunter à l'étranger $100,000,000 ou $120,000,000, dont une bonne partie sera employée à payer des ouvriers dans les pays étrangers, il est bien évident que le temps est arrivé d'étudier cette question sans plus de retard ; et au lieu d'insérer dans ce bill un article comme l'article 17, je voudrais stipuler que tout ce qui sera requis pour ce chemin de fer devra être fabriqué au Canada.

Le député d'Alberta (M. Oliver) a adopté une singulière attitude à ce sujet. Je lui ferai remarquer que le temps ne tardera guère à arriver où il sera heureux de posséder des ateliers pour la fabrication des wagons à Edmonton, et où la population des grandes villes du Nord-Ouest, qui devront se développer dans un avenir rapproché, sera bien satisfaite que tous les articles requis pour les besoins de ce chemin de fer soient fabriqués dans le Nord-Ouest. Est-ce que les milliers et les milliers de personnes qui se dirigent vers cette partie du pays vont toutes cultiver la terre? Non, un grand nombre ne voudront pas se livrer à ce travail, ils se dirigeront vers les centres de population ; et le temps ne tardera guère où les villes du Nord-Ouest, suivant en cela le cours naturel des choses, auront besoin d'industries ; c'est pour cette raison que je voudrais que l'on obligeât ceux qui construisent ce chemin à acheter des matériaux fabriqués au Canada. Si, comme certains députés le prétendent, cette clause est sans importance, pourquoi se trouve-t-elle dans le contrat? Elle doit s'y trouver dans un but quelconque. Sont-ce les avocats retors du Grand Tronc qui l'ont fait insérer, ou ceux qui ont préparé le contrat au nom du gouvernement? Quelqu'un doit en être responsable ; et si le ministre des Douanes comme le ministre des Finances veulent faire disparaître tout doute à ce sujet, ils accepteront l'amendement. Nous sommes d'opinion que le temps est arrivé pour nous de cesser de voter de l'argent qui doit être dépensé dans les pays étrangers.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quant à la clause 37 et à la prétention d'obliger la compagnie à acheter tous ses matériaux au Canada, et cela sans aucune restriction, il est bien évident qu'une telle condition ne pourrait être mise en vigueur. Elle pourrait retarder le parachèvement ou l'outillage du chemin durant des années. C'est un fait reconnu que toutes les usines de construction de locomotives que nous possédons dans le pays ont atuellement autant d'ouvrage qu'elles peuvent en faire. Elles ne peuvent suffire à toutes les demandes, et plusieurs chemins de fer importants ont dû s'adresser aux Etats-Unis, à l'Angleterre et à l'Allemagne pour obtenir les locomotives dont ils ont besoin. Si le trafic du pays continue à augmenter dans da proportion actuelle, et je suis bien convaincu que c'est ce qui va avoir lieu, en insérant dans le contrait une clause obligeant la compagnie à acheter au Canada, tout le matériel dont elle pourrait avoir besoin, sans aucune distinction, cette dernière se trouverait dans l'impossibilité de se procurer, dans un délai raisonnable, les choses nécessaires. J'ai fait remarquer il y a quelques jours que

l'on pourrait acheter la moitié du matériel au Canada et importer l'autre partie afin de grossir le revenu. Nous procurerions par ce moyen aux fabricants canadiens la protection garantie par le tarif.

M. MACLEAN : Nous voulons que ces marchandises soient fabriquées au Canada.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nos industriels jouiront de tous les avantages du tarif.

M. MACLEAN : Mais ils n'obtiendront pas l'ouvrage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils obtiendront tout ce qu'ils pourront faire, et à part cela ils auront un avantage de 35 pour cent sur les Américains. S'ils peuvent vendre leurs marchandises à 35 pour cent de plus que le prix demandé par les Américains, ils obtiendront les commandes.

M. COCHRANE : Toute la discussion se résume à une question de " si." Pourquoi ne pas dire bien clairement qu'il n'y aura aucune restriction à ce sujet.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer le sens exact de la clause 17 du contrat ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Comme je ne suis pas avocat, c'est en ma qualité de simple citoyen que je dis ce que je pense de cet article 37. Si le Grand-Tronc-Pacifique importe des matériaux, il devra payer les droits, et ces droits seront une protection pour le fabricant canadien. Il est bien probable que vu la construction rapide du chemin et l'augmentation des affaires, elle ne pourra pas se procurer au Canada tous les matériaux dont elle aura besoin, et il lui faudra en importer une certaine quantité. Dans ce dernier cas, la compagnie sera tenue de payer les droits; et si les industriels canadiens vendent tout ce qu'ils peuvent fabriquer et que le pays retire un revenu de l'importation pour suppléer à la différence je ne vois pas que l'on soit justifiable de s'en plaindre. Comme nous avons obtenu l'opinion du député de Toronto (M. Osler) et celle du député de Leeds (M. Taylor) sur la clause 37, le chef de la gauche voudrait-il nous dire s'il croit qu'en s'appuyant sur les dispositions de cette clause 37, le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas de droits à payer sur les matériaux qu'il importera ?

M. BORDEN (Halifax) : Comme le ministre des Douanes semble en avoir assez de la clause 17, et qu'il paraît éprouver beaucoup de difficulté à comprendre cette clause, je crois qu'il ferait mieux de limiter toute son attention à celle-là. Je vais commencer par lui aider à comprendre la clause 17 et nous reviendrons ensuite à la clause 37. Quel est le but de cette clause 17, car c'est elle qui vient en premier lieu dans le bill, et c'est à elle que s'applique l'opinion exprimée par le ministre de la Justice. Comme le ministre des Douanes comprend parfaitement la question, il consentira peut-être à nous dire ce qu'il pense du but de cette clause 17.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai fait preuve de beaucoup de courtoisie à l'égard de l'honorable député, et je me crois justifiable de lui demander de répondre à la question que je lui ai posée. Je lui ai posé cette question parce que les députés de Toronto et de Leeds prétendent que tous les matériaux mentionnés dans la clause 37 seront admis en franchise, et je voudrais avoir l'opinion de l'honorable député sur ce point. Je ne puis me prononcer en qualité d'avocat sur l'article 17. Mon honorable ami connaît mon opinion sur le côté industriel de la question, et je considère qu'il serait à propos de savoir ce qu'il pense de la clause 37.

M. KEMP : Pourquoi cet article 17 se trouve-t-il à cet endroit ?

M. BORDEN (Halifax) : Puisque je ne puis amener le ministre des Douanes à nous fournir le moindre renseignement sur le but que doit atteindre l'article 17, je vais commencer par essayer de l'éclairer sur ce point. C'est l'article que nous discutons en ce moment, c'est le même article dont il est question dans l'amendement proposé par le député de Toronto-ouest, c'est celui qui est si bien discuté dans les opinions qui nous ont été lues par le député de Toronto-ouest et sur lequel s'est prononcé le ministre de la Justice. Le ministre des Finances nous a dit que cette clause avait été insérée comme mesure de prudence, mais jusqu'à présent aucun ministre de la Couronne, à l'exception du ministre de la Justice, ne nous a fait connaître la raison pour laquelle elle avait été insérée dans le contrat.

J'ai pris connaissance de l'opinion émise par le ministre de l'Intérieur, une opinion qui se recommande à l'attention de la Chambre sous tous les rapports, car elle expose en termes bien clairs l'opinion qu'il entretient sur le côté légal de la question que nous discutons en ce moment. L'honorable ministre commence par donner lecture des clauses 16 et 17, et il laisse de côté la clause 15, qui est très imoprtante, à mon avis, bien qu'il la mentionne un peu plus loin. Il prétend que la clause 15 du contrat définit l'expression " coût de la construction," qui comprendrait le coût de tous les matériaux, approvisionnements, gages et bien d'autres choses ; voici ce qu'il dit :

> Les clauses 16 et 17 pourvoient aux frais additionnels pouvant résulter du coût de la construction. Le bill exige que les travaux de construction de la section est soient exécutés à l'entreprise, et il ne permet pas au gouvernement d'importer ou de payer les matériaux qui devront être employés à la construction.

Je ne puis partager cette manière de voir de l'honorable ministre. Il continue :

> Ces matériaux, tel que je comprends le bill, (article 15) devront être fournis par l'entrepreneur.

L'honorable ministre n'apporte aucune preuve à l'appui, il se contente d'énoncer la chose. Mais c'est cependant sur ce point que repose toute sa prétention, car il ajoute encore :

Par conséquent, les clauses 16 et 17 du contrat ne peuvent s'appliquer à la construction originaire.

Or, il ne semble pas avoir attaché assez d'importance à l'expression employée dans les clauses 15 et 16. La clause 15 définit l'expression " coût de la construction," et ce " coût de la construction " s'applique à la construction originale. La clause 16 s'applique aux dépenses qui seront faites une fois que la section de l'est aura été louée, et on s'y sert d'une expression tout à fait différente. Cette clause 16 se lit comme suit :

16. Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de ladite division de l'Est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses, et le montant de ces dépenses sera ajouté au capital du compte des frais de construction.

Nous avons ici deux expressions différentes. Les mots " coût de la construction " mentionnés dans la clause 15 s'appliquent à la construction antérieure au bail, et les mots " au capital du compte des frais de construction " s'appliquent aux dépenses encourues par le gouvernement une fois le bail signé. Maintenant, dans l'article 17, on se sert de ces deux expressions dans le même but :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction.

C'est là, si je puis m'exprimer ainsi, exactement la même expression qui est définie dans la clause 16. Ces deux expressions sont donc bien clairement définies, une, le coût de la construction, a trait à la construction originale, et sa définition se trouve dans la clause 15, tandis que la définition de l'autre expression, " au capital du compte de la construction " se trouve dans l'article 16. Cependant elles se retrouvent toutes deux dans la clause 17, qui est très importante et celle que nous sommes en frais de discuter. Pour ces raisons, je crois pouvoir dire avec le ministre de l'Intérieur qu'il est facile de se rendre compte que la clause 17 comprend non seulement les frais additionnels de la construction une fois le bail en vigueur, mais aussi le coût de la construction originale.

C'est sur cette raison que semble être basée l'opinion de mon honorable ami, et aussi sur une disposition qu'il croit avoir découverte dans le bill, laquelle empêcherait le gouvernement d'importer des matériaux pour les fins de la construction. Mais je ne crois pas que l'on puisse trouver dans le bill une seule disposition qui permette d'en arriver à cette conclusion. Le ministre de l'Intérieur base sa conclusion sur les dispositions de l'article 16 du bill que nous discutons actuellement, lequel stipule que les commissaires devront accorder les contrats pour la construction une fois que les plans et devis auront été régulièrement annoncés et ils devront accepter la plus basse soumission. Supposons maintenant que la plateforme du chemin soit prête à recevoir les rails, y a-t-il quelque chose dans cet article 16 qui puisse empêcher le gouvernement, ou les commissaires agissant au nom du gouvernement, d'importer ces rails et d'en donner ensuite la pose à l'entreprise ? Je ne vois rien dans l'article 16 qui soit de nature à nous permettre d'arriver à une pareille conclusion, et c'est pour cette raison que je ne me sens pas disposé à adopter l'opinion émise par le ministre de l'Intérieur sous ce rapport.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Après l'opinion exprimée par le chef de la gauche au sujet de cet article, je crois qu'il est plus prudent, en autant que j'y suis concerné, de demander que cet article soit laissé en suspens, afin de me permettre de l'étudier de nouveau. En soumettant cette proposition, je crois devoir revenir sur les paroles prononcées par le député d'Hastings-est (M. Northrup). Lorsque j'ai adressé la parole ce matin, je croyais avoir eu soin de ne rien dire qui fût de nature à blesser la susceptibilité de l'éminent homme de loi dont l'honorable député avait parlé, car, je le tiens en très haute estime ; mais après avoir pris connaissance de ce que j'ai dit dans les Débats, je crains de m'être servi des expressions que je regrette, parce qu'elles étaient propres à créer une fausse impression. Je tiens à répéter que je n'avais pas l'intention de tenir des propos blessants à l'adresse de l'avocat auquel il a fait allusion et qui est un homme de loi distingué. Je dois ajouter que je me suis peut-être trompé, et que j'ai mal interprété la décision rendue dans cette cause. Je crois que l'appel dans la cause du chemin de fer de Calgary et Edmonton est encore pendante devant le Conseil privé.

M. KEMP : L'honorable ministre de l'Intérieur me permettrait-il de lui demander s'il est d'avis que les matériaux employés à améliorer le chemin seront admis en franchise ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si ces matériaux sont importés directement par le gouvernement, ils seront admis en franchise. S'ils sont importés directement par le gouvernement, et non par l'entremise d'un entrepreneur, afin d'être employés par le gouvernement pour la construction du chemin, ils sont soumis aux dispositions de l'acte des douanes, qui est en vigueur dans ce pays

depuis 1886, et admis en franchise. Mais si ces marchandises sont importées par un entrepreneur pour être employées à la construction de la section de l'est, ou importées par le Grand Tronc-Pacifique pour les besoins de la section de l'ouest, il a été parfaitement convenu entre les parties au contrat que ces marchandises devront payer un certain droit, et que ce droit devra être ajouté au coût de la construction sur lequel le Grand Tronc-Pacifique doit payer un intérêt de 3 pour 100. C'était là l'intention bien arrêtée des parties dans ce contrat, et il est de notre devoir de veiller à ce que cette intention soit exprimée assez clairement pour faire disparaître tout doute sur ce point.

M. TAYLOR : On doit avoir eu une raison pour insérer cette clause dans le contrat. Est-ce parce que la clause 17 s'y trouve ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Une fois le chemin construit et loué au Grand-Tronc-Pacifique, si le gouvernement avait voulu améliorer la voie, tel que pourvu dans la clause 16, et importer directement des matériaux à cette fin, si la clause 17 ne se fût pas trouvée dans le contrat, bien que l'importation eût été faite directement par le gouvernement, ce dernier aurait pu en ajouter le prix au coût de la construction et obliger le Grand-Tronc-Pacifique à payer l'intérêt sur ce montant additionnel.

M. HUGHES (Victoria): Pas en se basant sur les dispositions de l'Acte des douanes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Je vais donner lecture de cet Acte des douanes.

M. HEYD : A quoi bon ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela peut être utile.

M. HEYD : Cela ne servira pas à convaincre un seul député.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ignore si cela pourra servir ou non à convaincre quelqu'un, mais je tiens à le lire pour ma satisfaction personnelle. L'article 5 de l'Acte des douanes stipule :

Sauf les mêmes dispositions et les autres conditions contenues à l'annexe B du présent acte, tous les effets énumérés dans ladite annexe B pourront être importés au Canada ou sortis de l'entrepôt pour la consommation en Canada sans qu'il y ait à payer aucun droit de douane sur ces effets.

L'article 50, de l'annexe B se lit comme suit :

Articles importés par ou pour le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses départements, ou par et pour le Sénat ou la chambre des communes, y compris les articles suivants lorsqu'ils sont importés par ledit gouvernement ou par l'entremise de quelqu'un de ses départements pour l'usage de la milice canadienne :—Uniformes, instruments pour les fanfares militaires, munitions et matériel de guerre.

Voilà quelle est la loi actuellement. Si le gouvernement importe des marchandises directement, il tombe sous le coup de l'annexe B, article 450, et ne paie pas de droits. Cette loi est en vigueur depuis 1886.

M. TAYLOR : Il n'est pas nécessaire que l'importation soit faite directement par le gouvernement. La loi dit "par et pour" et ces matériaux seront importés par l'entrepreneur pour le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est inutile de discuter davantage.

M. OSLER : Alors, en vertu de cette article, le gouvernement peut importer des articles en franchise ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, mais pas pour la construction de ce chemin.

M. OSLER : Tout article servant à l'usage du gouvernement peut-il être importé en franchise ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si le chemin était construit directement par le gouvernement, à la journée, et si le gouvernement importait les matériaux devant servir à la construction de ce chemin, ils pourraient être importés en franchise. L'article 16 du bill rend cela impossible, puisqu'il dit que le gouvernement ne pourra construire le chemin et devra le faire construire par un entrepreneur. La construction de ce chemin se fera de la même manière que celle des canaux. Le gouvernement donne tous les jours des entreprises de canaux et les entrepreneurs qui importent des matériaux pour la construction de ces canaux paient les droits.

M. OSLER : Si l'on tient compte des opinions que je viens de donner, et du marché qui a été fait avec le Grand-Tronc-Pacifique, il ne s'agit certainement pas ici d'un contrat ordinaire. Les avocats dont j'ai cité l'opinion disent clairement que le Grand-Tronc-Pacifique importera ses matériaux et fournitures en franchise. D'un autre côté, le ministre des Finances déclare que le gouvernement exigera le paiement des droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'irai même plus loin que le ministre de la Justice et je citerai un cas dans lequel le gouvernement pourrait à l'heure qu'il est importer des matériaux sans payer les droits de douane. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne se prévaut pas de ce privilège quand les marchandises importées peuvent être fabriquées au Canada. Quand on demande des soumissions, il est de règle dans le département d'exiger des soumissionnaires le prix des articles, tous droits payés. Ainsi, lorsque les articles dont nous avons besoin peuvent être obtenus au Canada, nous n'exerçons pas notre privilège de les importer en franchise.

M. OSLER : Si telle est l'opinion du gouvernement, pourquoi refuse-t-il de le dire dans le contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela serait peut-être nécessaire, s'il s'agissait de l'ancien contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans lequel il existait une difficulté de cette nature. Mais ici elle n'existe pas. Les conditions sont bien différentes.

M. BELL : On semble faire une différence entre les travaux de la construction originaire et ceux qui seront faits subséquemment sur le chemin. L'intention semble être que les matériaux importés pour servir à la construction du chemin seront soumis aux droits, et que ceux qui seront importés plus tard pour l'amélioration de la voie seront admis en franchise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Seulement s'ils sont importés directement par le gouvernement.

M. BELL : Pourquoi le gouvernement fait-il cette distinction et quel est le but de cet article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette distinction existe dans l'Acte général des douanes qui est en vigueur depuis 1886. C'est la loi du pays qui le veut ainsi.

M. BELL : Alors, le ministre de la Justice ne considère pas que la loi est violée ou mise de côté lorsqu'il s'agit de la construction originaire et qu'elle est appliquée du moment qu'il s'agit des travaux d'amélioration subséquents ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout. Le travail de première construction doit être exécuté par l'intermédiaire de l'entrepreneur ; les matériaux doivent être importés par l'entrepreneur, et s'ils sont importés par lui, ils ne seront pas couverts par l'article 17, qui vise les marchandises importées directement par le gouvernement. Les mots "importé directement" se trouvent dans l'article.

M. BELL : Est-ce que des travaux subséquents ne pourraient pas être exécutés sur ce chemin par un entrepreneur ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors, les marchandises ne pourraient être importées directement par l'Etat, et auraient à payer les droits.

M. BELL : Si, une fois les travaux de construction terminés, le cas mentionné par l'honorable chef de l'opposition se produisait, et si le gouvernement importait dans le pays une grande quantité de rails et de matériel roulant (ce qui ne se ferait pas par l'intermédiaire d'un entrepreneur), ces articles n'entreraient-ils pas en franchise ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Dans ce cas, le gouvernement ferait pour ces rails comme il a fait depuis des années pour ceux destinés à l'Intercolonial.

M. BELL : Qu'est-ce qu'il fait ?

M. OSLER.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les rails sont admis en franchise.

M. BELL : Alors, la prétention de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) se trouve endossée et corroborée par l'honorable ministre de la Justice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là l'opinion de mon honorable ami, et il doit en garder tout le mérite.

M. BELL : Le ministre de la Justice endosse cette opinion. Il a dit que dans ce cas, on appliquerait la même règle que celle suivie par le gouvernement aujourd'hui, c'est-à-dire que les marchandises entreraient en franchise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque l'Etat importe directement des rails, pour son usage, sur le chemin de fer Intercolonial, ces rails sont admis en franchise. Mais si l'importation est faite en exécution d'un contrat accordé par rapport au chemin de fer Intercolonial, alors l'entrepreneur acquitte les droits. C'est là la distinction.

M. BELL : Ainsi donc si, une fois les travaux de construction terminés, le gouvernement juge à propos d'importer des rails directement, ces rails seront admis en franchise. C'est précisément l'éventualité contre laquelle l'honorable député de Toronto-ouest voudrait nous prémunir. Son amendement a simplement pour but d'assurer aux fabricants et aux lamineries du Canada la production de ces rails ; et l'honorable ministre de la Justice paraît admettre que cette disposition que mon honorable ami veut faire adopter devrait l'être ; sinon le gouvernement sera à même d'importer ses rails en franchise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a rien dans le bill qui dise que, même pour la construction première, les matériaux seront exempts de droits. L'article dit que dans le cas où l'on jugera à propos d'importer des rails pour l'amélioration ultérieure du chemin et où les droits seront perçus, alors ces droits ne seront pas portés au compte du capital; mais il n'y a rien qui empêche le gouvernement d'acheter les rails au Canada s'il désire le faire.

M. BELL : Ou de les acheter à l'étranger, s'il le désire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Certainement ; il faut que le gouvernement soit parfaitement libre de les acheter où il lui plaira. Si le gouvernement achète les rails au Canada, alors la question des droits ne se présente pas. Si le gouvernement juge à propos d'acheter ces rails à l'étranger, alors il ne pourra porter le montant des droits perçus sur ces rails au compte capital du Grand-Tronc-Pacifique, au compte des améliorations. Mais il n'y a rien là, même dans ce cas, qui oblige le gouvernement à importer ces rails. Il peut

les acheter au pays, et la question des droits ne se présente pas alors du tout.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai pensé pendant quelque temps que je comprenais le sens de l'article 17 ; mais je commence à me demander si j'en saisis bien la portée. Cet article est assez singulier, comme l'honorable ministre de la Justice l'admettra, je pense. Il est ainsi conçu :

Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction, du chef des droits de douane, dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures.

Pour les fins de ce que je vais dire, j'accepte l'opinion de l'honorable ministre de la Justice quant à l'objet de cet article. Admettons qu'il a raison, et que je me trompe absolument. Quelle est après tout la fin de cet article ? Si l'Etat importe directement des marchandises, elles sont admises en franchise aux termes de l'article de l'acte des Douanes que l'honorable ministre de la Justice nous a lu. Puis, en vertu de l'article 16, vous ne pouvez porter les droits de douane au compte du Grand-Tronc-Pacifique, car ils sont exclus par les termes mêmes de cet article 16. Quelle est l'utilité de l'article 17 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans l'état actuel de la loi, toute importation de matériaux par l'Etat, aux termes de l'article 16, serait exempte de droits ; et naturellement dans ce cas, il n'y aurait aucune addition au prix de construction ou au compte-capital pour droits de douane. Mais ce contrat a été fait pour cinquante ans ; et la loi que nous avons maintenant à l'égard des importations de matériaux par l'Etat peut être changée l'année prochaine, ou en aucun temps ; mais quant à ce qui est de ce contrat en particulier, elle restera ce qu'elle est aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN: Alors sa seule fin c'est de parer à l'éventualité de l'établissement futur de droits de douane sur les importations directes de l'Etat?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est mon opinion.

L'article est réservé.

L'article 17 est adopté.

L'article 18 est adopté.

Article 19,

M. R. L. BORDEN : Cet article interdit la nomination de tout membre de l'une ou l'autre Chambre du parlement à une position lucrative relevant des commissaires ; il interdit également à tout membre de l'une de ces Chambres de se charger d'un contrat ou d'être partie à un contrat avec les commissaires, en vue de la construction de la division de l'est. C'est une disposition très désirable en elle-même ; mais le gouvernement a-t-il considéré l'opportunité de lui donner un peu plus d'étendue ? D'après ce qu'a dit le ministre des Finances aujourd'hui, nous comprenons que l'emploi de commissaire sera lucratif ; et l'article ne dit pas qu'aucun membre de la Chambre sera nommé commissaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucun député ou sénateur ne saurait occuper un emploi lucratif en vertu de l'acte de l'Indépendance du parlement.

M. R. L. BORDEN : Il ne saurait occuper une telle position s'il retenait son siège au parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'idée n'est pas qu'il soit commissaire et retienne son siège au parlement.

M. R. L. BORDEN : J'aurais voulu que le gouvernement considérât l'opportunité d'édicter qu'aucun membre du Sénat ou de la Chambre des communes ne sera nommé commissaire, même au risque dêtre forcé d'abandonner son siège.

M. HUGHES (Victoria) : Le directeur général des Postes prétendait naguère qu'aucun député ou sénateur ne devrait être nommé à un emploi public, moins d'un an après avoir démissionné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois déclarer franchement que nous n'avons aucun membre du parlement en vue. S'il en était nommé un, il lui faudrait résigner son siège, et mon honorable ami (M. Borden) n'en demanderait pas davantage, bien qu'on ait pu suggérer naguère qu'il devrait s'écouler un an.

M. R. L. BORDEN : Le mot " suggérer " dont se sert le ministre des Finances est un joli euphémisme. Si je me rappelle bien, une motion fut présentée, suivie d'un discours vigoureux de la part d'un gentleman qui est maintenant un membre en vue du cabinet. Il semblerait que les raisons mises de l'avant avec tant de chaleur, un an avant l'arrivée du présent gouvernement au pouvoir, devraient s'imposer avec une égale force aux ministres aujourd'hui. Le premier ministre a-t-il récemment eu occasion de considérer ces déclarations faites naguère par son directeur général des Postes? Il se peut que l'opinion exprimée alors par celui-ci et partagée par ses collègues ne soit pas entièrement oubliée.

Le PREMIER MINISTRE : Comme mon honorable ami (M. R. L. Borden), je suis d'avis qu'aucun député ou sénateur ne devrait être membre de cette commission, et l'intention n'est pas de faire une telle nomination. Le bill ne renferme aucune disposition interdisant la nomination d'un membre du parlement ; mais l'Acte de l'Indépendance du parlement trouverait immédiatement son application, et le membre ainsi nommé serait contraint de renoncer à son siège. Il me semble qu'à cet égard l'article va assez loin. Mon honorable ami doute-t-il qu'un membre du parlement ne puisse pas être

nommé pour faire partie de cette commission ?

M. R. L. BORDEN : Je pensais que le premier ministre aurait pu avoir été impressionné assez vivement par les discours du directeur général des Postes pour conclure qu'il serait mal à propos de nommer un membre du parlement moins d'un an après qu'il eût résigné son siège. Une autorité très haute dans le cabinet a voulu faire accepter ce principe, et bien que nous puissions ne pas tous partager ses opinions, cependant elles ont été présentées à la Chambre avec tant de force par un ministre si habile et si distingué, qu'à mon avis le gouvernement aurait pu considérer la question et en arriver à une décision bien mûrie et bien pesée à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE : D'accord avec mon honorable ami, je pense qu'il est à propos que le gouvernement considère la question et en arrive à une décision bien mûrie, à cet égard.

M. MACLEAN : Il n'y a rien dans cet article pour empêcher un sénateur ou un membre de la Chambre des communes de devenir actionnaire ou directeur d'une compagnie organisée en vue de la construction de ce chemin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crains que vous n'ayez raison.

M. BENNETT : S'il n'y a rien dans l'article qui empêche un député de cette Chambre ou un sénateur d'être membre d'une compagnie de construction, et puisque l'Acte de l'Indépendance du parlement interdit qu'un membre de l'une ou l'autre Chambre d'être partie à un contrat, qu'est-il besoin de cet article. L'Acte de l'Indépendance du parlement n'empêcherait-il pas un sénateur ou un membre de la Chambre des communes de se charger d'un contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, sans doute.

M. BENNETT : Puisqu'on leur permet de devenir membres d'une compagnie de construction, pourquoi ne pas supprimer l'article complètement ? Il est simplement superflu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette disposition est applicable dans le cas d'un contrat accordé par ces commissaires ; elle est empruntée mot pour mot à l'article 19 de l'Acte du chemin de fer Intercolonial. L'Acte de l'Indépendance du parlement n'a pas son application dans le cas d'un membre faisant simplement partie d'une compagnie contractante.

M. BENNETT : Fort bien ; mais l'Acte de l'Indépendance du parlement interdit à tout sénateur et à tout député de se charger d'un contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet article est nécessaire ; car le contrat serait fait avec les commissaires et non pas directement avec le gouvernement ; et par suite, l'Acte de l'Indépendance du parlement ne couvrirait pas le cas.

M. BENNETT : Les commissaires agissent sous la direction du gouvernement, et on devrait les considérer comme se confondant avec lui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'article était biffé, il serait loisible aux membres du parlement d'accepter des contrats des commissaires.

M. BENNETT : Est-ce là l'opinion du ministre de la Justice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une opinion plausible. La fin de l'article, si je le comprends bien, c'est de placer un membre du parlement exactement dans la même posititon à l'égard des commissaires que celle dans laquelle il se trouve à l'égard du gouvernement. S'il existe quelque doute à ce sujet, cet article le dissipe entièrement.

M. BENNETT : En vertu de cet article, il suffirait que plusieurs sénateurs ou députés à la Chambre des communes se formassent en société de construction, pour leur permettre d'accepter des contrats de ces commissaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce qui se produit aujourd'hui.

M. BENNETT : Un autre article prescrit que les contrats devront être ratifiés par le gouvernement. De sorte que le ministère aura la distribution de tous les contrats ; il sera en mesure de se substituer aux commissaires et d'accorder tous les contrats de construction à des sociétés de construction composées de sénateurs et de députés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami ne sait donc pas que l'article 15 de l'Acte de l'Indépendance du parlement autorise cela même aujourd'hui ?

M. BENNETT : Aux termes de la loi actuelle, je conçois qu'un membre de l'une ou l'autre Chambre puisse faire partie d'une société par actions tenant un contrat du gouvernement ; s'il n'en était pas ainsi, le rapport de l'auditeur général montrerait que l'acte est constamment violé ; car il n'est pas nécessaire que je nomme un certain sénateur faisant partie d'une compagnie dont le nom est en évidence dans ce rapport, pour fournitures de matériaux. Sûrement, l'honorable ministre de la Justice ne veut pas dire qu'on devrait permettre à des membres du Sénat et de la Chambre des communes de former un société de construction en vue de se charger de contrats sous l'empire du présent acte.

M. R. L. BORDEN : La difficulté dans l'état actuel des choses, c'est que les prétendues garanties de l'indépendance des membres du parlement sont plutôt apparentes que réelles. Tout député ou sénateur peut

en somme se constituer en compagnie en s'associant quatre autres particuliers et en leur attribuant à chacun une part tandis que lui retient, disons, les 996 autres. Il se trouverait ainsi virtuellement intéressé dans les contrats de cette compagnie avec le gouvernement au même degré que si ce contrat était en son nom seul. Pourtant, comme le ministre de la Justice l'a fait observer, il n'est pas douteux que ce ne soit là une opération parfaitement légitime, inattaquable sous l'empire de la loi actuelle ; et la considération de ce sujet en même temps que l'article à l'examen est d'une très grande importance. S'il est expédient de maintenir l'indépendance du parlement (et aucun de nous ne peut avoir de doute à ce sujet) nous pouvons bien nous demander s'il ne serait pas à propos de modifier la loi actuelle ? Je me rends bien compte que la solution de la difficulté n'est pas des plus faciles ; car le cas que j'ai soumis est un cas extrême. Il pourrait se présenter un cas tout aussi extrême dans l'autre sens. Un membre du parlement pourrait n'être intéressé que pour un très faible montant dans une compagnie ayant un contrat avec le gouvernement. Pourtant, à mon avis, le parlement devrait s'occuper de cette question, soit par rapport au présent article ou sous forme d'amendement à l'Acte de l'Indépendance du parlement. Cinq ou six membres de cette Chamre pourraient se constituer en compagnie de construction, et devenir parties à des contrats passés virtuellement avec la Couronne, et nous ne pourrions en aucune manière trouver à redire.

Le PREMIER MINISTRE : Cette question n'est pas nouvelle ; je me rappelle qu'elle fut discutée vers 1880 assez longuement. Et on souleva alors les objections mêmes qui se sont présentées aujourd'hui à l'esprit de mon honorable ami. Je regrette de dire qu'aucune solution satisfaisante n'a encore été trouvée. Je me rappelle qu'en 1878, plusieurs députés durent renoncer à leurs sièges pour des infractions très légères. Quelques membres du parlement faisaient partie de compagnies d'imprimerie, et parce que la compagnie dont ils faisaient partie avait eu un contrat avec le gouvernement au montant de trois ou quatre dollars, ils furent privés de leurs sièges. Un cas un peu semblable s'est présenté cette année, dans lequel figurait l'honorable député de Glengarry (M. Schell), et nous pouvons facilement imaginer des cas où inconsciemment on violerait l'indépendance du parlement. La meilleure solution que l'on trouva fut d'édicter qu'un membre de l'une ou l'autre Chambre pourrait, sans violer l'acte de l'indépendance du parlement, détenir des actions dans une compagnie constituée en corporation et tenant un contrat du gouvernement. Le contrat, dans ces circonstances, ne lui serait pas attribué personnellement, mais simplement en sa qualité corporative. D'autre part, cette loi se prête à des abus, et certains abus furent signalés à l'attention du gouvernement quelque temps plus tard. Une société, par exemple, pourrait se faire ériger en corporation, et toutes les actions à peu près se trouver entre les mains d'un membre du parlement. Il n'était pas facile de remédier à cet abus. Mais dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique particulièrement, on décréta qu'aucun membre du parlement ne pourrait faire partie de cette compagnie si ce n'est dans certaines circonstances déterminées. Il s'agit ici d'une entreprise de l'Etat, et aucun membre du parlement ne saurait être intéressé dans une compagnie chargée de l'exécution de travaux publics.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'opinion exprimée par mon très honorable chef est sans doute juste. Le principe général de la loi c'est qu'aucun député à la Chambre des communes ne peut avoir un intérêt dans un contrat du gouvernement. L'article 15 du chapitre 11 des statuts revisés est ainsi conçu :

> Le présent acte ne s'étendra pas jusqu'à rendre inéligible une personne comme député à la Chambre des communes, à raison de ce qu'elle est actionnaire d'une compagnie constituée en corporation et ayant un contrat ou marché avec le gouvernement du Canada.

Si la loi s'arrêtait là, elle serait parfaitement claire ; mais le statut pose aussitôt une exception :

> A l'exception d'une compagnie qui entreprendra l'exécution de travaux publics.

L'article 8 du bill prescrit ce qui suit :

> La division de l'Est dudit chemin de fer transcontinental, depuis la cité de Moncton jusqu'à la cité de Winnipeg, sera construite par ou pour le gouvernement de la manière ci-après déterminée.

Cet article du bill range cette entreprise parmi les travaux publics visés par l'article 15 du chapitre 11 des statuts revisés. Par conséquent, aucun membre du parlement ne saurait avoir un intérêt dans aucun contrat accordé sous l'empire du présent bill, même en qualité de membre d'une compagnie constituée en corporation. C'est là mon opinion à première vue ; mais la question est sérieuse et j'aimerais à savoir jusqu'à quel point ces honorables messieurs de l'opposition sont de mon avis.

M. R. L. BORDEN : Il serait un peu difficile d'exprimer à l'improviste une opinion sur une disposition du statut. Il est une observation que j'aimerais à faire au sujet de ce que vient de dire le premier ministre. La situation est un peu différente aujourd'hui de ce qu'elle était de 1880 à 1890. La tendance depuis dix ans a été de tout faire par le moyen de compagnies. Des entreprises, qui étaient conduites il y a vingt ans par le moyen de sociétés, le sont aujourd'hui par le moyen de compagnies constituées civilement. Les particuliers se forment en compagnies parce qu'ils évitent par là

même certains dangers auxquels les exposerait une société ordinaire. Ainsi, leur responsabilité se trouve limitée au montant du capital qu'ils ont engagé dans l'entreprise. Par conséquent les abus qu'on observait vers 1880 à l'occasion de contrats entre le gouvernement et les compagnies, sont beaucoup plus sérieux aujourd'hui. Il est probable que les neuf dixièmes des grandes maisons de commerce du pays sont conduites de nos jours sous forme de compagnies constituées en corporation, tandis qu'il y a quinze ou vingt ans elles étaient organisées sous forme de sociétés ordinaires. L'exemple donné par le premier ministre nous fait voir combien la différence est légère entre les deux cas. Un de ces cas, je pense, s'est produit dans la Nouvelle-Ecosse. Certains particuliers avaient formé entre eux une société mais n'avaient pas eu soin de se faire constituer en compagnie. Ils furent privés de leurs sièges en raison d'un contrat d'impression accordé par le gouvernement à leur compagnie ; tandis que s'ils avaient eu soin de se faire constituer civilement, tout aurait été parfait. En 1880, on ne jugea pas nécessaire de modifier la loi ; mais les conditions sont quelque peu différentes aujourd'hui ; et il serait peut-être à propos pour le gouvernement de considérer s'il est possible ou non d'améliorer notre législation à cet égard.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Avant que ce débat prenne fin, j'aimerais à obtenir certains renseignements. Je ne sais trop si j'ai bien compris l'attitude prise par le chef de l'opposition et l'honorable député de Simcoe. Ils prétendent, si je ne me trompe, que si un député aux Communes, ou un sénateur est intéressé dans une compagnie, celle-ci se trouvera par là même empêchée de faire des affaires avec un entrepreneur, ou avec les commissaires chargés de la construction de la section de l'est. Est-ce là l'attitude de ces honorables messieurs ?

M. BENNETT : En ce qui me regarde, je désire qu'il soit nettement compris, au moyen d'une déclaration publique du gouvernement, que les sénateurs ou députés pourront se constituer en compagnie de construction. Cela est important, surtout en vue de l'article 16 qui est ainsi conçu :

Mais nul contrat du chef du présent article comportant une dépense de dix mille piastres ou plus ne sera conclu par la commission sans la sanction préalable de l'Exécutif.

En d'autres termes, tous les contrats pour cette entreprise seront accordés par le gouvernement, puisqu'il n'y aura pas de contrat de moins de dix mille dollars ; et virtuellement c'est le gouvernement qui décidera à qui les contrats seront accordés. S'il est de règle que les sénateurs et les députés aux Communes pourront se former en compagnie, les amis du gouvernement seront à même de pouvoir passer des contrats avec le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce ne sera pas de règle. La loi, dans son état actuel, ne permet pas aux sénateurs et aux députés de se former en compagnie en vue de se charger d'un contrat pour la construction de la division de l'est. Que l'honorable député lise l'article 15 du chapitre 11 des statuts revisés du Canada ; il se rendra compte qu'aucun membre du parlement ne peut faire partie d'une compagnie érigée civilement, si cette compagnie accepte un contrat pour l'exécution de travaux publics. L'entreprise en question est couverte par l'expression " travaux publics " employée dans cet article.

M. BARKER : Cette défense couvrirait-elle le cas d'un membre du parlement qui fournirait des rails ou du matériel roulant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BARKER : La simple fourniture de matériaux ne pourrait guère être considérée comme étant comprise sous la rubrique " travaux publics ".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais ces matériaux sont destinés à des travaux publics. L'honorable député, si j'ai bien compris, a parlé d'une compagnie qui fournirait des matériaux pour l'exécution de cette entreprise. Dans ce cas, elle aurait un contrat en exécution de travaux publics.

L'article 19 est réservé.

Article 20 : Appointements des commissaires et employés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose d'amender cet article, par la radiation du mot " d'abord " vers la fin de la première ligne.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement a-t-il considéré les noms des personnes qu'il se propose de nommer commissaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. HUGHES (Victoria) : N'a-t-il personne en vue ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas encore.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous comptons fermement pouvoir trouver quelqu'un.

M. HUGHES (Victoria) : C'est une question importante, et le gouvernement devrait s'en occuper.

Le PREMIER MINISTRE : Commençons par étudier le bill.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, cela a bien aussi son importance.

M. BORDEN (Halifax) : En vertu de l'amendement du ministre de la Justice, l'Exécutif fixerait absolument les appointements des commissaires en tout temps ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN : Puisque le gouvernement demande que nous lui donnions ce pouvoir,

ne serait-il pas expédient qu'il nous donnât une idée de ce que coûtera la commission projetée, et du chiffre probable des appointements de ses membres ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avant que nous ayons terminé l'examen du bill, nous serons en mesure de faire une déclaration à cet égard. Mais l'affaire n'a pas encore été réglée.

L'article 20 est adopté.

Article 21 :

L'Exécutif aura en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite division de l'Est jusqu'à la session suivante du parlement.

M. BORDEN (Halifax) : C'est là un article très important à première lecture. Il serait à propos, je pense, que nous eussions quelques explications à son égard avant d'être appelés à l'adopter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette disposition est empruntée à un autre Acte de même nature. Le ministre de la Justice me dit que c'est l'Acte de l'Intercolonial. Il confère simplement le pouvoir général de suspendre les opérations des commissaires, si en aucun temps on le juge expédient. Aucune circonstance spéciale n'est visée ; c'est simplement un pouvoir réservé au gouvernement afin de lui permettre de surveiller convenablement les travaux.

M. MACLEAN : Une fois les travaux de construction suspendus, le Grand-Tronc-Pacifique ne se trouvera plus tenu de se conformer à l'engagement patriotique de transporter le grain sur les lignes canadiennes et vers des ports canadiens ? Si les travaux de construction sur cette ligne sont suspendus, le Grand Tronc pourra à loisir transporter les grains de l'ouest par Chicago, Duluth et New-York.

M. HUGHES (Victoria) : C'est bien ce qu'il va faire dans tous les cas.

M. BARKER : Il y a une différence entre ce cas-ci et celui de l'Intercolonial. Dans le cas de l'Intercolonial, il n'y avait pas de contrat avec une compagnie pour la construction du chemin ; le gouvernement avait toute l'affaire en mains ; il construisait pour son propre usage ; il pouvait suspendre les travaux à son gré. Mais dans le cas actuel, vous avez entrepris de construire ce chemin, et le contrat que vous avez signé à cet effet ne renferme pas de stipulation vous autorisant à suspendre les travaux, bien que vous insériez une disposition à cet effet dans le bill. Le ministre de la Justice a-t-il considéré quel sera l'effet de cette suspension.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit que d'une suspension entre deux sessions du parlement. Nous n'attachons pas assez d'importance à cet article pour nous acharner à le retenir.

M. BARKER : Cela pourrait vouloir dire un an ou neuf mois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais qu'il s'écoulât un an d'une session à l'autre. Malheureusement nous ne pouvons compter là-dessus.

M. BARKER : Si les travaux étaient ainsi suspendus le pays pourrait être appelé à indemniser la compagnie contractante. En vertu de ce contrat, le gouvernement canadien est tenu de construire cette section de l'est. Le Grand Tronc prétendra qu'il construit la division de l'ouest dans la pensée de s'assurer de forts bénéfices en écoulant son trafic par cette division de l'est. Si vous suspendez les travaux pendant neuf mois, le Grand Tronc, sans doute, invoquera ce qui a été dit en cette Chambre à l'appui de cette prétention ; il prétendra qu'il subit des pertes énormes en conséquence de ce qu'on le prive de cette voie d'écoulement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'attachons pas grande importance à l'article, si ce n'est en ce qu'il assure le contrôle du gouvernement et du parlement. Comme je l'ai dit, nous n'avons rien de particulier en vue ; l'article a simplement pour but de donner au pays la plus entière liberté d'action en toutes circonstances.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Barker) a-t-il lu l'article 22 ? Aux termes de cet article, les travaux ne peuvent être poursuivis à moins qu'il n'y ait des fonds disponibles ; et il ne peut y avoir de fonds disponibles sans un crédit parlementaire. Si le crédit était épuisé, il pourrait être utile d'être autorisé par la loi à interrompre les travaux.

M. BARKER : Mon observation s'applique à cet article-là également ; il se trouve dans le bill, mais il ne se trouve pas dans le contrat. Vous vous engagez dans le bill à exécuter certains travaux ; puis, vous vous faites autoriser dans le bill à suspendre ces travaux. Ces dispositions ne devraient-elles pas être insérées au contrat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a aucune date fixée pour le parachèvement du chemin.

M. BARKER : Mais, d'après le contrat, les travaux doivent être poursuivis avec une certaine diligence ; et il ne serait guère en conformité du contrat, de la part du gouvernement, de refuser de demander, et de la part du parlement, de refuser d'accorder un crédit pour cette fin. Je ne dis pas que cette disposition devrait être rejetée ; mais je dis qu'elle devrait être accompagnée d'une autre établissant que l'exercice du pouvoir ainsi conféré ne saurait exposer le pays à aucune réclamation en dommages.

M. McCARTHY : Je demanderai au ministre de la Justice de nous dire (ce sera un renseignement utile) si le refus ou l'omission de la part des ministres d'Etat d'utiliser un crédit peut en aucune circonstance légitimer une réclamation en dommages ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette disposition se trouve dans tous les contrats du département des Travaux publics.

M. BARKER : C'est justement ce que je prétends ; et dans le cas actuel, cette disposition ne se trouve pas au contrat, mais seulement dans le bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais en ce qui regarde la construction de la division de l'est, il n'y a pas de contrat, si ce n'est que nous devons livrer le chemin, une fois construit, à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a aucune disposition dans le contrat relativement à la construction même du chemin.

M. BARKER : Mais le contrat suppose que vous poursuivrez les travaux de construction de ce chemin avec une célérité raisonnable. Et vous ne pourrez dire que vous remplissez cette obligation si, délibérément, vous suspendez les travaux pendant six ou neuf mois.

Le MINISTRE DES FINANCES : A moins que nous n'ayons quelques bonnes raisons de les suspendre.

M. BARKER : Je ne sais trop si ce serait là exécuter votre contrat. D'une part, vous faites un contrat, et de l'autre vous vous faites autoriser par acte du parlement à suspendre les travaux ; en d'autres termes, à ne point exécuter votre contrat. La question est maintenant de savoir si, en même temps que vous insérez cette disposition, vous ne devriez pas vous mettre à l'abri de toute réclamation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne vois pas que nous soyons exposés à aucune réclamation. Mais je puis dire que cet article a été préparé expressément dans le but de réserver au parlement le contrôle absolu des travaux ; et il me semble que cette disposition va de pair avec la suivante, qui prescrit qu'aucun paiement ne sera fait avant que le crédit parlementaire ait été obtenu. Je ne tiens pas absolument à cet article ; mais j'ai pensé qu'il serait sage et dans l'intérêt public de réserver au parlement le contrôle absolu des travaux sur cette section de l'est.

M. BARKER : Ces clauses, à mon avis, sont sages, mais il nous faut quelque chose de plus ; il nous faut une disposition dans ce bill qui lie le Grand-Tronc-Pacifique, de manière qu'il ne puisse réclamer de nous des dommages en raison de l'exercice du pouvoir conféré par cet acte.

M. R. L. BORDEN : Ainsi, il se présente à ce moment à mon esprit une difficulté qui pourrait se produire à cet égard : il est certain qu'il y a deux parties à ce contrat ; et je croirais qu'en l'absence de crédits parlementaires ou autrement, une des parties aurait droit à une indemnité si elle était en mesure établir qu'elle a souffert des dommages par suite de l'inexécution des obligations de l'autre partie. En vertu de l'article 5 du contrat, il est entendu entre les parties que la division de l'est sera construite ; et en vertu de l'article 8, il est entendu que :

> La construction de ladite division Est sera mise en train dès que le gouvernement aura fait les études et arpentages et établi les tracés, et elle devra être parachevée avec toute la diligence raisonnable.

Ainsi, supposons que les travaux de construction sont commencés (et l'article 21 l'implique), vous seriez exposés à une réclamation en dommages de la part du Grand-Tronc-Pacifique. Supposons, par exemple, que la compagnie ait fait l'acquisition de matériel roulant au montant de $5,000,000, mais que par suite de ce que le gouvernement n'a pas poussé les travaux avec suffisamment de célérité, ce matériel roulant soit devenu inutile, et soit resté sur les bras de la compagnie pendant un laps de temps considérable ; il y aurait peut-être lieu alors à une réclamation en dommages. La difficulté dans le cas actuel, à mon avis, c'est que tandis que l'article en question autorise l'Exécutif à suspendre les travaux, il ne se trouve dans le contrat aucune stipulation correspondante, comme celle qu'on trouve d'ordinaire dans pareil cas, établissant que la suspension des travaux par le gouvernement ne donnera aucun droit à la partie contractante de réclamer des dommages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Une telle stipulation serait à sa place dans un contrat entre les commissaires et l'entrepreneur ; mais je ne vois pas trop comment on pourrait l'insérer dans les dispositions relatives à la construction de la division de l'est à laquelle, naturellement, le Grand-Tronc-Pacifique n'a rien à voir.

M. R. L. BORDEN : Je puis me tromper, mais je soumets au ministre de la Justice ma manière d'envisager cette stipulation. On la rencontre fréquemment dans les contrats entre le gouvernement et les entrepreneurs de travaux publics. D'ordinaire, le gouvernement ajoute à ces contrats une clause qui lui permet de suspendre les travaux, sans s'exposer à des réclamations en dommages. Le ministre de la Justice déclare avec raison que cette stipulation serait à sa place dans un contrat entre les commissaires et un entrepreneur de travaux publics. Mais ne serait-elle pas également à sa place dans le présent contrat, pour la raison que j'ai donnée, il y a un instant? Supposez que le Grand-Tronc-Pacifique se soit mis en mesure d'exploiter ce chemin, supposez qu'aux termes du bail projeté, il se soit muni de matériel roulant et de beaucoup d'autres choses entraînant une dépense d'argent. Mainte-

nant, le gouvernement suspend les travaux : la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne peut-elle en appeler aux tribunaux et présenter une pétition de droit contre le gouvernement? Ne peut-elle dire : Vous n'avez pas poussé les travaux de construction de ce chemin avec une célérité raisonnable ; vous vous êtes crus dispensés de le faire par une disposition du bill accompagnant le contrat, mais qui ne modifie en rien à cet égard les termes du contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie ; par suite, nous avons droit de réclamer du gouvernement une indemnité à raison des dommages que nous avons soufferts à cause de ce retard. Ce n'est peut-être pas probable, mais c'est possible, assurément, étant donné le contrat et les termes du bill.

M. HUGHES (Victoria) : En vertu de cette disposition, le gouvernement ne pourrait-il pas, s'il le jugeait à propos, laisser complètement de côté la section de l'est? Ne serait-il pas à même, s'il le désirait, de se désister de l'exécution de toutes parties de l'entreprise, ou de toutes parties de la section dont ce bill s'occupe?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais ce n'est pas là notre intention.

M. HUGHES (Victoria) : Si le gouvernement, après avoir fait ces relevés topographiques, découvrait que ses renseignements sont inexacts, et qu'il n'est pas justifiable de poursuivre la construction du chemin, cet article ne lui fournirait-il pas une porte de sortie ?

M. MACLEAN : J'allais justement faire cette observation même. Le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique ne pourraient-ils pas de connivence, suspendre de temps à autre des travaux sur cette section de l'est, de manière à ce qu'elle ne fût jamais terminée, et à ce que cette politique patriotique ne fût jamais mise à exécution? Précisément, cette disposition peut être faite dans le but de mettre le gouvernement et la compagnie à même de se concerter pour suspendre les travaux de construction du chemin. Par conséquent, le bill ne nous donne aucune garantie que cette disposition patriotique du contrat sera mise à effet.

M. BELL : Il semblerait que cette disposition va laisser une grande latitude au gouvernement relativement à la construction de la section Est. Elle s'applique à tout le chemin de Winnipeg à Moncton ; et si en aucun temps le gouvernement est disposé à suspendre les travaux, va-t-il pouvoir les suspendre sur toute la section de l'Est ? Il est à présumer que le gouvernement voudra commencer les travaux à différents endroits, par exemple, au terminus de l'ouest, à Winnipeg, et à Moncton, et peut-être à trois ou quatre endroits entre ces deux points Or, supposons qu'en vertu de cette disposition le gouvernement suspende les travaux sur une partie de ce chemin, et les continue sur une autre Il pourrait, par exemple, les continuer sur l'extrémité ouest de ce chemin et les interrompre sur l'extrémité est. Il pourrait commencer des travaux à Winnipeg en se dirigeant vers North-Bay ; il pourrait pousser les travaux sur cette partie du chemin, ce qui permettrait au Grand Tronc-Pacifique de se raccorder avec son réseau du Grand Tronc dans l'Ontario. En effet, si les travaux étaient complétés de Winnipeg à North-Bay ou à peu près, et si un embranchement était construit de North-Bay à la ligne principale au nord de North-Bay, cette partie de la division de l'est ainsi complétée mettrait le Grand Tronc-Pacifique et le Grand Tronc en communication avec le réseau ontarien du Grand Tronc et avec les ports de Montréal et de Portland. Mais il ne faut pas oublier que ce bill est en grande partie pour le bénéfice de la province de Québec et des provinces maritimes. Il est rédigé de manière à faire espérer aux populations non seulement de l'Ontario, mais de Québec et du Nouveau-Brunswick, le prolongement et la construction d'une grande étendue de voie ferrée à travers leurs provinces. Or, ne serait-il pas possible que le gouvernement se servît d'une stipulation comme celle-ci pour exécuter les travaux de la manière la plus avantageuse pour lui-même, ou pour la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique ? Etant autorisé à suspendre les travaux en tout temps sur la division de l'est, il serait libre de les suspendre sur n'importe quelle partie de cette division. Il pourrait les suspendre sur une partie de la division de l'est, tout en les poursuivant sur les autres. Il pourrait ainsi poursuivre les travaux de telle manière que les espérances de la population de Québec et de celle du Nouveau-Brunswick seraient déçues dans une grande mesure. Si réellement le gouvernement ne croit guère qu'il soit possible de transporter le grain de Winnipeg à Québec par ce nouveau chemin, s'il a à ce sujet quelques doutes (doutes que je serais assez porté à partager), il sera en mesure de suspendre indéfiniment la construction de cette division de l'est. On n'a guère réussi à démontrer à la Chambre que ce chemin pourra soutenir la concurrence de la voie d'eau ; et on considérera peut-être, en conséquence, qu'il est à propos de retarder la construction de l'extrémité est de cette division. Le gouvernement, en construisant cette section, procure un soulagement d'une nature très étendue. Puis, les ministres pourraient expliquer peut-être quel est le sens de ces termes de l'article :

> L'Exécutif aura en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite division de l'Est jusqu'à la session suivante du parlement.

Cela veut-il dire qu'aussitôt la session suivante convoquée, les travaux devront être repris ? Cela veut-il dire que le gouvernement est autorisé à suspendre les travaux parce qu'il lui faut obtenir de nouveaux pouvoirs ou de nouveaux avis du parlement relativement à quelques difficultés qui pourraient se produire, ou encore qu'il lui faut obtenir des fonds du parlement ? En effet,

l'article 22 du bill prescrit qu'aucune somme ne sera payée tant que des crédits suffisants à cet effet n'auront pas été votés par le parlement. Cet article n'est pas rédigé très clairement, et pris à la lettre, il donne simplement le pouvoir de suspendre les travaux jusqu'à la prochaine convocation des Chambres. Il se peut que la suspension se prolonge non seulement jusqu'à la rentrée des Chambres, mais jusqu'à une date quelconque dans le cours de cette session. Je ne vois pas de raisons de nous opposer à l'adoption de cet article ; en effet, il autorise le gouvernement à suspendre les travaux, et dans certains cas, il peut être important, au point de vue national, que les travaux soient suspendus. Mais je pense que le ministre de la Justice devrait nous dire exactement ce que le gouvernement se propose par là et dans quelle mesure il a l'intention de se prévaloir des dispositions de cet article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article paraît très clairement conférer au gouvernement un pouvoir discrétionnaire à être exercé sous le contrôle du parlement. Il prescrit simplement que les travaux pourront être suspendus jusqu'à la prochaine session du parlement. C'est alors au parlement à décider ce qu'il faut faire. Cet article est très clair, surtout lorsque nous le rapprochons du suivant, qui dit qu'aucun travail ne pourra être exécuté à moins qu'un crédit pour cette fin n'ait été voté par le parlement. Le but des deux articles 21 et 22 est de réserver toute l'affaire au parlement, de manière à ce qu'il ait la direction absolue de toute l'entreprise.

M. BELL : S'est-on bien entendu sur la situation en laquelle se trouveraient les travaux, dans le cas où ce pouvoir discrétionnaire serait exercé, et où la chose aurait été soumise au parlement à sa session suivante? S'adresserait-on au parlement pour obtenir de nouveaux pouvoirs en vue de l'exécution des travaux, et en vue d'obtenir plus d'aide ?

M. HUGHES (Victoria) : Je désirerais signaler un autre point au ministre de la Justice. Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique, après avoir construit sa ligne depuis Winnipeg vers l'ouest, dans les cinq années, constate que le gouvernement ne fait que commencer la construction de la ligne de l'est ; il serait obligé, dès le commencement et pendant la première année, de se trouver un autre débouché pour le trafic. S'il arrivait que le gouvernement ne se presse pas—et je ne crois pas que la ligne de l'est soit terminée avant dix ou quinze ans—le Grand-Tronc-Pacifique suivrait la ligne rouge qu'on voit sur la carte du gouvernement, pour se rendre à Winnipeg, et comme le réseau du Grand-Tronc-Pacifique va déjà jusqu'à Duluth et Minneapolis, il lui suffirait de relier Winnipeg à Duluth, pour avoir une route directe jusqu'à la mer. Si le Grand-Tronc-Pacifique construit cette voie jusqu'à Duluth, il aura des droits acquis. Si le gouvernement retarde à construire la division de l'est, le Grand-Tronc-Pacifique se servira de ce retard comme d'une excuse et en profitera pour aller aux Etats-Unis en attendant que la ligne de l'est soit terminée.

Tous ceux qui s'y entendent tant soit peu en affaires n'ont jamais supposé que le Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de faire circuler un seul wagon sur cette ligne de l'est. Ce serait une folie de sa part de le tenter. Dans ce cas ne serait-il pas préférable de se mettre en garde contre toutes les excuses que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait donner pour ne pas exploiter la ligne de l'est ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois qu'un remède possible au cas que l'honorable député vient de citer. Si à l'expiration des cinq années qu'on accorde au Grand-Tronc-Pacifique pour construire la division ouest, on constatait que le gouvernement ne venait que de commencer la construction de la division est, la seule chose qui resterait à faire serait de se débarrasser au plus tôt de ce gouvernement pour le remplacer par un autre.

M. GOURLEY : Au point de vue des provinces maritimes il y a une autre difficulté plus grave. Le sort de cette entreprise ne doit pas être livré tous les ans aux hasards de la politique et c'est ce que fera cet article 21. Pourquoi la construction de cette ligne de l'est serait-elle ramenée tous les ans dans nos débats parlementaires ? S'il s'agit d'une route vraiment nationale, pourquoi veut-on y revenir tous les ans, devant le parlement ? On devrait décider une fois pour toutes que ce chemin devra être construit. La seule chose dont le parlement doit s'occuper devrait être de voter l'argent nécessaire à l'exécution de l'entreprise, sans pouvoir remettre en jeu la question de la construction. Cette division est plus importante que celle de l'ouest. Les ports de l'Atlantique sont plus importants qu'un chemin de fer. Un pays qui n'a pas de ports de mer ne vaut rien, et dans cette affaire d'un transcontinental je maintiens que la section est est plus importante que la section ouest. Je dois dire, cependant, qu'à mon sens, le tracé qu'on se propose d'adopter est très désavantageux. Puisque le parlement en a jugé autrement, je ne veux pas qu'on joue à la balle avec cette partie du chemin. A l'avenir le parlement ne devrait plus pouvoir intervenir, excepté pour voter les sommes nécessaires. Autrement, rien ne serait plus facile pour le Grand-Tronc-Pacifique de perpétuer l'agitation, et d'amener le gouvernement à suspendre les travaux, pour recommencer de nouveau toute la discussion. La décision qui sera prise devra être finale, et pour cela, le ministre de la Justice devrait retirer cet article du bill.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député me permet-il de poser une question ?

M. GOURLEY : Autant que vous voudrez.

M. JOHNSTON : L'honorable député est-il en faveur de cette division de l'est ?

M. GOURLEY : J'ai discuté cette question. Pourquoi l'honorable ne prend-il pas la parole, pour nous faire connaître sa manière de voir ?

M. JOHNSTON : Quelle est votre opinion ?

M. GOURLEY : Je l'ai fait connaître par le discours que j'ai prononcé. Vous le recevrez dans quelques jours sous une forme plus intéressante, pour que vous puissiez le lire. L'honorable député du Cap-Breton veut-il que la construction de cette partie du chemin fasse le sujet de nouvelles discussions tous les ans ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il n'y a qu'à consulter le vote qui a été pris pour savoir mon attitude sur cette question. Ce vote vous fera voir que je suis en faveur du chemin, et il fera voir en même temps que l'honorable député y est opposé.

M. GOURLEY : Alors, l'honorable député devrait s'opposer de toutes ses forces à l'adoption de l'article 21 qui est une menace dirigée contre la division de l'est. Puisque la parlement est décidé de se lancer dans cette entreprise, mon devoir est de rendre le bill le plus acceptable possible pour les provinces maritimes. Cette entreprise ne nous sera d'aucune utilité, car nous sommes convaincus qu'aucun chemin de fer, au sud du lac Winnipeg, ne peut nous apporter le moindre trafic. Tous les hommes d'affaires des provinces maritimes sont d'accord sur ce point et nous avons combattu le projet parce que la nouvelle ligne sera reliée à l'ancien réseau du Grand Tronc dans Ontario, qui fait son trafic par les lacs et Portland. C'est à cela que nous nous sommes opposés. Nous voulions avoir un nouveau chemin de fer, un chemin n'ayant aucune attache avec Ontario.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Oui ; ni d'attaches avec Québec, parce que cela dirige le commerce vers Portland, par la voie du Grand Tronc. Cela est tellement bien compris partout, que le Grand Tronc passe pour une compagnie américaine. Les revues et les journaux étrangers parlent constamment du Grand Tronc comme d'un chemin de fer américain ayant droit de passage à travers le Canada. Une des extrémités de ce réseau est à Chicago et l'autre à Portland, et cette compagnie exploite le Canada comme quelqu'un exploiterait un droit de passage sur un terrain ne lui appartenant pas. Le Grand Tronc s'est servi du Canada pour y faire simplement passer sa ligne. Ce nouveau chemin de fer n'est pas ce que les provinces maritimes attendaient d'un gouvernement qui se vante d'avoir fait de nous une nation. Nous n'attendions pas cela d'un premier ministre qui prétend avoir fait un grand pays de quelques provinces isolées. Nous espérions que si ce chemin transcontinental était construit, il le serait de manière à être accueilli par toutes les parties du Canada comme une grande route nationale.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Article 22—avances à la commission.

M. BARKER : Les articles 22, 28 et 30 ont trait à la comptabilité, aux états et à l'audition des comptes, et je considère qu'ils doivent être discutés avec une attention toute spéciale. Puisque plusieurs articles du bill ont été laissés en suspens pour être étudiés de nouveau par le ministre de la Justice, je demande que ces trois articles soient aussi remis à plus tard, pour que les deux partis de la Chambre aient le temps de les étudier. Ils sont très importants. C'est par eux que toutes les dépenses seront surveillées et contrôlées et nous ne pouvons pas consacrer trop de temps à les discuter. Pour cela, il faut étudier aussi deux ou trois autres actes du parlement, y compris celui de l'audition qui, comme on le sait, est assez difficile à comprendre. L'article 22 se rapporte aux avances que le ministre des Finances fera aux commissaires et à la manière dont ces avances seront faites. L'article 28 concerne la comptabilité et l'article 30, l'examen et l'audition des comptes. Je suis certain que le ministre de la Justice admettra que ces articles sont très importants ; au moment où le pays entreprend de dépenser des sommes aussi considérables, on ne saurait prendre trop de précautions pour que tout l'argent soit employé utilement et avec le plus grand soin, sous la garantie que nous offre la loi concernant l'audition des comptes.

M. MACLEAN : Cet article dit :

Cependant il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été à cette fin voté par le parlement.

Un crédit sera-t-il voté cette année, ou le crédit nécessaire se trouve-t-il dans l'acte ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill ne contient aucun crédit. Il faudra nécessairement en voter un durant cette session. Ces articles peuvent facilement être laissés en suspens si l'honorable député d'Hamilton croit que cela est nécessaire. Mais en attendant, les honorables députés ne pourraient-ils pas me laisser savoir quelles peuvent être les critiques qu'ils se proposent de faire, afin que je puisse en tenir compte en étudiant de nouveau ces articles ? Je puis ajouter que ces articles ont été rédigés par un fonctionnaire du ministère des Finances, et j'aimerais à entendre les objections des honorables députés de la gauche, afin de sa-

voir dans quel sens il conviendrait de les modifier.

M. BARKER : La principale difficulté que je prévois est celle-ci : Il existe actuellement certains froissements entre le ministère des Finances et le bureau de l'auditeur, et sans chercher à savoir lequel est à blâmer, il est évident que l'audition et l'examen des comptes ne sont pas ce qu'ils devraient être. Le ministère des Finances prétend que le bureau de l'audition s'attribue trop de pouvoirs et le bureau de l'audition se plaint de ce que le ministère des Finances cherche à échapper à tout contrôle. Il s'agit ici d'une question entraînant une dépense d'environ cent millions de dollars, c'est-à-dire, une somme égale à environ un tiers de toute la dette du Canada. Dans ces circonstances nous ne saurions donc être trop prudents et on admettra que jusqu'à présent, le temps nous a manqué pour étudier cette question de la surveillance à exercer sur ces dépenses, de la manière de faire des avances aux commissaires, du mode de comptabilité qu'il faudra adopter entre les commissaires et le gouvernement. La loi de l'audition a été adoptée spécialement pour contrôler les dépenses des divers départements du gouvernement. Il s'agit maintenant, sans préparation aucune, d'appliquer cette loi à un état de choses entièrement nouveau. Je crois que c'est la première fois que le fait se présentera en ce pays. Jamais, encore, nous n'avons autorisé des commissaires à faire des dépenses comparables à celles qu'autorise ce bill.

M. EMMERSON : Il y a eu le cas de l'Intercolonial.

M. BARKER : C'était là chose entièrement différente. L'Intercolonial était construit par le gouvernement, pour son propre usage. Le nouveau chemin sera donné à l'entreprise pour être ensuite remis à une compagnie dont les intérêts sont opposés à ceux du gouvernement. Il faut que le gouvernement puisse exercer toute la surveillance possible. Une compagnie peut construire un chemin de fer pour son propre usage, sans que l'audition des comptes présents de grandes difficultés ; mais quand cette compagnie s'engage par contrat, envers une autre compagnie, à construire un chemin de fer, d'après un certain modèle, et quand les intérêts des deux compagnies ne sont pas les mêmes, il est de la plus haute importance que nous ayions une confiance absolue dans ceux qui auront à surveiller les dépenses, non seulement pour l'ouvrage du gouvernement et des entrepreneurs, mais aussi dans l'intérêt de ceux qui doivent l'exploiter par la suite.

Je ne veux pas prétendre que le bill tel que rédigé n'est pas suffisant pour atteindre ce but, mais je considère que ce serait de la folie de la part du parlement d'adopter ces articles sans en faire une étude spéciale, d'autant plus que l'opposition est sous l'impression que le bill a été rédigé à la hâte et qu'il contient plusieurs articles qui auraient besoin d'être amendés ; et à l'heure qu'il est, nous ne savons pas si ces articles ne sont pas au nombre de ceux qui auraient besoin d'être modifiés. C'est pour ces raisons que je demande au ministre de la Justice de nous accorder un peu de temps pour étudier ces articles. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'objections, puisqu'il a déjà laissé en suspens trois articles importants et que ce retard nous empêche de proposer les amendements que nous avons l'intention de proposer. Ce que je demande en ce moment ne retardera pas l'adoption du bill. Si nous constatons que ces articles sont suffisants, nous n'aurons plus rien à dire. Si nous constatons, au contraire, qu'il faudrait quelque chose de plus, je suis convaincu que les honorables députés de la droite accepteront nos recommandations avec plaisir. Personne ne peut nier la nécessité d'un contrôle aussi parfait que possible sur ces dépenses.

C'est tout ce que nous demandons, et je suis certain que la droite partage notre opinion sur ce point. Je demande donc que ces trois articles soient laissés en suspens, non pour gagner du temps, mais simplement pour nous permettre de constater s'il serait possible de les améliorer ou de faire des recommandations acceptables par nos amis de la droite.

M. HUGHES (Victoria) : Je demanderai au ministre de la Justice de comparer les articles 18 et 22 qui traitent du même sujet. Dans l'un, les comptes doivent être certifiés par les commissaires, et dans l'autre, par le président seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député d'Hamilton vient de soulever une question très importante. Je ne crois pas que la droite s'oppose à un délai raisonnable, mais on me permettra de faire remarquer que le bill est imprimé depuis longtemps, qu'il est en délibération devant la Chambre depuis plusieurs semaines, de sorte que ceux qu s'intéressent à cette question, et qui ont des recommandations à faire, ont eu tout le temps nécessaire. Le seul point sur lequel je diffère d'opinion avec mon honorable ami, est celui-ci : Je ne crois pas qu'il soit à propos de pourvoir à tous les détails. J'ai pu constater par expérience, que lorsque dans un acte du parlement, on cherche à statuer sur tous les détails, cela ouvre la porte à une foule de contestations et de procès. Je préférerais une disposition générale, accordant toutes les facilités d'établir une comptabilité et une surveillance efficace sur toutes les dépenses.

M. BARKER : Je ne demande pas du tout que ces articles pourvoient à tous les détails; je ne demande que des dispositions générales. Mais je voudrais qu'elles soient assez étendues pour s'appliquer à tous les

détails de l'entreprise de manière à nous assurer que les intérêts du pays seront amplement protégés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas, nous sommes parfaitement d'accord et je suis certain que le ministre de la Justice recevra avec plaisir toute recommandation de nature à donner plus d'efficacité à la loi.

M. SPROULE : Il y a une autre question aussi importante que celle de la tenue des livres, sion plus, dont nous pourrions nous occuper quelques instants. Nous voudrions que le gouvernement nous dise comment il se propose d'obtenir l'argent nécessaire. L'article 22 dit qu'il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été voté par le parlement. Ce qui veut dire, je suppose, un crédit ordinaire dans le budget. Puis l'article 23 dit que le gouverneur en conseil peut réaliser par voie d'emprunt la somme ou les sommes d'argent qui peuvent être requises pour faire les paiements au compte de l'ouvrage sur le dit chemin. L'article 24 indique la manière dont cet emprunt sera fait :

La somme ou les sommes d'argent dont la réalisation par voie d'emprunt est autorisée par le présent acte seront ainsi réalisées en conformité des dispositions du chapitre 29 des statuts revisés du Canada relatives à la dette publique et à la réalisation des emprunts autorisés par le parlement ; et les sommes ainsi réalisées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada : pourvu, toutefois, que le taux de l'intérêt à payer sur tout emprunt à faire en exécution du présent acte ne dépasse jamais trois et demi pour cent par année.

Puis l'article 25 dit :

A toute époque, à mesure qu'il y a besoin d'argent pour le paiement d'ouvrages ou de services dans la construction de ladite division de l'Est, la commission doit émettre et déposer entre les mains du ministre des Finances et receveur général une débenture de la commission d'un montant suffisant pour les paiements à faire.

Et d'après l'article 26 les débentures ainsi émises seront en la forme approuvée par le gouverneur en conseil. Puis si vous allez au chapitre 29 des statuts revisés vous trouvez là les différentes manières de réaliser les fonds nécessaires, soit au moyen d'emprunts imputables sur le fonds consodidé, ou au moyen de débentures du Canada ou encore par l'émission de bons du Canada.

Je suppose que l'argent sera emprunté de la manière ordinaire suivie jusqu'à présent dans la négociation de nos emprunts, et que le gouvernement n'aura pas recours à d'autres moyens que ceux décrits dans le chapitre 29 des statuts revisés. Le gouvernement veut-il dire à la Chambre de quelle manière il se propose de réaliser les sommes nécessaires ? Il nous faudra beaucoup d'argent d'ici à quelques années, environ 45 ou 46 millions, pour racheter nos obligations qui arrivent à échéance ; et il ne faut pas oublier que s'il nous faut emprunter à part cela l'argent nécessaire à la construction de ce chemin, nous pourrions bien affaiblir le crédit du pays sur le marché monétaire, et être obligés de payer un intérêt plus élevé que nous le voudrions. Le gouvernement a dit que l'intérêt ne dépassera pas trois et demi par cent, mais le gouvernement est-il certain d'avoir l'argent à ce taux ? Quel mode d'emprunt le gouvernement a-t-il en vue pour construire ce chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement peut choisir l'un ou l'autre emprunt mentionné dans le statut dont l'honorable député vient de parler. La manière ordinaire est d'offrir nos bons en vente sur le marché de Londres ; ces bons sont généralement des bons rachetables dans 50 ans. Ce n'est pas l'habitude de lier le gouvernement à aucune méthode particulière d'emprunt, mais de le laisser libre de choisir entre les différentes méthodes autorisées par le chapitre 29 des statuts revisés. Mais, en fait, à part les emprunts temporaires, nous n'avons qu'une seule méthode d'emprunter de l'argent et cette méthode est celle que l'on a toujours suivie, c'est-à-dire placer nos bons sur le marché de Londres.

M. SPROULE : Le premier ministre d'Ontario a trouvé un autre moyen, et je croyais que le ministre des Finances se proposerait peut-être de l'adopter. La province d'Ontario a essayé de payer ses dettes en émettant une autre sorte d'obligations. Comment le gouvernement d'Ottawa se propose-t-il de réaliser l'argent ? Est-ce au moyen d'un emprunt ordinaire, d'annuités ou d'obligations de chemins de fer rachetables dans 50 ans ? Ou bien l'argent sera-t-il réalisé au moyen d'un emprunt ordinaire imputable sur le fonds consolidé du pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela serait la méthode ordinaire, bien qu'il soit très possible que nous puissions utiliser nos excédents annuels.

M. SPROULE : Cela serait le meilleur moyen.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nos finances continuent à être aussi florissantes qu'elles l'ont été depuis un an ou deux, nos excédents annuels seront peut-être suffisants pour payer les déboursés annuels pour le chemin. Si l'on emprunte de l'argent nous ferons cet emprunt en la manière ordinaire sur le marché de Londres.

M. SPROULE : Quelle somme l'honorable ministre compte-t-il emprunter d'ici à quelques années pour faire face aux travaux du chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis préciser. Tous les ans le gouvernement sera obligé de demander un certain crédit. La première année le crédit ne sera pas con-

sidérable. Il ne dépassera guère, je suppose, un million de dollars. Cependant je ne veux pas m'engager à ne pas dépasser ce chiffre avant d'avoir examiné la question de plus près. On s'attend que la deuxième année les travaux seront poussés avec plus de rapidité. D'après les conversations que j'ai eues avec des ingénieurs, la dépense sera peut-être de 10 à 12 millions de dollars par année.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable gentleman voudra-t-il nous dire quels sont ces ingénieurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'y vois aucune objection. C'est M. Collingwood Shreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai compris que l'honorable ministre avait dit " des ingénieurs."

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne m'a pas compris ; je parlais de conversations que j'ai eues avec le sous-ministre qui est aussi ingénieur en chef des chemins de fer du Canada.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre soumettra-t-il ces estimations à la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne puis pas rapporter des conversations à la Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai dit " estimations " et non pas " conversations ". L'honorable ministre sera-t-il assez bon de soumettre les " estimations " à la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit à l'honorable député que ces estimations étaient des conversations que j'ai eues avec le sous-ministre.

M. HUGHES (Victoria) : Ces conversations doivent avoir été basées sur des estimations que nous voudrions voir déposées sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que nous ne puissions les déposer maintenant.

M. HUGHES (Victoria) : Alors nous demanderons qu'elles le soient avant d'adopter ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois demander à mon honorable ami d'accepter mes explications, bonnes ou mauvaises. Ainsi que je l'ai dit, nous aurons probablement peu de dépense à faire la première année, mais aussitôt que les travaux seront commencés il faudra débourser beaucoup d'argent pendant une période de cinq années au moins. Je ne puis donner d'estimations plus précises. Chaque année nous devrons demander au parlemnt le crédit nécessaire pour l'année avant de pouvoir débourser un seul sou.

M. SPROULE : Cela est très important, parce que nous devrions avoir une estimation approximative de l'argent que nous aurons à dépenser, que l'argent vienne des excédents ou d'autres sources. Si nous pouvons payer les dépenses annuelles avec les excédents annuels, tant mieux. J'espère qu'il en sera ainsi, mais il ne faut pas oublier que les années ne sont pas toujours prospères, et il est possible que nous n'ayons pas toujours des excédents. C'est afin de savoir ce que le pays sera appelé à payer approximativement par année que j'ai soulevé cette question. J'ai déjà fait remarquer que d'ici à cinq ans il faudra probablement emprunter entre 45 à 47 millions. Si, à part cela, nous sommes obligés d'emprunter $10,000,000 par année pour dépenser à la construction du chemin—et à ce taux cela durera dix ans, car je calcule que le chemin coûtera $100,000,000—nous serons obligés alors de faire un emprunt de $50,000,000 pour cette fin. Cela signifie que nous serons obligés d'emprunter d'ici à cinq ans $100,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aurons à trouver l'argent nécessaire à l'exécution des travaux.

M. SPROULE : Je suppose que la construction du chemin se fera assez rapidement et coûtera environ la somme que j'ai mentionnée. Si le gouvernement ne se propose pas de réaliser l'argent nécessaire en la manière ordinaire, je crois que l'honorable ministre des Finances devrait nous dire de quelle manière il s'y prendra, au cas où le marché monétaire ne serait pas aussi favorable qu'il le désirerait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prévois pas qu'il soit nécessaire d'adopter aucune méthode extraordinaire pour réaliser cet argent. Nous suivrons les mêmes méthodes que celles suivies dans le passé. Mon honorable ami (M. Sproule) connaît ces méthodes.

M. SPROULE : Les emprunts ordinaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : A plus de trois et demi pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi des emprunts fixe le taux maximum de l'intérêt. Nous ne payons pas toujours le taux maximum.

M. SPROULE : Je crois que si l'on vend les obligations au pair nous ne pouvons pas espérer payer un taux d'intérêt beaucoup plus bas que cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'argent est rare sur le marché aujourd'hui.

M. SPROULE : Si l'argent devient plus rare qu'aujourd'hui nous ne pouvons guère espérer d'emprunter à ce taux. Dans quelle situation nous trouverons-nous alors ?

Nous serions obligés de changer le taux d'intérêt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous serions obligés de modifier la loi.

M. LENNOX : L'article 22, dont on a déjà parlé, dit que "le ministre des Finances pourra, après avis du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour travaux exécutés ou services rendus dans la construction de la division de l'est, payer les réclamations et factures", qui auront été approuvées et certifiées par le président de la commission. Je ne sais pas pourquoi cet article a été rédigé de cette façon. Il semble donner tous les pouvoirs au président de la commission, qui seul doit justifier et approuver les factures. Je comprends qu'il est nécessaire que quelqu'un certifie, et le président est bien la personne à laquelle doit être confié ce pouvoir. Mais je ne vois pas pourquoi il est autorisé aussi à approuver les réclamations et factures. Un honorable député me dit que l'article 18 exige que l'ouvrage soit certifié par l'ingénieur en chef. Je n'ai pas examiné cet article bien attentivement. Je vois qu'il a rapport au paiement de travaux exécutés sur le certificat de l'ingénieur en chef, et je voudrais que l'honorable ministre nous donnât quelques explications à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai peut-être pas tout entendu ce que mon honorable ami a dit. Je ne vois pas comment nous pourrions faire certifier les factures par d'autres que par le président de la commission. L'article 18 dit que nul argent ne sera payé à l'entrepreneur tant que l'ingénieur en chef n'aura pas certifié que l'ouvrage a été exécuté. Le certificat du président peut n'être qu'une question de forme, mais le président doit certifier que l'argent est dû. Il peut y avoir aussi certaines factures qui ne soient pas du ressort de l'ingénieur en chef, et ces factures devraient être certifiées par le président de la commission.

M. LENNOX : L'article 18 ne paraît pas avoir de rapport avec la question qui a été soulevée. Ainsi que je le comprends, nous avons trois commissaires pour surveiller la construction du chemin de fer. Le président de ces commissaires est autorisé à approuver et à certifier les réclamations à mesure qu'elles se présentent. Et il est parfaitement juste que ce soit lui qui certifie, ainsi que le dit le ministre. Mais il me semble que l'approbation des factures devrait être faite par les commissaires, et non pas par le président seulement. Les comptes devraient être approuvés par les commissaires et certifiés par le président. Si ces commissaires ont des fonctions importantes à remplir, comme je suppose qu'elles le seront, les réclamations et factures devraient être approuvées par toute la commission, au moins par la majorité. Je crois que nous devrions modifier l'article en ce sens ; les commissaires approuveraient et le président certifierait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il y a du bon dans la proposition de l'honorable député. Bien entendu, nous supposons que le président ne certifiera que les réclamations et factures approuvées par la commission, mais l'article pourrait être amendé dans le sens proposé par l'honorable député. Je crois que c'est l'intention de mon honorable ami de la Justice de réserver cet article pour le mettre à l'étude plus tard. On pourrait alors tenir compte de la proposition de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : J'aurai quelque chose à ajouter aux remarques de mon honorable ami de Simcoe-ouest (M. Lennox). Les articles 22, 28 ,et 30 ne s'appliquent en rien à l'Acte d'audition. J'ai pu me tromper parce que je ne prétends pas être aussi au courant que le ministre des Finances de la manière dont ces paiements seront faits, mais ne devrait-il pas y avoir dans quelques-uns de ces articles la condition que ces paiements seront soumis à toutes les restrictions et conditions imposées par l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. D'après le bill actuel les paiements seront-ils soumis à ces restrictions? Je ne crois pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général vérifiera les comptes après qu'ils auront été payés, mais il ne sera pas nécessaire qu'il les vérifie auparavant. Nous supposons que les commissaires, les employés et les ingénieurs prendront toutes les précautions nécessaires et ne certifieront que ce qui sera réellement dû. Jusqu'à un certain point, le gouvernement aura le contrôle sur ces dépenses, ainsi qu'il est prévu dans l'acte, et l'auditeur général fera l'examen des factures après paiement comme il le fait dans tous les autres cas.

M. R. L. BORDEN : Ces dépenses ne seront pas alors soumises aux mêmes restrictions que les autres dépenses ordinaires. Ne pourrait-on pas établir une sauvegarde ? Ces commissaires sont les serviteurs du gouvernement durant bon plaisir, tandis que l'auditeur général est un fonctionnaire indépendant, un employé du parlement et ne peut être destitué que par le vote des deux branches du gouvernement. Pourquoi n'aurions-nous pas au sujet des paiements faits par la commission la même sauvegarde que nous avons concernant le paiement de toutes les autres dépenses publiques?

Le MINISTRE DES FINANCES: La commission est là pour surveiller les dépenses. Les commissaires et les employés examinent les factures et le président les certifie. Puis s'il y a quelque chose qui ne va pas, le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre des Finances ont droit de véto. L'auditeur général examine ensuite toutes les factures et fait son rapport au gouvernement. Nous croyons que toutes ces précau-

tions protègent amplement les intérêts du public.

M. BARKER : Le ministre des Finances ne croit-il pas que les intérêts du public seraient mieux protégés s'il y avait quelqu'un pour veiller sur les commissaires? Les commissaires sont des hommes comme nous tous et ils auront à dépenser des sommes considérables. Ce que nous voulons, c'est une surveillance pour le compte du Canada sur tous ceux qui seront intéressés dans ces dépenses. Ce sont les commissaires qui autoriseront les dépenses, et je crois que la surveillance doit porter plus sur eux que sur toutes autres personnes.

Le MINISTRE DES FINANCES : La méthode que nous proposons est celle qui a été suivie chaque fois qu'une commission a été autorisée à dépenser de l'argent. Et chaque fois qu'il en a été ainsi, l'auditeur général n'est jamais intervenu dans la manière que mon honorable ami propose ce soir.

M. R. L. BORDEN : C'est possible, mais l'honorable ministre des Finances admettra que dans le cas des dépeses ordinaires il y a une savegarde qui n'existe pas ici; c'est-à-dire que vous ne pouvez pas faire une dépense ordinaire sans le concours de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : A propas des lettres de crédit, la vérification ne se fait qu'après paiement.

M. R. L. BORDEN : En résumé, la situation est celle-ci : Dans un cas vous avez l'auditeur général, un fonctionnaire indépendant; il surveille le gouvernement pour le public. Dans l'autre cas, vous n'avez pas cette sauvegarde; vous n'en avez pas du tout. L'auditeur général vérifie les factures, mais il ne les vérifie qu'après que les paiements ont été faits et qu'il n'y a plus de recours. Il est très difficile pour l'auditeur général ou pour toute autre personne de faire revenir l'argent lorsqu'il est sorti. Mais, où est au point de vue de l'intérêt public l'objection à dire que ces paiements seront sujets aux restrictions imposées dans la loi de l'audition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami semble croire que la vérification des comptes après paiement est une chose très extraordinaire. Il semble croire que cette vérification est inutile.

M. R. L. BORDEN : Je veux savoir s'il y a une objection particulière à ce que la vérification de ces paiements ne soit pas faite exactement de la même manière que la vérification des paiements ordinaires. Pourquoi changer la règle? C'est sous un gouvernement libéral, je crois, que l'acte de l'audition a été voté et c'est sous l'administration de feu Alexandre Mackenzie que l'auditeur général actuel a été nommé. On a cru dans ce temps là qu'il fallait, dans l'intrêt public, contrôler les dépenses de ce pays d'une manière différente de celle des transactions ordinaires. Nonobstant certains tiraillements qui se sont produits de temps à autre, le système a assez bien fonctionné. Pourquoi alors s'écarter aujourd'hui, au sujet de la construction de ce chemin de fer, d'un système en pratique depuis 1877, je crois? Je ne demande pas mieux que d'être éclairé, et si l'honorable ministre des Finances peut m'indiquer une seule bonne raison pour laquelle, dans l'intérêt du public, nous devrions discontinuer le système d'audition actuel, je me rendrai à son avis. Mais je voudrais que le gouvernement nous dise pourquoi il n'a pas inséré dans ce contrat un article soumettant ces paiements aux restrictions de l'acte du revenu consolidé et de l'audition. Le gouvernement doit avoir eu quelques raisons pour cela, et la seule que le ministre des Finances nous donne est que le certificat du président de la commission tient lieu de l'inspection de l'auditeur qui existe aujourd'hui au sujet des dépenses ordinaires. Ainsi que je l'ai dit, le gouvernement peut destituer le président et les commissaires quand il voudra. Supposons que les commissaire refusent d'approuver un paiement à un entrepreneur, supposons que cet entrepreneur jouisse d'une forte influence auprès du gouvernement, supposons que le gouvernemet conseille aux commissaires d'approuver le paiement; supposons qu'une partie des commissaires et même tous les commissaires refusent d'approuver le paiement à cet entrepreneur—alors ces commissaires sont exposés à être destitués dans les cinq minutes, et ils le savent. C'est à ce point de vue que nous devons examiner cette question. Je ne dis pas que les choses se passent toujours ainsi, mais la possibilité existe et nous devrions prendre nos précautions maintenant, car la sauvegarde que ce bill nous offre n'est pas la même que celle que nous donne l'acte du revenu et de l'audition, et je ne vois donc aucunes bonnes raisons pour lesquelles nous ne devrions pas avoir cette sauvegarde.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas encore rendus à l'article concernant l'audition, et lorsque nous y serons je n'aurai aucune objection de le laisser en suspens. Mais en attendant je puis dire à mon honorable ami qu'il se trompe lorsque nous nous écartons de la pratique suivie dans les cas de ce genre. Je crois que s'il examine la question, il découvrira que chaque fois qu'une commission a été autorisée à dépenser de l'argent, le parlement n'a pas adopté la méthode qu'il propose dans le cas présent. Je crois que telle a été la pratique, mais il est bon de s'en assurer.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, le ministre des Finances est plus au fait de ces choses que moi-même. Les dépenses par commission ne sont pas une chose ordinaire. On a mentionné l'Intercolonial. Je ne suis pas au courant de la manière dont les dépenses de ce chemin sont contrôlées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'en informerai.

M. R. L. BORDEN : Je soulève cette question maintenant parce que je crois qu'elle a son à-propos au sujet du certificat du président des commissaires. Je sais que l'article 30 du bill parle de l'audition des comptes.

M. HUGHES (Victoria) : Un homme très important des Etats-Unis a déclaré dans l'enquête devant la commission des transports des Etats-Unis qu'il préfèrerait être président de la commission du commerce entre les Etats, plutôt que d'avoir libre accès au trésor public. Lorsque l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) a dit l'autre jour que l'argent pouvait tout faire, les honorables ministre ont accueilli cette déclaration par des applaudissements. Je crois donc qu'il est nécessaire que l'honorable ministre des Finances qui, je sais veut que tout se fasse régulièrement, donne à ce sujet sa plus sérieuse attention, et lorsque cet article reviendra de nouveau devant la Chambre, j'espère qu'il sera en mesure de proposer un système sûr de réduire au minimum la possibilité de malversations. Je profiterai de l'occasion pour lui conseiller, au sujet des changements proposés dans l'acte de l'audition, d'augmenter au lieu de diminuer les pouvoirs de l'auditeur général.

M. LENNOX : Bien que l'honorable ministre ait dit que cette question reviendra plus tard sur le tapis au sujet de l'article 30, je crois qu'elle a plus son à-propos en rapport avec l'article 22 que nous discutons maintenant. Nous n'en pouvons avoir de meilleurs preuves qu'en lisant l'article 22 même.

Le ministre des Finances et receveur général peut, après avis du ministre des Chemins de fer et Canaux, à toute époque, payer les réclamations et factures, pour travaux exécutés ou services rendus dans la construction de ladite division de l'Est qui auront été approuvées et certifiées par le président de la commission ; cependant il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été à cette fin voté par le parlement.

Le principe contenu dans cet article est tout différent de celui qui prévaut dans l'acte de l'audition, et je prétends qu'il est d'aussi grande importance que nous ne nous écartions pas du principe posé dans cet acte, savoir qu'il faut un fonctionnaire indépendant jusqu'à un certain point du gouvernement et responsable au parlement seulement. On a prétendu qu'il pouvait résulter beaucoup de mal de l'absence de contrôle par un fonctionnaire indépendant, et cela est facile à comprendre. Les entrepreneurs peuvent avoir une très grande influence sur les commissaires; je ne veux pas dire que cela arrivera, mais la chose est possible. Quelqu'un dit qu'ils seront probablement très abordables. Si les commissaires se laissent influencer par les entrepreneurs, la seule sauvegarde que nous avons est le ministre des Finances et receveur général. Il est possible que nous n'ayons pas toujours le même ministre des Finances à la garde du trésor ; et il est facile de comprendre que si pour une raison ou pour une autre le gouvernement voulait faire payer certains comptes, la chose serait très facile en vertu de cet article. Les commissaires sauront qu'ils ne sont pas aussi indépendants du gouvernement que l'auditeur général, et peut-être faibliront-ils dans la défense de l'intérêt du peuple. Je ne veux pas dire que cela arrivera, mais je suis certain que l'honorable ministre des Finances et ceux qui discutent cette question avec moi comprendront l'importance de mes remarques.

L'article reste en suspens.

Article 24.

La somme ou les sommes d'argent dont la réalisation par voie d'emprunt est autorisée par le présent acte seront ainsi réalisées en conformité des dispositions de la partie du chapitre 29 des statuts revisés du Canada relative à la dette publique et à la réalisation des emprunts autorisés par le parlement ; et les sommes ainsi réalisées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada : pourvu, toutefois, que le taux de l'intérêt à payer sur tout emprunt à faire en exécution du présent acte ne dépasse jamais trois et demi pour cent par année.

M. OSLER : Cet article permet-il de vendre des obligations à moins que le pair ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. OSLER : Il n'y a pas de restrictions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; on considère que c'est une sage opération financière que de placer des emprunts à un prix qui rapportera un peu moins que le pair, afin qu'ils puissent avoir la chance d'augmenter jusqu'au pair.

M. OSLER : C'est juste, je voulais seulement savoir quelle était l'intention du gouvernement.

Article 25.

A toute époque, à mesure qu'il y aura besoin d'argent pour le paiement d'ouvrages ou de services dans la construction de ladite division de l'Est, la commission doit émettre et déposer entre les mains du ministre des Finances et receveur général une débenture de la commission d'un montant suffisant pour le paiement à faire, laquelle débenture portera la date de son émission et sera remboursable en 50 ans à compter du 1 juillet 1903, et jusque là portera intérêt au taux de 3 pour 100 par année payable par semestre au premier jour de janvier et au premier jour de juillet de chaque année.

M. LENNOX : L'article dit :

Que la commission émettra et déposera entre les mains du ministre des Finances une débenture d'un montant suffisant pour les paiements à faire.

Les commissaires ont-ils le droit d'émettre des débentures que le gouvernement devrait payer, et comment cette opération sera-t-elle conduite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la méthode suivie présentement et par le gouvernement précédent au sujet des sommes dépensées par des commissions, la commission du havre de Montréal par exemple. Cette commission n'émet pas elle-même ses débentures sur le marché, c'est le gouvernement qui fait l'emprunt. On comprend que le gouvernement peut emprunter à meilleur marché qu'une commission. Le gouvernement avance à la commission de temps en temps l'argent dont elle a besoin, et la commission lui donne une débenture qui est virtuellement un reçu ou une reconnaissance que le gouvernement garde en sa possession. Ces débentures ne sont pas mises sur le marché.

M. LENNOX: C'est une pièce justificative

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'honorable ministre des Finances dit que cette débenture équivaut à un reçu. L'article dit :

Devra émettre et déposer entre les mains du ministre des Finances une débenture d'un montant suffisant pour couvrir les paiements à faire, et cette débenture portera la date du jour où elle aura été émise, et elle sera remboursable en 50 ans à partir du 1er juillet 1903.

Si cette débenture n'est qu'un reçu——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit que c'était seulement un reçu. J'ai dit que les débentures étaient émises en la manière ordinaire, lorsque le gouvernement avance de l'argent qui est imputable sur une entreprise. Si vous voulez mettre la débenture sur le marché elle devient une garantie, mais elle reste en la possession du gouvernement.

M. SPROULE : Il est évident que c'est un effet négociable, autrement vous ne diriez pas qu'il portera intérêt à 3 pour cent payable par semestre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement en gardera possession, et en percevra l'intérêt. Si les commissaires ne gagnent pas cet intérêt, ils ne peuvent pas le payer.

M. LAVELL : Généralement il y a un fonds à même lequel les débentures sont payées, autrement il n'y aura pas de raison d'en émettre. A même quel fonds ces débentures seront-elles payées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas toujours un fonds pour les débentures. Ces débentures seront imputables sur le chemin, et s'il était nécessaire de les placer sur le marché la propriété qu'elles représentent répondrait de leur paiement ; mais ces débentures restent en la possession du gouvernement comme dans les autres cas où nous avons avancé de l'argent à des commissions.

M. LAVELL : Le titre reste à la Couronne et non à la commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un point à discuter. Si la commission doit détenir la propriété, je serai porté à croire quelle devrait posséder le titre.

M. LAVELL : D'après le contrat le titre reste à la Couronne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai au ministre de la Justice d'étudier ce point.

M. BORDEN (Halifax) : L'article 13 dit que les terrains que les commissaires prendront seront acquis à la Couronne. C'est là où est l'anomalie. La commission émettra les débentures sur des biens appartenant à la Couronne et remettra la débenture à la Couronne. Cela n'est peut-être qu'une simple formalité, mais il me semble que c'est un autre pas dans la direction de soustraire entièrement la dépense de l'argent aux restrictions de l'Acte de l'audition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commissaires ne toucheront pas d'argent. Le gouvernement fera les paiements sur les certificats des commissaires, mais les commissaires devront déposer entre les mains du gouvernement des débentures d'un montant équivalant à leur certificat ; l'argent ne passera pas du tout par leur mains.

M. BORDEN (Halifax) : Cela justifie mes remarques. Quel est l'objet de ces débentures alors ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la méthode qui a été suivie chaque fois que le gouvernement a avancé de l'argent à des commissions pour des fins publiques comme dans le cas de la commission du havre de Montréal.

M. OSLER : Mais la commission du havre de Montréal est endettée envers le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement. Et ce chemin de fer sera aussi endetté envers le gouvernement.

M. OSLER : Non, parce que le chemin de fer appartiendra au gouvernement. Je ne vois pas l'objet de cette émission de débentures par le gouvernement sur sa propriété.

M. LAVELL : L'article suivant dit que ces débentures constitueront une première charge sur la division de l'est. Est-ce l'intention du gouvernement que ces débentures soient sous forme d'obligations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les débentures seront une sorte d'obligations de chemins de fer, mais elles ne sont pas vendues au public.

M. LAVELL : Il y a là une question de titre.

Le MINISTRE DES FINANCES: On l'examinera.

M. NORTHRUP : L'honorable ministre des Finances a-t-il songé qu'un autre gouvernement pourrait ne pas être aussi honnête et capable que le gouvernement d'aujourd'hui, et qu'il pourrait se trouver en possession d'un certain nombre de débentures qui seront réellement une charge pour le pays, et qui ne pourront pas être vendues à un aussi bon prix que l'intérêt que le pays payera sur l'argent qu'il aura emprunté, parce que le chemin pourrait ne pas être une entreprise donnant des profits.Un gouvernement pourrait être tenté plus tard de se défaire de ces débentures d'une manière imprévoyante.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible, mais ce n'est pas probable. Cependant le gouvernement étudiera la question.

L'article reste en suspens.

Article 26.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire proposer l'amendement suivant à cet article

27a. Il ne sera pas nécessaire, pour conserver la priorité de la charge ou hypothèque créée par des obligations, débentures ou autres titres en vertu de cet acte, que cette hypothèque ou charge soit enregistrée aucune part ; mais cette hypothèque sera déposée entre les mains du secrétaire d'Etat du Canada qui en fera donner avis dans la "Gazette du Canada" ; une copie de cette hypothèque certifiée par le secrétaire d'Etat ou son assistant fera preuve *prima facie* dans toutes les cours de justice, sans qu'il soit nécessaire de faire preuve des signatures ou du sceau sur l'original.

M. OSLER : Il peut être avantageux que le gouvernement émette des débentures pour un montant raisonnable et fixé d'avance, mais en vertu de cet article les commissaires seront obligés d'émettre des débentures en faveur du gouvernement pendant 50 ans pour les dépenses imputables sur le compte du capital. Cela compliquerait beaucoup les choses, parce qu'évidemment il faudrait traiter toutes les dépenses à venir de la même manière, et émettre les débentures à mesure. Il faudra adopter un système pour l'émission de ces débentures, à moins que vous leur apposiez une marque spéciale pour les distinguer des autres. Je ne crois pas que ce soit l'intention de les placer sur le marché comme garantie spéciale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, on ne les placera pas sur le marché. On les conservera comme une garantie représentant ces travaux particuliers.

M. OSLER : Se propose-t-on de les conserver à part comme garantie des emprunts faits de temps à autre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces obligations ne seront pas vendues au public. Les emprunts seront faits sur le seul crédit du Canada.

M. OSLER : Il ne sera pas fait mention des obligations du chemin de fer dans les emprunts du gouvernement?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'en sera pas fait mention.

M. OSLER : C'est une simple question de comptabilité, et je ne vois pas quel bien nous allons retirer de cette émission de débentures.

M. R. L. BORDEN : Non, je ne vois pas non plus à quoi elles serviront. C'est comme si j'engageais un homme pour me construire une maison et que je lui donnerais l'autorisation d'hypothéquer la maison en ma faveur, et qu'ensuite je prendrais de grandes précautions pour que l'hypothèque ne fût pas enregistrée. Je comprendrais la nécessité de l'amendement proposé par mon honorable ami de ministre de la Justice si ces débentures devaient être placées sur le marché monétaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Après réflexion je crois que mon amendement ne sera pas nécessaire, parce qu'il n'y aura pas d'hypothèque.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je disais. La propriété appartient au gouvernement et c'est sur cette propriété que vous voulez prendre l'hypothèque. La chose serait nécessaire si vous deviez vendre ces débentures, mais toute l'opération se résume à faire une entrée sur les deux côtés du grand-livre. Il peut y avoir quelques raisons cachées pour cela, mais autant que je puis le voir, l'opération signifie simplement ce que j'en ai dit.

L'article 26 reste en suspens.

L'article 27 est adopté.

L'article 28 reste en suspens.

Article 29—Rapport annuel par les commissaires.

M. R. L. BORDEN : Cet article ne dit pas que le rapport devra être déposé sur le bureau de la Chambre à une époque quelconque. Ne sera-t-il pas désirable de le dire?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était ce que je voulais dire, et je crois qu'il vaut mieux stipuler que ce rapport soit déposé sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Dans les 15 jours après l'ouverture de la session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme tous les autres rapports, aussi promptement qu'il sera possible.

M. R. L. BORDEN : N'y a-t-il pas certains rapports qui, d'après la loi, doivent être déposés dans les 15 jours après l'ouverture de la session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a un ou deux, mais je dois dire que les gouvernements ne peuvent pas toujours se conformer à cette condition de la loi.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice pourra peut-être rédiger un amendement à ce sujet.

M. SPROULE : Les dépenses de la commission sont autorisées par un acte spécial, et il me semble qu'il ne devrait pas être plus difficile pour elle de faire son rapport à une date quelconque de l'année qu'à une autre, pourvu qu'on lui en donne l'ordre. De cette façon son rapport sera toujours prêt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'objection à cela.

M. OSLER : Combien d'années cette commission existera-t-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons encore rien décidé. Cette question fera le sujet d'une législation future. Le principal devoir de la commission sera de construire ou d'administrer le chemin de fer jusqu'à ce qu'il soit terminé. Ce qui surgira plus tard sera réglé par une législation subséquente.

L'article 27 dit que les commissaires doivent rendre au ministre des Chemins de fer des comptes de la dépense et des obligations. N'auront-ils pas de recettes?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, lorsqu'ils exploiteront une partie du chemin. L'article 29 contient le mot "recettes".

M. OSLER : Pourquoi ne pas inclure le mot aussi dans l'article 27 au sujet des comptes que les commissaires sont obligés de rendre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'objection à insérer le mot " recette ".

Les article 29 et 30 restent en suspens.

Article 2.—Confirmation du contrat.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la discussion de cet article dépendra dans une grande mesure de quelques-uns des articles qui sont en suspens.

L'article reste en suspens.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice a demandé notre avis au sujet de l'article concernant l'audition. Si mon honorable ami veut bien lire l'article 28 il verra que les livres pourront en tout temps être examinés par les commissaires, par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et par toute personne préposée à cette fin par la commission, le dit ministre, ou le gouverneur en conseil. Je proposerais d'ajouter après les mots " gouverneur en conseil " les mots " ou par l'auditeur général," afin de lui donner aussi le pouvoir d'examiner les livres.

M. SPROULE : D'après les explications du ministre des Finances le devoir de l'auditeur général est d'examiner les comptes après que l'argent est dépensé.

L'article 30 dit que les comptes de la recette et de la dépense de la commission sont sujets à l'examen et à l'audition de l'auditeur général, selon qu'il est déterminé par l'Acte du revenu consolidé et de l'audition à l'égard des comptes mentionnés en l'article 50 du dit acte.

Cet article dit :

> Outre les comptes de crédit votés par le parlement, l'auditeur général examinera et apurera, s'il en est requis par le ministre des Finances et le receveur général, et conformément à toutes les règles présentes pour sa gouverne, les comptes de toutes les recettes, etc.

Si l'auditeur examine les comptes de ce chemin de fer d'après les mêmes principes, il devra s'assurer que l'argent est dépensé conformément à la loi, parce que c'est là un des éléments de l'audition. Conséquemment, l'audition doit être faite avant que les paiements soient faits. Autrement ces conditions auront peu de valeur. Nous pourrions nous trouver en face du même résultat que dans l'affaire du pont, lorsque l'auditeur a fait son audition après que l'argent avait été déboursé et qu'on ne pouvait plus le ravoir. Va-t-on avoir une répétition de cette affaire dans ce cas-ci ? Va-t-on répéter la même négligence, et permettre aux commissaires de dépenser de l'argent, sans raison peut-être, et ensuite faire examiner les comptes par l'auditeur, lorsqu'il sera trop tard pour faire rembourser l'argent dépensé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous tiendrons compte des remarques de mon honorable ami ; en attendant l'article va rester en supens.

Le comité rend compte de ses travaux.

TRAITEMENT DES JUGES DES COURS PROVINCIALES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 250) intitulé : "Bill pour amender la loi concernant les juges des cours provinciales. —(Le ministre de la Justice.)

Article 1.

M. BORDEN : Je n'étais pas présent lorsque la résolution a été discutée. Quelle est l'augmentation de traitements stipulée par ce bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'objet est de créer une cour d'Echiquier de la haute cour de justice. Il y aura un nouveau juge en chef pour cette division particulière, et il recevra un traitement de $5,000 ; les juges puînés recevront $5,000. Il n'y a là aucune disposition pour l'augmentation du traitement, mais seulement pour le paiement de deux autres juges.

M. NORTHRUP : Je regretterais beaucoup de laisser passer cette clause sans protester contre ces traitements, et j'ai l'espoir

que le ministre de la Justice, qui vient de prendre l'initiative de cette question, va donner toute son attention à ce sujet en particulier. Je n'hésite nullement à dire que si le ministre de la Justice avait présenté un bill pour augmenter les traitements de tous les juges de la cour Supérieure de la province d'Ontario, je lui aurais donné mon appui avec empressement ; mais il n'a pas jugé à propos de le faire, et je ne désire nullement m'opposer à ce que les traitements en question soient accordés. Il y a un article que le gouvernement devrait prendre en considération, et il s'apercevrait alors que cet article est bien différent des autres. Je veux parler du traitement des quatre juges de la cour d'Appel à $5,000 chacun. Pour peu qu'on s'arrête à considérer cela, il n'est personne, en cette Chambre, qui ne conviendra qu'il est absurde et illogique de donner aux juges de la cour d'Appel d'Ontario moins que ne reçoivent ceux dont les jugements leur ont été soumis en appel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que la question serait mieux comprise, si l'on ne perdait pas de vue que ces juges reçoivent moins d'argent à cause de certaines gratifications.

M. NORTHRUP : J'allais expliquer comment tout cela est arrivé. Il me semble que, dans ce parlement, qui est la plus haute cour du Canada, nous devrions pouvoir envisager tout cela en y mettant du sens commun, et nous apercevoir du résultat pratique des arrangements qui sont intervenus. Je conviens volontiers avec le ministre de la Justice que les juges de la cour d'Appel, quant à ce qui est de cette Chambre, reçoivent autant que les juges de la division de la Haute cour de justice. Mais nous savons tous, dans Ontario, que les juges qui président des cours de circuit reçoivent pour cela une certaine gratification. Et, en réalité, les juges peuvent maintenant se faire des économies, car un juge présidant une cour de circuit n'est plus tenu comme autrefois de donner un dîner aux membres du barreau de chaque endroit où il est appelé à siéger. Il en résulte que, quand un avocat est appelé à l'honneur de présider une haute cour de justice, il reçoit un traitement plus considérable que s'il était nommé à la cour d'Appel. Le traitement nominal, il est vrai, est le même. Mais il est inutile de rappeler que les juges d'une certaine cour peuvent aller en circuit alors que d'autres n'iront pas. Alors, en réalité, les juges d'une cour inférieure reçoivent plus que les juges d'une cour supérieure. Je suis sûr que personne ne désire le maintien de cet état de choses. Quant à la question de savoir si les traitements actuels sont raisonnables, je ne les crois pas assez élevés. Mais nous n'en sommes pas là-dessus dans le moment. Je crois cependant devoir faire appel au ministre de la Justice et au premier ministre pour leur demander de voir à ce que la dignité de la magistrature et le haut caractère de la cour d'Appel soient maintenus. Et chacun doit voir qu'il résultera inévitablement de l'état de choses actuel que si nos juges de la cour d'Appel doivent continuer à recevoir moins que nos juges des cours inférieures, le jour viendra—je ne veux pas dire qu'il soit déjà venu—où notre cour d'Appel sera inférieure aux autres cours dont les juges reçoivent une rémunération plus équitable.

Le PREMIER MINISTRE : Que nous conseille mon honorable ami (M. Northrup) ?

M. NORTHRUP : Au lieu de $5,000, je dirais $6,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour tous les juges, ou seulement pour la cour d'Appel ?

M. NORTHRUP : On a déjà posé cette question. Comme je l'ai déjà dit, mon opinion personnelle est que tous les traitements devraient être augmentés. Mais cela est une autre question.

Le PREMIER MINISTRE : Mais c'est une question sur laquelle nous aimerions à avoir l'avis de mon honorable ami, parce que c'est une question à laquelle il nous faudra nécessairement donner toute notre attention.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Northrup) n'était pas ici l'autre jour.

M. NORTHRUP : Je le regrette. Mon opinion est que, si on compare les revenus que se font nos premiers avocats d'Ontario avec les traitements payés à nos juges, on ne peut faire autrement que de convenir que l'écart est considérable. Et je suis convaincu—je parle ici, non comme avocat, mais comme représentant du peuple—que la meilleure économie que nous puissions faire c'est de n'appeler à siéger dans notre magistrature que nos avocats les plus éminents. Je crois que personne ne contestera que chacun, en ce pays, se fait depuis déjà longtemps un point d'orgueil de l'honneur de la magistrature. Tout le temps, il me faut admettre, sans qu'on doive croire que je fasse ici la moindre réflexion défavorable sur notre magistrature, telle que constituée aujourd'hui, il me faut admettre, dis-je, que si les revenus de certains avocats continuent à grossir dans les proportions où chacun peut le voir, il arrivera fatalement que le haut caractère de dignité attaché à notre magistrature s'en trouvera abaissé.

Je voudrais voir tous les traitements augmentés. Je comprends cependant en quelles difficultés se trouve le gouvernement. Je crois qu'un membre de l'opposition, qui se rend compte du sentiment du pays et des difficultés qui assaillent le gouvernement pour l'adoption de ce bill, agirait injustement en présentant un amendement que le gouvernement serait forcé de rejeter, bien

que, individuellement, chaque membre du gouvernement pourrait peut-être souhaiter voir adopter cet amendement. Je me bornerai donc, pour l'instant, à demander l'augmentation du traitement des juges de la cour d'Appel. Comme je l'ai déjà dit au très honorable premier ministre, si j'ai l'honneur de continuer à faire partie de cette Chambre, et que le gouvernement soumette une proposition pour augmenter les traitements des juges, je n'hésite aucunement à m'engager ici même à donner mon humble appui à cette mesure. Je m'en tiens pour l'instant à ce point : en supposant que les traitements des hautes cours de justice soient aussi élevés que le gouvernement puisse se croire justifiable de le proposer dans les circonstances actuelles, je viens demander au ministre de la Justice et au premier ministre s'il est juste ou équitable, ou encore s'il est d'une économie bien entendue ou de nature à empêcher les appels, de donner à nos juges de la plus haute cour un traitement inférieur à celui que reçoivent les juges d'une catégorie plus basse. Nous, qui avons l'expérience des choses du barreau, savons parfaitement que quelques appels en justice, dans le cours d'une année, coûteront bien plus au pays que les augmentations de traitements dont je viens de parler. Nous savons parfaitement que plus la réputation des juges sera haute, et moins il y a de probabilité qu'on interjetera appel de leurs jugements. Dans la province d'Ontario, nous avons appel à la cour Suprême et au Conseil privé. Il n'est personne, en cette Chambre, qui ne doive admettre qu'il n'y aurait pour ainsi dire pas d'appels si notre cour d'Appel était constituée de telle sorte que chacun y reposerait une confiance absolue. Plus cette confiance sera forte et moins il y aura d'appels. J'appuie donc sur ces deux points : D'abord que le juge en chef et les juges de la haute cour reçoivent au moins autant que les juges de la cour inférieure ; et en second lieu, je n'hésiterais pas du tout à soutenir—le point de vue où se placent les juges étant ici pris absolument à part—que ce serait dans l'intérêt du pays et qu'il y aurait une réelle économie de donner aux juges de la cour d'Appel un traitement tel que nous serions assurés de toujours avoir—je ne fais ici aucune réflexion défavorable sur notre cour actuelle—d'aussi excellents juges dans la cour d'Appel que dans les cours inférieures. Il n'est personne en cette Chambre qui ne sache parfaitement que si les juges de la cour d'Appel reçoivent $1,000 de moins que les juges d'une cour inférieure, le jour n'est pas éloigné où le caractère des juges de la cour d'Appel sera nécessairement plus bas que celui des juges des cours inférieures. Je fais appel au ministre de la Justice et au premier ministre—je n'approuve pas ici les traitements payés aux autres juges, mais je me rends compte des circonstances où nous nous trouvons—et je viens leur demander de prendre en considération la situation absolument anormale qui est faite à nos juges de la cour d'Appel.

M. McCARTHY : L'honorable gentleman a-t-il réfléchi à ce que veut dire ce mot traitement? S'il fallait comprendre par cela ce qu'a voulu dire l'honorable député de fication de $1,000 pour les cours de circuits. ce soir, nous pourrions éprouver des difficultés. Les juges appartenant à ces trois classes reçoivent un traitement de $6,000, et en plus des émoluments sous forme de gratification de $1,000 pour les cours de circuit. Si vous ajoutez $1,000 pour circuit, et que vous appeliez le tout un traitement, cela nous fait $7,000. Si ces juges arrivent à la cour d'Appel ils se trouveraient recevoir comme juges puînés plus que les juges en chef, et nous aurions créé là une anomalie qui ne doit pas exister. Je ne veux pas fatiguer plus longtemps la Chambre au sujet de cette augmentation du traitement des juges ; je me contenterai de dire que j'appuie pleinement tout ce que l'honorable gentleman a exposé à ce sujet. Je l'ai déjà dit l'autre jour. Mais d'après cet article, et en attachant au mot traitement le sens restreint que nous lui donnons tous, nous nous trouverions avoir une cour d'Appel composée de juges en chef retirant $6,000, trois juges puînés recevant $7,000 chacun, et un juge puîné recevant $7,000, ce qui serait une anomalie que nous ne devons certes pas contribuer à créer. Si, d'un autre côté, vous entendez simplement par "traitement" une gratification de $6,000 pourvue dans ce bill, alors vous pourriez avoir une cour composée d'un juge en chef à $6,000, de trois juges puînés à $6,000, et d'un juge puîné à $5,000, ce qui est une anomalie n'existant dans aucune autre cour, et que nous ne devons pas permettre dans cette cour.

M. BARKER: Je suis très heureux de pouvoir appuyer tout ce qui a été dit par l'honorable député de Hastings-est. Je me contenterai ici de faire remarquer que si l'on se rend à cet avis, on aura fait disparaître du bill ce que je crois être une clause très répréhensible, c'est-à-dire le paragraphe 2 de l'article 3. C'est là une disposition établie spécialement pour la nomination d'un juge en chef de la Haute-cour et de la cour d'Appel, cette clause ayant été rendue nécessaire par le fait même sur lequel l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a appelé l'attention, c'est-à-dire qu'un juge en chef de la Haute-cour reçoit présentement un traitement plus considérable que le juge en chef de la cour d'Appel. Ainsi le ministre de la Justice s'est vu forcé d'établir dans cette clause que s'il élève un juge en chef de la Haute-cour à la cour d'Appel, il faudra lui permettre de retirer le même traitement que celui auquel il a eu déjà droit. Eh bien, avec l'augmentation de $1,000 dont a parlé mon honorable ami, il n'y aurait plus aucune nécessité pour cette clause.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je fais une distinction entre le traitement payé à un juge, et l'allocation qui lui est remise en manière de gratification, afin de lui permettre de faire face aux dépenses qu'il doit encourir quand il va en circuit. Je ne crois pas qu'il soit possible de confondre ici ces deux choses.

La loi pourvoit ici à ce que le juge qui va en circuit retire suffisamment pour lui permettre de faire face à toutes ses dépenses de déplacement, et de le libérer de toutes dépenses supplémentaires. Je ne crois pas que la loi ait jamais eu pour objet de permettre à un juge de tirer bénéfice de son allocation de circuit, et je me permettrai ici de faire remarquer que dans notre province les juges qui sont obligés de voyager sont remboursés de leurs frais de déplacement. Nous n'avons pas d'allocations de circuit, parce que, d'après notre loi, les juges ne sont pas supposés aller en circuit. Un juge est supposé résider dans son district, mais il peut arriver que, pour une raison quelconque, il faut appeler un juge à en remplacer un autre, et alors dans ce cas la province paie les dépenses de voyage, dépenses se réduisant aux frais stricts de déplacement.

Je ne vois pas comment il serait possible d'augmenter les traitements des juges de la cour d'Appel sans augmenter les appointements de tous les juges de la Haute-cour. Mon opinion là-dessus est bien connue, et je n'en fais pas secret. Si je ne me suis pas déjà exprimé, au cours de cette session, d'une façon particulière au sujet de ces traitements des juges, c'est bien parce que, n'étant pas en mesure de pouvoir donner effet à ce que je crois être nécessaire dans l'intérêt du public et dans l'intérêt du barreau, je crois qu'il est inutile pour le moment de discuter cette question. Je suis convaincu que l'augmentation du traitement des juges s'impose comme une nécessité absolue. J'aurais été heureux que l'honorable député de Hastings, qui est un membre éminent du barreau d'Ontario, eût été ici quand cette question a été soulevée l'autre jour, parce qu'il comprendrait que s'il y a une classe d'hommes en ce pays qui ne paraissent pas —j'exprime ici cet avis d'après ce que j'ai pu comprendre l'autre jour de la discussion— avoir l'oreille du public, ce sont les avocats et les juges. Je puis dire que si je n'ai pas pris part au débat, c'est simplement parce que je ne croyais pas que je pouvais le faire, en y mettant la réserve nécessaire dans la discussion de sujets de ce genre. Je crois qu'il est temps que le barreau réclame ses droits, et le temps n'est pas éloigné où il nous sera nécessaire d'aborder sérieusement l'étude de cette question. Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami d'Hastings, et tous ceux qui exercent la profession d'avocat peuvent aussi en faire foi, qu'il est aujourd'hui un grand nombre de sommités du barreau qui retirent des revenus bien plus élevés que les traitements des juges. Il y a même des avocats—et je sais que personne ici ne me contredira—qui reçoivent pour une seule cause des honoraires représentant plus que le traitement d'un juge pour toute une année. Que résulte-t-il de tout cela ? Il en résulte que ces avocats éminents continueront à s'en tenir à l'exercice de leur profession jusqu'à ce qu'ils aient dépassé l'âge de la vie active, alors qu'ils seront bien aise d'accepter une position de juge, et alors que leurs services ne peuvent plus être aussi précieux pour le pays. Mais il ne sert à rien de discuter tout cela pour le moment. Il est parfaitement admis que le gouvernement ne peut pas songer dans le moment à augmenter le traitement des juges. Mais je suis d'avis qu'il faudra s'y mettre avant longtemps, et alors je serai prêt à soumettre certains chiffres se rapportant à ce sujet. Même, j'ai déjà un dossier tout prêt, mais malheureusement je n'ai pas en ce moment ces papiers avec moi. Quand l'occasion s'en présentera de nouveau, je ferai toutes les observations que je juge nécessaires, et j'espère pouvoir alors être en mesure de corroborer mes exposés avec des chiffres qui mettront sous son jour réel la situation occupée par les membres du barreau.

M. R. L. BORDEN : L'une des grandes difficultés à propos des traitements des juges, est que, bien que le gouvernement et le parlement fixent le chiffre de ces traitements, nous n'exerçons aucun contrôle sur le nombre de ceux qui peuvent être nommés dans les différentes provinces. Je crois que le premier ministre s'est parfaitement rendu compte de cette difficulté, il y a de cela un certain nombre d'années, alors que le gouvernement dont sir John Thompson était le chef se mit en tête de proposer une mesure pour augmenter les traitements des juges. Si je me rappelle bien, le premier ministre, le ministre du Commerce et feu l'honorable David Mills déclarèrent alors, soit publiquement ou en particulier, qu'ils ne seraient pas disposés à appuyer cette mesure du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne saurait être ici question de moi.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que mon très honorable ami était alors d'avis que les juges étaient trop nombreux pour les fonctions qui leur étaient confiées, et que le parti conservateur qui avait charge de nommer les juges dans la province de Québec devait voir à ce qu'on ne demandât aucune augmentation de traitement. Bien entendu, si mon très honorable ami déclare que je fais ici erreur, je reconnais volontiers m'être trompé, mais ce que j'en ai dit m'a été communiqué par sir John Thompson lui-même.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que mon honorable ami admettra avec moi qu'il y a actuellement une anomalie dans notre constitution.

M. R. L. BORDEN : C'est bien ce que je disais, en commençant à présenter mes observations. Si vous prenez la totalité des taitements payés dans le moment à nos juges, je suis porté à croire qu'on admettra que ce total est pleinement suffisant pour nous assurer un excellent corps de juges dans toutes les provinces du Canada. Je crois que ce que nous payons est pleinement suffisant. La difficulté est que les juges sont trop nombreux, et qu'ils doivent par conséquent se contenter de moins. J'ignore quel peut être le nombre des nouveaux juges qu'on projette de nommer dans la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Probablement deux.

M. R. L. BORDEN : On doit nommer deux autres juges dans la province d'Ontario. Je ne suis pas très au courant des choses judiciaires de cette province, et j'ignore jusqu'à quel point ces nouveaux juges peuvent être nécessaires. Mais il me faut ici prendre note du fait qu'un des juges de la haute cour de cette province est en ce moment absent du siège de ses devoirs judiciaires, et qu'il fait actuellement partie de la commission du Yukon. Cela ne semble pas indiquer qu'il y ait en ce moment dans Ontario un besoin pressant de nouveaux juges, parce que je puis difficilement supposer qu'un juge accepterait de remplir un mandat de ce genre, si l'on avait absolument besoin de lui voir exercer les devoirs de sa charge dans cette province. C'est là une difficulté à laquelle il va nous falloir faire face avant longtemps dans ce pays. Je ne sais pas comment nous allons nous y prendre. Il y a actuellement plusieurs juges qui non seulement reçoivent suffisamment pour leurs services, mais même reçoivent trop. Je connais des juges qui touchent un traitement supérieur à la moyenne du revenu qu'ils ont jamais pu gagner alors qu'ils exerçaient leur profession d'avocat. Je sais que quelques-uns de ces juges ne sont pas occupés plus que trois ou quatre mois dans toute l'année. Eh bien ! cette question d'augmentation de traitement n'est pas une chose qui doive être abordée à la légère. D'un autre côté, plusieurs membres du barreau m'affirment qu'il y a des juges à Montréal qui non seulement sont occupés toute l'année, mais qui reçoivent aussi un traitement absolument insuffisant pour leur permettre d'avoir un train de vie conforme à la haute position qu'ils occupent.

Ce n'est pas là chose facile à aborder, et je ne sais quel remède nous allons bien pouvoir trouver à la situation, à moins que nous n'établissions par-ci par-là quelques différences, et ce serait certes là une tâche très difficile pour ce parlement ou pour tout gouvernement quelconque. Mais il me semble cependant qu'il est possible de faire quelque chose. Est-ce que le gouvernement ne pourrait pas, par exemple, chaque fois que les gouvernements provinciaux ont à nommer de nouveaux juges, s'assurer si ces nominations sont bien nécessaires ? Nous ne sommes pas tenus de fournir les traitements. C'est là chose entièrement du ressort de ce parlement et du gouvernement ; et si les gouvernements provinciaux insistent pour nommer de nouveaux juges, alors que ce gouvernement aurait décidé que ces nominations ne sont pas nécessaires, il peut être désirable dans un avenir plus ou moins prochain que le gouvernement prenne la responsabilité de refuser de payer les traitements des juges qui auraient été nommés au delà du nombre jugé nécessaire. Je partage entièrement l'avis exprimé par l'honorable ministre de la Justice au sujet de certains juges. Quant aux autres juges du Dominion, il me faut différer d'opinion avec lui, et je suis porté à croire qu'il admettra avec moi qu'il est certains juges qui n'ont presque rien à faire et qui par conséquent touchent un traitement trop considérable, alors qu'il en est plusieurs autres qui travaillent trop et ne sont pas assez payés.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là l'une des anomalies que nous avons dans notre constitution, et pour ma part, bien que j'aie déjà donné à ce sujet beaucoup d'attention, je n'ai jamais pu voir que nous pourrions réussir à obtenir satisfaction à moins d'adopter un remède absolument radical. Je me rappelle très bien qu'alors que sir John Thompson était ministre de la Justice, le sujet a été soulevé, et j'ai alors exprimé l'opinion que le système judiciaire de la province de Québec était très peu satisfaisant. Nous n'avons pas de juges de cour de comté dans notre province. Nous n'avons que des juges de la cour Supérieure, et j'ai toujours cru que le système en usage dans Ontario conviendrait bien mieux à notre province. J'ignore si sir John Thompson s'est mis alors en relations avec le gouvernement provincial, mais je sais que mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), alors procureur général, soumit un bill pour changer notre système judiciaire et le rendre conforme à celui d'Ontario. Malheureusement, ce bill ne fut pas adopté, et pour ma part je l'ai toujours regretté. Depuis que mes propres amis sont arrivés au pouvoir dans Québec, je les ai priés à diverses reprises de changer leur système judiciaire, mais ils me répondirent que cela était impossible parce que l'opinion publique s'y montrait adverse. J'espère qu'il y aura, l'un de ces jours, des changements dans l'opinion publique, et qu'il y aura avant longtemps en vogue dans la province de Québec un système judiciaire différent. Mais même alors l'anomalie dont on se plaint continuerait à exister, si on laisse aux législatures locales le droit de créer les cours et de fixer le nombre des juges, le parlement du Dominion ne se réservant que le droit de pourvoir aux traitements. Il va sans dire qu'il serait difficile de trouver une anomalie plus criante, parce que l'autorité législative

qui crée une cour de justice devrait aussi pouvoir payer les juges. Peut-être serait-il possible de trouver quelque remède à cette situation, si nous pouvions avoir le système de cours fédérales et provinciales qui prévaut aux Etats-Unis. Si nous avions des cours provinciales pour administrer les lois des provinces, et des cours fédérales pour administrer les lois du Dominion, je crois que ce serait plus logique et aussi plus utile pour les différentes provinces en général. Mais cela est encore fort loin, et nous ne pourrions pas du reste y arriver avec le système actuel. Telles que les choses sont actuellement, tout ce que nous pouvons faire c'est de traiter avec les législatures provinciales. Si ces législatures modifient la constitution de leurs cours et nous forcent de payer les traitements de leurs juges, je ne vois pas que nous puissions refuser de le faire. Si une législature provinciale, dans l'exercice de ses attributions comme législature, déclare que le besoin se fait sentir de telle ou telle cour et qu'elle doit se composer de tant de juges, je ne crois pas qu'il nous soit possible de venir lui dire : Vous êtes dans l'erreur, et nous ne paierons pas ce que vous demandez. Si nous avions raison de croire que la chose était injustifiable, ou qu'il pût y avoir une fraude quelconque, alors ce parlement aurait parfaitement le droit de refuser de se rendre à ces demandes. Mais étant donné qu'une législature a agi de bonne foi, je ne vois pas comment nous pourrions refuser de fournir les traitements demandés. Mon honorable ami le ministre de la Justice vient de donner avis d'une résolution afin de pourvoir au traitement d'un autre juge dans la province de Québec. Bien que je soutienne que le système judiciaire de Québec ne soit pas satisfaisant, je ne vois pas comment nous pouvons empêcher cela. Les juges du district de Montréal, dont a parlé mon honorable ami le leader de l'opposition sont certainement surchargés de travail. Mais, d'autre part, il y a des juges de la province de Québec qui ont peu de travail à faire, et qui même ont plus de loisirs que de travail durant l'année. Mais il ne faut pas oublier que la distribution géographique de la population est telle, qu'alors qu'on juge, dans une partie de la province, n'aura presque rien à faire, un autre juge au ailleurs plus de travail que ce dont il pourra s'acquitter. Prenez par exemple le comté de Gaspé, qui est une péninsule à l'extrémité de la province. La population y est très clairsemée, et il y a peu de chose à faire ; mais il faut cependant un juge à ce district. Même s'il n'y avait que trois ou quatre causes dans un an, il faut cependant que quelqu'un y voit. J'aimerais que nos juges fussent répartis dans Québec conformément à ce qui se voit dans Ontario, mais nous n'avons pas ce système. Si l'on veut me permettre d'anticiper sur le projet de l'honorable ministre de la Justice, ce serait de nommer un autre juge dans le comté de Pontiac. Ce comté fait partie du district judiciaire d'Ottawa, dont le juge siège à Hull. Chacun sait que le juge siégeant à Hull ne peut pas s'acquitter personnellement de toute la tâche qui lui incombe, et par conséquent il nous faut nommer un autre juge dans la province de Québec. Mais tout cela laisse fort à désirer. Nous n'avons rien à faire avec la constitution des cours, et cependant il nous faut pourvoir aux traitements des juges. Pour ce qui est de ces traitements, nous en sommes venus à la conclusion qu'il fallait un changement radical à cet égard. Mais on nous fait souvent remarquer que nous n'éprouvons aucune difficulté à trouver des titulaires chaque fois qu'une vacance se produit. Je ne veux pas dire que nous éprouvions des difficultés sérieuses ; mais je dois tout de même avouer que depuis que nous sommes au pouvoir, il nous est arrivé d'offrir des charges de juge à quelques-uns de nos plus grands avocats des diverses provinces, et que nous nous sommes heurtés à des refus.

M. MACLEAN : J'aimerais à faire observer au comité que ceux qui ont adressé la parole à ce sujet ont parlé de l'anomalie présentée par la constitution. Mais est-ce que la revision de la constitution n'est pas du ressort de cette Chambre ? Est-ce que nous ne voyons pas beaucoup de ces anomalies constitutionnelles au sujet de diverses autres choses ? Notre constitution nous sert déjà depuis une trentaine d'années, et depuis lors plusieurs difficultés ont surgi. La province d'Ontario s'agite actuellement au sujet de ce qu'elle croit être la perte de ses droits municipaux, et la même chose peut survenir dans Québec. Il me semble que quand on voit des avocats venir parler en cette Chambre d'anomalies constitutionnelles, ils devraient pouvoir trouver remède à la situation. Chaque parlement a le devoir de trouver moyen de faire face à des griefs constitutionnels. Ces griefs ne font que s'accroître, et je crois que le temps est arrivé où ce parlement, tant en cette Chambre qu'au Sénat, va être forcé de donner son attention à cette question de la revision de la constitution. C'est une question fort ardue, mais le parlement ne doit pas faillir à son devoir, et le temps est arrivé de se mettre à l'œuvre. J'aimerais à voir ce parlement, après en avoir conféré avec les législatures provinciales, s'aboucher avec le gouvernement impérial et prier celui-ci de vouloir bien apporter remède à la situation.

M. GOURLEY : Je ne puis pas admettre que parce qu'une législature provinciale adopte un acte créant une nouvelle cour, ce parlement doive acquiescer, et trouver le juge et le traitement attaché à sa charge.

Je ne crois pas que ce soit là une juste interprétation de la constitution. Il y a quelques années, j'ai lu dans un de nos journaux de loi un article fort bien pensé, démontrant que ce parlement possède un droit constitutionnel absolu de refuser de s'occuper de cette question du traitement des juges, que

nous siégeons réellement comme parlement d'appel et que, sans nier aux législatures provinciales le droit de créer un nouveau juge, ce parlement, par suite de la responsabilité qui incombe respectivement aux parlements fédéral et provinciaux, a le droit de refuser de nommer tel juge. Nous avons dans toute son intégrité le droit constitutionnel d'agir dans les limites des pouvoirs qui sont accordés à ce parlement, tout autant que les législatures provinciales ont le pouvoir complet de faire ce que la constitution leur permet. On ne saurait accepter pour un instant une interprétation de la constitution à l'effet de changer ce parlement qui est supérieur en un parlement inférieur. En ma qualité d'avocat, je désire déclarer que je ne partage pas cette manière de voir, et je crois que ni le ministre de la Justice, ni le premier ministre ne voudront se rallier à une théorie semblable. Le parlement fédéral possédant le pouvoir d'avoir la haute-main sur la nomination des juges et de payer à ces derniers leur traitement, et cela en vertu de la même loi qui permet aux législatures provinciales d'établir une cour de justice, toutes les parties de cette loi doivent être interprétées de façon à concorder les unes avec les autres et à nous accorder pleine liberté d'exercer notre discrétion dans ces questions.

On ne saurait vraisemblablement dire que ce parlement doit dépendre des législatures provinciales, lorsqu'il s'agit d'un détail de la constitution aussi important que celui de la nomination des juges et du paiement de leurs traitements. Je ne veux pas attaquer la sagesse de la législature provinciale intéressée dans le cas qui nous est soumis. Je maintiens cependant, qu'il appartient à ce parlement de déclarer s'il mettra à exécution la recommandation de cette législature. Nous devons déterminer la politique juste qui s'appliquera à des cas semblables. Sans doute, et en dernier ressort, le peuple aura à se prononcer sur cette question comme sur toutes les autres. Je n'aime pas cette idée de toucher à la constitution, suggérée par mon honorable ami de Toronto (M. Maclean).

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Nous avons une constitution admirable et lorsqu'on interprète justement ses différentes parties, on les trouve en harmonie parfaite. Je désire, maintenant, aborder un autre sujet. L'autre jour, le ministre de la Justice disait qu'il y avait deux classes de la société qui ne jouissaient pas de la confiance publique, la classe des avocats et celle des juges. Si l'honorable ministre n'a voulu que plaisanter, je n'ai aucune objection à soulever à ce propos, mais s'il entendait parler sérieusement, je refuse d'être compris dans une déclaration semblable. Dans le comté que j'habite, les avocats, quelles que soient leurs opinions politiques, sont des hommes qui dominent et dirigent le sentiment public, qui l'inspirent ou le modifient. Ils jouissent absolument de la confiance du peuple qui les choisit comme ses représentants au parlement. Quand les citoyens veulent des hommes d'énergie, des hommes d'expérience ils choisissent des avocats honnêtes et leur confient leurs affaires.

Je dois déclarer que les avocats qui font partie de cette Chambre prétendent posséder la confiance du peuple du Canada plus que les membres d'aucune autre profession Nous trouvons ici un bien plus grand nombre d'avocats que de personnes appartenant à aucune autre classe de la société. Je respecte ceux qui n'appartiennent pas à la profession légale, et je dois dire qu'ils ont le bon esprit, dans toute occasion, lorsqu'il s'agit de questions difficiles, de demander l'avis d'avocats expérimentés. Au nom des membres du barreau du district où je demeure, je puis dire qu'ils occupent la plus haute position dans la société. Rien au monde ne me fait autant plaisir que d'être jugé par des hommes intelligents qui n'appartiennent pas à la classe des avocats. Ces sortes d'attaques nous font du bien. Je considère celles-ci de la même façon que je juge la conduite d'une épouse indulgente et bonne qui trouve à redire à la conduite de son mari, non pas qu'elle ne respecte pas ce dernier, mais parce qu'elle croit qu'un animal déraisonnable a besoin de quelques conseils. Ceux qui ne font pas partie du barreau s'imaginent qu'un animal déraisonnable—un avocat peut-être—a besoin d'avis raisonnables, et c'est pourquoi je ne trouve rien à redire à cette manière d'agir. Je suis convaincu que ces personnes ont le plus profond respect pour un avocat habile et honnête, qui est le conseiller le plus sûr qu'elles puissent avoir dans aucune circonstance.

M. SPROULE : J'ai entendu répéter bien souvent, ici même, que les traitements des juges sont trop peu élevés, parce que ces juges pourraient gagner plus d'argent en pratiquant comme avocat qu'en exerçant leurs fonctions de magistrats. En vertu du même raisonnement, le traitement d'un juge est trop minime si on n'accorde à ce magistrat un traitement équivalent à ce qu'il pourrait gagner en pratiquant sa profession d'avocat. A mon point de vue, ce n'est pas là le principe qu'il faut suivre. Examinons ce qui en est, en tenant compte du temps qu'il faut à un avocat pour acquérir la connaissance de sa profession et de ce qu'il lui en coûte, et comparons sa position, sous ces rapports à celle d'un ingénieur civil, d'un médecin ou de tout autre membre des autres professions libérales. Comparons d'abord l'avocat au médecin. Dès que l'avocat commence à étudier sa profession, il gagne de l'argent.

Une VOIX : Non.

M. SPROULE : Je remarque qu'il gagne généralement assez pour pouvoir poursui-

vre ses études. Le contraire existe pour le médecin. Il lui faut étudier cinq années durant, pour se préparer à l'exercice de sa profession ; du jour où il commence ses études, il doit dépenser continuellement ; il lui faut consacrer cinq ans de sa vie et $1,000 ou $2,000, pour acquérir la connaissance de sa profession, avant de pouvoir gagner un dollar. Je suppose que l'avocat et le médecin ont reçu une instruction semblable, avant de commencer leurs études. Il faut quatre ans à un avocat pour pouvoir exercer sa profession, et durant ce temps, au lieu de dépenser de l'argent il en gagne. Est-il vrai que les médecins gagnent plus ou autant que les avocats ? Ils doivent dépenser plus pour acquérir la connaissance de leur profession et, en vérité, ils gagnent moins d'argent. Je prétends que la moyenne de traitement payé à un juge, ne devrait pas être basée sur ce qu'un avocat peut gagner, avant de faire partie de la magistrature du pays. Au contraire, elle devrait être proportionnée à ce qui est une rémunération juste pour les hommes qui appartiennent à d'autres professions, qui sont aussi intelligents que les avocats, et qui ont dépensé autant de temps et d'argent pour pouvoir exercer leur profession. Ils sont très rares au Canada les médecins qui ont un revenu net de plus de $4,000 par année ; cependant, on nous parle d'avocats qui gagnent $10,000, $12,000, $15,000, $20,000 et $25,000. On vient nous dire qu'on ne peut décider les meilleurs avocats à devenir juges, si on ne leur accorde un traitement équivalant à ce qu'ils gagnent en exerçant leur profession. A mon sens, les avocats reçoivent plus d'argent que ne valent leurs services ; autrement dit, on leur accorde le pouvoir de réclamer des honoraires trop élevés. Des hommes qui commencent leurs études avec autant d'aptitudes que les avocats peuvent en avoir, qui dépensent tant d'argent pour acquérir la connaissance d'aucune autre profession libérale, devraient, leurs études terminées, pouvoir gagner autant que les avocats ; autrement, ils ne sont pas payés assez cher, ou bien les avocats le sont trop. Les médecins généralement ne se plaignent pas de ce que leur rapporte leur profession. Ce ne sont que les avocats et les juges qui réclament continuellement parce qu'il n'y a aucune limite à leur avarice. Il y a quelques années à peine, j'ai connu un avocat qui a retiré un chèque de $10,000 pour avoir conduit un procès. Quelqu'un voudra-t-il prétendre que ce même avocat avait véritablement gagné ce montant ? Quant à moi je ne le crois pas, mais parce qu'il a pu obtenir la fin que désiraient ses clients, parce qu'il a été assez intelligent pour permettre à ces derniers de se soustraire à la loi et de damer le pion à la partie adverse qui jouait avec lui cette partie d'échecs qu'on appelle la loi, il a retiré le montant que j'ai mentionné. Peut-on prétendre qu'il a gagné véritablement cet argent ? A mon avis, non.

Je ne crois pas qu'il y ait, aujourd'hui, au Canada, un avocat qui, si on lui payait la valeur réelle de ses services, pourrait gagner $20,000 ou plus. Combien de médecins gagnent ce montant ou même la moitié de ce dernier—je parle d'un revenu net ? Il n'y en a pas un par mille, et, cependant, pour exercer leur profession, ils sont obligés de dépenser beaucoup plus que ne le font les avocats. Leur vie est beaucoup plus ardue et plus fatigante; ils doivent être au poste le jour et la nuit, sans pouvoir consacrer un seul instant à leurs relations de famille; mais l'avocat, lui, peut travailler à des heures raisonnables, et consacrer le reste de son temps au repos ou à des amusements, à son choix. Je crois que le travail fait pour rien par les médecins vaut plus que ce que les avocats gagneraient, si leurs services étaient payés à leur juste valeur. Prenons les professeurs de nos universités; ce sont des hommes très capables et très intelligents; combien gagnent-ils ? Et les ministres de l'Evangile qui retirent, je crois, des émoluments assez élevés, combien reçoivent-ils ? Voici les ingénieurs civils, les arpenteurs provinciaux ou des personnes appartenant à d'autres professions; on peut les comparer, en toute justice aux membres du barreau. Il n'en serait pas ainsi d'un expert dans les questions de chemin de fer, parce qu'il s'agit d'une personne qui possède des talents naturels pour cet ouvrage, et qui a apporté une attention continue et sérieuse à ce genre de travaux durant, peut-être, une période de vingt à vingt-cinq ans, avant de pouvoir obtenir le maximum du revenu qu'il peut retirer. Mais on dit: Prenez les hommes qui gèrent les grandes corporations financières. Eh bien! on évalue ce qu'ils peuvent gagner selon les traits distinctifs du juif qu'ils ont dans leur figure; ce sont des gens qui n'ont aucun sentiment de compassion, aucune miséricorde dans leurs transactions, qui sont prêts à faire disparaître tout ce qu'il y a devant eux, et à obliger tout le monde à se soumettre à leurs exigences, tout aussi facilement qu'ils pourraient mettre en mouvement une pièce d'une machine. Voilà comment ces hommes font voir combien ils peuvent gagner. Ce n'est pas parce qu'ils sont humains, bons et sympathiques, ou parce qu'ils distribuent une partie de leurs richesses à ceux qui sont dant le besoin, mais c'est parce qu'ils n'ont pas de cœur et qu'ils font preuve de quelque habileté pour préparer des projets, des entreprises, dans le but d'obtenir du pays, sans donner en retour, un montant considérable d'argent, ou de soutirer cet argent des personnes qui sont forcées de négocier avec eux pour emprunter de l'argent, ou pour toute autre fin. S'ils peuvent trouver un moyen pour retirer du peuple plus d'argent qu'ils n'en devraient avoir, ils exigeront des salaires très

élevés. Ce n'est pas là le critérium qui doit nous guider dans l'estimation que nous devons faire des traitements convenables à accorder à nos juges; à mon avis, on devrait considérer ce que des hommes appartenant à d'autres professions peuvent gagner, en tenant compte de ce qu'il leur a fallu dépenser pour acquérir leurs brevets, et du nombre d'années qu'ils ont consacrées à l'étude de leur profession.

M. BENNETT : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander quels sont les honoraires que réclame d'ordinaire un médecin éminent de Toronto, qu'on appelle pour rendre témoignage comme expert dans une cause ?

M. SPROULE : La loi lui accorde $4 par jour.

M. BENNETT : Oui, mais la partie qui l'a fait demander, doit lui payer de $75 à $100. Je suis certain de cela, parce que j'ai eu l'expérience de la chose moi-même.

M. SPROULE : Libre à lui d'être ou de ne pas être témoin ; mais, s'il accepte, tout ce qu'il peut réclamer, c'est $4 par jour, plus ses frais de déplacement.

M. GOURLEY : J'allais citer un fait, en parlant de la question de savoir si ce parlement doit nommer des juges, lorsqu'une législature a établi une cour de justice. La législature de la Nouvelle-Ecosse avait établi des cours de comté pour six ou huit ans, Le gouvernement de sir John Macdonald était au pouvoir alors et, d'après l'avis de quelques personnes qui lui faisaient remarquer que ces cours n'étaient pas nécessaires, sir John a refusé de nommer des juges pour sept ou huit ans. Nous avons donc un précédent, puisque le parlement a refusé d'accéder aux vœux exprimés par une législature provinciale. Le parlement a décidé de ne pas accepter l'avis de cette dernière, et nous n'avons eu qu'à suivre cette décision. Nous avons reconnu que ce parlement avait le droit d'étudier cette question, tout autant que la législature provinciale.

M. LENNOX : Mon honorable ami de Grey-est a porté un défi aux avocats, d'une façon plutôt amusante et qui sans doute est très instructive, si l'on se place au point de vue de la profession médicale ; mais je ne crois pas qu'il existe de querelle entre les médecins et les avocats, et je ne veux pas en voir surgir. Je crois que cela serait dangereux pour les avocats, car nous devons nous soumettre aux ordonnances des médecins, dans certains cas, et il vaut mieux pour nous conserver leurs bonnes grâces. La question de fixer les traitements des juges présente, sans doute, des difficultés considérables. Je ne crois pas que ces traitements doivent être trop minimes, mais il est possible que nous nous trompions en croyant que ceux qui président nos cours de justice, doivent nécessairement retirer un revenu aussi considérable que le montant qu'ils gagnaient, lorsqu'ils n'étaient qu'avocats. La pratique de la profession légale présente beaucoup d'incertitudes, et, toute sa vie, un homme ne peut soumettre son esprit à cette tension considérable nécessaire pour s'assurer un revenu élevé. C'est pourquoi il est possible que nous ne soyons pas obligés d'accorder à un juge un traitement aussi considérable que le revenu qu'il se serait fait en pratiquant au barreau.

Il est un autre point auquel je pourrais faire allusion. Nous nous trompons en croyant que dans tous les cas, l'avocat le plus brillant fera le meilleur juge. Il y a des cas où le fait s'est produit, mais il y en a probablement un plus grand nombre où l'on constate le contraire. Il faut des aptitudes différentes pour constituer un bon juge. J'ai constaté, au cours de ma carrière comme avocat, comme ont pu le faire, sans doute, non seulement les membres du barreau, mais encore ceux qui n'appartiennent pas à ce dernier, nombre de cas remarquables où nous avons été désappointés jusqu'à un certain point, à la suite de la nomination comme juges, d'avocats très brillants.

Il y a, par contre, nombre de cas où des hommes peu brillants, mais d'un jugement sain, ont fait d'excellents juges. Il faut étudier cette question avec calme, sans soulever une classe contre une autre, et uniquement dans le désir d'avoir comme juges des hommes qui feront honneur à leur position. Les médecins n'ont besoin de rien. Ils ne recherchent pas des positions, bien que je ne crois pas qu'ils les refuseraient s'ils pouvaient en avoir quelques-unes. Je ne cherche pas querelle à mon honorable ami de Grey-est sur cette question, ou sur celle de savoir si les avocats gagnent ou ne gagnent pas ce qu'on leur paie. Il est assez difficile de juger combien l'avocat gagne, mais il n'y a aucun criterium qui nous permette de déterminer, avec quelque exactitude, quels sont les revenus d'un médecin. C'est une question pour ce dernier de tuer ou de guérir, et dans nombre de cas, les honoraires sont les mêmes. On peut ajouter encore, à ce sujet, que les médecins fixent eux-mêmes leurs honoraires. Ils disent ce que devra être leur tarif, et celui-ci est aussitôt accepté. Le tarif des avocats est fixé par la loi. A mon avis, on ne saurait arriver à un but désirable, en se servant de comparaisons, dans la discussion de cette question.

L'article est adopté.

On fait rapport sur le bill qui est lu une troisième fois et adopté.

SERVICE DE NAVIRES ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour considérer la résolution suivante:

Qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour accorder une subvention, ne dépassant pas $133,333.33 par année, pour un ser-

vice de navires entre le Canada et la France.—Le ministre du Commerce.

M. TAYLOR : Vu l'absence de l'honorable ministre du Commerce et du chef de l'opposition, je crois que cet item devrait rester en suspens.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai proposé que la Chambre se formât en comité, pour produire le renseignement que m'a demandé mon honorable ami, le leader de l'opposition. Je dépose ces documents sur le bureau de la Chambre. Je suggérerais que rapport fût fait sur cette résolution; cela me permettrait de présenter le projet de loi qui s'y rattache et d'avoir ainsi l'occasion de le discuter, lorsqu'il sera lu une première fois.

Rapport est fait sur la résolution qui est lue une première et une seconde fois, puis adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je présente le bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu une première fois.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

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

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous, demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Du bill concernant le remaniement de la carte électorale du pays.

M. SPROULE : Nous voilà rendus au septième mois de la session. D'après ce qu'on nous a laissé entendre, il y a quelques jours, le gouvernement se propose de présenter les résolutions concernant les chemins de fer, lesquelles pourront avoir une portée importante sur le projet de loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique que nous discutons maintenant. Le premier ministre peut-il nous dire quand seront soumises les résolutions concernant les chemins de fer et les estimations supplémentaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Le budget supplémentaire sera présenté dès le commencement de la semaine prochaine. Aussitôt après, viendront les subventions aux chemins de fer.

M. TAYLOR : L'imbroglio avec l'auditeur général va-t-il bientôt prendre fin ? Un certain nombre de membres de la droite et de la gauche trouvent que cet état de choses offre beaucoup d'inconvénients, vu qu'ils ne peuvent retirer leur indemnité, ni même un accompte sur cette dernière. D'après les rapports des journaux, l'auditeur général déclare qu'il n'est pas responsable de cette difficulté.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question a bien sa raison d'être, vu surtout que nous sommes dans la semaine de l'exposition et que certains députés peuvent avoir besoin de quelque argent pour prendre part à ces fêtes. Mais il me fait peine de ne pouvoir fournir aucun renseignement. Dans l'état où en est cette affaire, l'auditeur général a le droit et le pouvoir de créer cet imbroglio, et il est heureux d'user de ce privilège.

M. GOURLEY : Dans l'intervalle le ministre des Finances ne pourrait-il pas avancer lui-même un certain montant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que mon crédit ne soit assez bon.

M. SPROULE : Il faudra mettre le gouvernement en faillite.

La motion est adoptée et la séance levée à dix heures quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 16 septembre 1903.

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

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Puis-je demander si les documents qui ont été soumis au comité chargé d'étudier le bill de la répartition de la représentation, ont été déposés sur le bureau de la Chambre et mis à la disposition des députés. Dans la négative, je proposerai que ces documents soient déposés sur le bureau sans délai.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas connaissance qu'ils aient été déposés sur le bureau, mais je ne m'oppose pas à ce qu'ils le soient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puis-je savoir de quels documents il s'agit ?

M. BORDEN (Halifax) : La transcription des dépositions et les amendements qui ont été proposés, enfin, tous les papiers produits devant le comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si ma mémoire est fidèle, d'après une entente, chaque membre du comité a reçu une copie faite à la machine de toutes les dépositions. Il a été convenu que les amendements ne seraient pas communiqués à la Chambre sous forme de rapport de la minorité, parce que mon honorable ami désirait les discuter avec quelques-uns de ses partisans. Plus tard, la Chambre a ordonné l'impression et la distribution de mille exemplaires à l'usage des députés

et de tous ceux qui en demanderaient. Ce sont les seuls documents que je connaisse.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a peut-être parfaitement raison. Je désire seulement m'assurer que tous les documents communiqués au comité ont été déposés sur le bureau. Quant à l'impression des amendements, je constate que leur nombre n'a permis d'en distribuer qu'un exemplaire à chaque député. C'est en vain que j'ai voulu me procurer un exemplaire supplémentaire ce matin. J'en avais un, mais il était incomplet et je n'ai pas pu en avoir un autre. Il est regrettable qu'on ait imprimé un si petit nombre d'exemplaires, car chaque député aurait dû en recevoir une demi-douzaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mille exemplaires ont été imprimés et je ne conçois pas que l'édition soit épuisée.

M. KEMP : Pas mille. Le premier ministre a dit qu'il n'y en avait que deux ou trois cents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que le premier ministre ait dit rien de semblable. Le secrétaire du comité, en sa qualité officielle, a commandé l'impression de mille exemplaires et la distribution de 213 ou 214 exemplaires aux membres de la Chambre et de 80 aux sénateurs. C'est ce qu'a déclaré le premier ministre, et il doit rester encore 700 exemplaires disponibles.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne connais rien personnellement; mais j'ai fait demander un exemplaire ce matin, de la manière ordinaire et je n'ai pas pu l'avoir. Mon secrétaire, chargé du message, a pu se tromper.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La même chose m'est arrivée l'autre jour. Je désirais avoir un second exemplaire et on m'a répondu qu'ils avaient tous été distribués.

M. SPROULE : Il y a encore d'autres documents, tels que les contre-projets indiquant dans chaque cas le chiffre de la population, qui ont été soumis au comité mais n'ont pas été déposés sur le bureau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est possible.

M. BORDEN (Halifax) : Avec l'assentiment de l'honorable ministre, je proposerai qu'il soit enjoint au secrétaire du comité de transmettre au greffier de la Chambre tous les documents qu'il a entre les mains concernant ce bill.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il serait plus régulier d'ordonner au comité de présenter un rapport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du consentement unanime de la Chambre, la motion du leader de la gauche peut probablement être adoptée. Elle ne saurait soulever aucune objection.

Le PREMIER MINISTRE : Si je comprends bien, mon honorable ami désire avoir le compte rendu des délibérations et tous les papiers qui se trouvent entre les mains du secrétaire du comité. Si cette motion est régulière, je n'ai rien à dire.

La motion est adoptée.

INTERPELLATIONS.

TABLEAU DU RECENSEMENT.

M. BLAIN :

1. Combien de réponses ont été inscrites sur les tableaux de recensement et combien de réponses à des questions devant être posées par les recenseurs ont été inscrites en 1891 et 1901 dans chaque municipalité des comtés de Peel, Halton et Cardwell ?

2. Combien de colonnes ou de tableaux dans chacune desdites municipalités ne contenaient aucun chiffre ou aucune réponse en 1891 et 1901, respectivement ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Relevé indiquant le nombre de réponses faites aux questions posées dans les tableaux du recensement en 1891 et 1901, dans chaque municipalité du district électoral de Cardwell et dans la subdivision de Chinguacousy dans le district électoral de Peel, et indiquant aussi le nombre de colonnes laissées en blanc dans les tableaux des recensements de 1891 et de 1901 par les recenseurs des différentes municipalités.

Districts et subdivisions.	Nombre de réponses inscrites.		Colonnes blanches.	
	1891.	1901	1891.	1901.
Cardwell—				
Adjala	42,151	62,153	1,669	1,106
Albion	53,859	78,735	2,365	1,605
Bolton-Village	10,963	15,865	639	240
Caledon.....	88,237	118,345	4,028	2,252
Mono.....	61,021	90,326	2,506	1,728
Total	256,231	365,424	11,207	6,931
Peel—				
Chinguacousy..	82,179	120,146	3,336	1,981

TAUX DU TRANSPORT DU BLE.

M. KEMP :

Quel taux est exigé par 100 livres pour le transport du blé entre les points suivants de l'Ontario et Montréal, et quel est le parcours, en milles, dans chaque cas :—Severn, Stayner, Meaford, Barrie, Milton, Orillia, Midland, Napanee, Cannington, Beaverton, Elmvale, Brampton, Peterborough, Penetanguishene, Collingwood, Tara, Mount-Forest, Port-Elgin, Paisley, Wiarton, Owen-Sound, Chesley, et Oakville ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le taux exigé pour le transport du blé, par cent livres, entre les endroits mentionnés et Montréal, est indiqué dans le tableau suivant, ainsi que le parcours dans chaque cas :

	Taux par 100 lbs de blé. cents.	Parcours. milles.
Severn à Montréal..	14	362
Stayner à Montréal..	14	394
Meaford à Montréal..	14	422
Barrie à Montréal..	12½	370
Milton à Montréal..	12	373
Orillia à Montréal..	12½	354
Midland à Montréal	14	388
Napanee à Montréal..	10	198
Cannington à Montréal.. ..	11	331
Beaverton à Montréal..	12½	333
Elmvale à Montréal..	14	395
Brampton à Montréal..	12	354
Peterborough à Montréal ..	10	286
Penetanguishene à Montréal.	14	410
Collingwood à Montréal.. ..	14	402
Tara à Montréal..	14	472
Mount-Forest à Montréal ..	13	435
Port-Elgin à Montréal..	14	478
Paisley à Montréal	14	466
Myrtle à Montréal....	10	313
Owen-Sound à Montréal.. ..	14	495
Chesley à Montréal	14	459
Oakville à Montréal..	12	354

PUBLICATIONS HEBDOMADAIRES.

W. SCOTT :

1. L'attention du gouvernement ou de quelqu'un de ses membres a-t-elle été appelée sur le fait qu'il est importé en ce pays des publications hebdomadaires dans le genre des histoires de "Jesse James," "Diamond Dick," etc., qui sont de nature à pousser les jeunes gens dans la carrière du crime ?

2. Cette littérature est-elle importée en Canada, en franchise, à titre de publications hebdomadaires ?

3. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du gouvernement de continuer à permettre l'entrée de ce genre de publications ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : I. On a signalé au gouvernement l'importation de ces publications.

2. A la connaissance du gouvernement, ces publications ne sont pas admises en en franchise au Canada.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de pourvoir à la nomination d'un juge additionnel de la cour Supérieure de Québec, et de lui donner un traitement de $4,000 par année.

L'AUDITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant de passer à l'ordre du jour, je prierai le gouvernement de déposer sur le bureau de la Chambre, le plus tôt possible et avant de mettre à l'étude le bill modifiant l'acte de l'audition des comptes publics, toute la correspondance, les documents et les papiers concernant la modification projetée et le différend survenu entre le gouvernement et l'auditeur général, afin de nous fournir des renseignements complets sur la nature précise des difficultés qui ont donné lieu à la présentation de ce projet de loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'oppose pas au dépôt de la correspondance. Je ne suis pas certain qu'elle ait trait au bill, mais elle se rapporte aux événements antérieurs.

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour délibérer le bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes, tel qu'il a été rapporté par le comité spécial.—Le premier minstre.

Article 14—comté de Norfolk.

M. LENNOX : Avant que le comité étudie ce bill, je ferai observer au leader du gouvernement qu'il nous est très difficile d'entendre ce qui se dit dans cette enceinte, par suite des conversations qui ont lieu dans les corridors, et je crois qu'il serait à propose d'adopter des mesures pour prévenir ces interruptions.

Le PREMIER MINISTRE : En effet, il est difficile d'entendre ce qui se dit d'un côté à l'autre de la Chambre, et il serait bon que les députés puissent comprendre ce qui se passe.

L'honorable M. TISDALE : M. le président est d'avis que la proposition d'amendement que j'ai présentée est irrégulière et nous la laissons en suspens. Si elle est irrégulière, je devrai la proposer de nouveau plus tard; mais, dans le cas contraire, nous pourrions nous en occuper imédiatement.

Le PREMIER MINISTRE : M. le président a déclaré qu'elle était irrégulière, cependant l'honorable député peut la présenter en aucun temps comme motion principale.

L'honrable M. TISDALE : J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Attendu que d'après le bill, dans 50 districts électoraux les moins populeux de la province d'Ontario, la population moyenne est de 21,115 habitants ; et attendu que la population des cinq circonscriptions électorales de Norfolk, d'Haldimand, de Welland, de Lincoln et de Wentworth, à l'exclusion d'Hamilton, s'élève à 139,338 habitants, ce qui donne 27,867 comme unité servant de base à la représentation de ces cinq districts. Qu'il soit résolu que, dans l'opinion de ce comité, les districts mentionnés en dernier lieu ont le droit d'élire six représentants et que l'annexe soit modifiée en conséquence.

Je soutiens que cela ne constituera pas une violation du principe sur lequel le bill est basé. Ma proposition ne se rapporte qu'à la répartition de la représentation confiée à un comité spécial. Ce comité ayant présenté son rapport à la Chambre, celle-ci peut modifier à sa guise la répartition des comtés. Ma proposition ne va peut-être pas assez loin, mais je ne veux pas donner la manière de répartir la population de ces cinq comtés. Si j'en juge par le débat antérieur, le leader de la droite n'est pas disposé à accepter cette motion et tout ce que je demande c'est qu'elle soit mise aux voix. Je veux simplement présenter l'opinion du comté, ce qui aura pour effet d'abréger le débat qui aura lieu lorsque le bill sera voté en troisième délibération. Toutefois, si on juge que ma motion n'est pas assez détaillée, il sera facile de la modifier, si le comité se prononce en faveur du principe. Que ma motion soit régulière ou non, je soutiens qu'avec l'assentiment du comité, elle peut être mise aux voix, ce qui abrègera les procédures ultérieures, car je pourrais difficilement faire ma proposition lors de la troisième délibération sans entrer dans certaines explications.

Le PREMIER MINISTRE : En présentant cette motion, mon honorable ami nous demande virtuellement de modifier le fond en comble le projet de loi dont le comité a fait rapport et de rayer l'annexe adoptée en partie du consentement de l'opposition et en partie la majorité des voix. L'honorable député voudrait poser un nouveau principe. Je ne crois pas toutefois que ce principe puisse s'appliquer à tout le bill. La proposition que renferme l'amendement n'est pas de la nature d'un principe; elle a simplement pour but de choisir un certain nombre de comtés et d'en remanier la carte électorale. Mais, si nous nous rendons à cette demande, qu'adviendra-til des autres districts électoraux ? Si vous touchez à l'un, et à plus forte raison à cinq d'entre eux, il vous faudra faire un remaniement général. J'ai écouté avec un vif intérêt le discours que mon honorable ami a prononcé l'autre jour et au cours duquel il a, pour cause, manifesté beaucoup de ressentiment. C'est avec éloquence qu'il a soutenu que la population d'Ontario serait sensible à tout empiètement fait sur le comté de Norfolk, l'un des endroits historiques du pays. Il a dû invoqué un argument qui a dû compter pour beaucoup aux yeux de certains de ses amis et qui m'a certainement impressionné, car je voudrais, pour ma part, respecter les vieilles traditions historiques de ce comté autant que possible. Mais, malheureusement, il nous faut vous plier aux circonstances et, malgré nos efforts et notre désir, nous avons été obligés dans le passé et nous sommes obligés dans la présente circonstance, d'oublier quel que peu ces traditions historiques. Cependant, mon honorable ami peut se consoler, et j'en éprouve moi-même quelque soulagement, en apprenant que le comté de Norfolk, l'un des plus anciens comtés du pays comme l'honorable député l'a dit à bon droit l'autre jour, ne disparaîtra pas. Les deux circonscriptions de Norfolk n'existeront plus, mais elles étaient de création relativement récente. Je ne crois pas qu'elles existaient avant la confédération, mais quant au vieux comté de Norfolk, son origine remonte aux premiers jours de l'histoire du Haut-Canada. Aussi, je me réjouis, et mon honorable ami se réjouira avec moi, de voir que le comté de Norfolk demeurera l'un des coins historiques du pays ; mais, s'il devait disparaître, la chose ne serait pas sans précédent. L'honorable député se rappelle qu'il y avait parmi les premiers districts électoraux de la province d'Ontario, un endroit historique plus ancien et plus vénéré encore que Norfolk—la ville de Niagara qui était intimement liée à l'histoire des premiers établissements du Haut-Canada. Lors de la confédération, la ville de Niagara formait l'une des circonscriptions électorales d'Ontario ; mais elle a dû disparaître, par suite de la nécessité où nous étions d'accorder de nouveaux représentants à d'autres centres dont la population augmentait plus rapidement. Le vieux collège électoral de Niagara qui faisait partie du bagage des traditions historiques de mon honorable ami, plus ancien que le comté de Norfolk, a dû disparaître un jour. Nous n'entendons plus les échos de cette Chambre résonner du nom de Niagara, bien que ce nom ait souvent retenti à nos oreilles dans les premiers jours de la Confédération, et, bien que des membres influents du parti conservateur aient représenté autrefois ce comté. Il a dû disparaître par suite de l'accroissement de la population des nouveaux établissements d'Ontario. Nous avons donc dû, bien à regret, accomplir une tâche désagréable à cet égard. Je puis dire, et chacun en conviendra, que la présente répartition des sièges de la province d'Ontario est l'une des plus difficiles, et même la plus difficile, de toutes celles que le parlement a eu à faire depuis la confédération. En 1872 et en 1892, une tâche aussi ingrate n'a pas été dévolue au parlement et la répartition n'a pas entraîné des conséquences aussi pénibles. En 1872, il fallut augmenter la représentation d'Ontario, et, en 1882, nous eûmes à l'augmenter de nouveau. En 1892, il n'y eut pas d'augmentation et je crois qu'il n'y eut pas de diminution non plus, mais cette fois-ci, la première depuis la confédération, le devoir incombe au parlement de retrancher au lieu d'ajouter. Mon honorable ami admettra que, dans un pays comme le Canada où la population augmente et se déplace constamment, la tâche d'augmenter est plus agréable, mais elle est beaucoup plus facile. Dans cette circonstance, le gouvernement avait malheureusement à retrancher six collèges électoraux de la province d'Ontario. Où promènerait-on la serpe ? La tâche est

désagréable et ne saurait être accomplie sans que nous rencontrions des résistances, sans que nous entendions des remontrances innombrables touchant les comtés qu'il faudrait épargner, quitte à frapper ailleurs. Bien que je ne sois pas citoyen de la province d'Ontario, je puis dire qu'on m'a souvent représenté qu'il ne fallait pas faire disparaître le collège électoral auquel appartenait mon interlocuteur, mais le voisin, et alors ceux du comté voisin me déclaraient qu'il fallait faire disparaître le premier. Par exemple, le comté de Bruce envoie trois représentants dans cette Chambre, Norfolk en envoie deux, ainsi que Victoria. Le représentant de Victoria-nord (M. Hughes) a fortement regimbé, si je puis m'exprimer ainsi, contre le projet de n'accorder que deux représentants à ce comté. Ceux du comté de Bruce ont fait de vigoureuses remontrances et ont vigoureusement protesté contre la diminution de la représentation de ce comté.

De plus, le comté de Middlesex dont nous avons tant entendu parler ces jours derniers, et que les députés de la gauche nous reprochent d'avoir favorisé injustement parce qu'il élira trois députés, envoie aujourd'hui quatre représentants dans cette Chambre. Mais, la tâche pénible nous incombait d'enlever six collèges électoraux à la province d'Ontario, et quels sont ceux qu'il fallait faire disparaître ? Voilà où la difficulté se présente. Le comité nous a fait des représentations à ce sujet. Si je ne me trompe pas, ses membres sont tombés d'accord sur certains points et ils ont différé d'opinion sur d'autres. Si mes renseignements sont exacts, le compte rendu des délibérations prouvera qu'en ce qui a trait au comté de Norfolk, tous les membres du comité sont tombés d'accord pour dire que Norfolk ne devait élire qu'un seul député. En ce qui concerne Victoria, il n'y a pas eu d'entente. Lorsque le comité est tombé d'accord touchant un district électoral, je ne crois pas que nous puissions faire mieux que lui. Lorsque les opinions ont été partagées, la discussion est de mise. Je soumets à mon honorable ami (l'honorable M. Tisdale) que, tout pénible que cela est, nous ne saurions mieux faire que de nous ranger à l'avis unanime du comité. Bien que son collège électoral disparaisse, j'espère que nous ne serons pas privés de la présence de l'honorable député. Il doit y avoir d'autres districts électoraux d'Ontario qui seront bien aise de profiter de ses services. Tous les habitants d'Ontario ne sont pas libéraux, je regrette de le dire; il y a encore un bon nombre de torys. Je souhaite que l'un des districts électoraux conservateurs choisisse mon honorable ami comme son représentant; car, je l'avoue, si la province d'Ontario doit élire quelques conservateurs, j'aime mieux que ce soit mon honorable ami que d'autres. Il n'acceptera peut-être pas mes paroles comme un compliment de ma part; je n'ai pas l'intention de lui faire un compliment, mais de lui faire connaître mon opinion personnelle.

L'examen de la motion de mon honorable ami et du principe sur lequel le bill repose m'amènent à considérer un argument sur lequel mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) a fortement insisté l'autre jour et insistera de nouveau, je le suppose. Il m'a demandé pourquoi il n'y avait pas égalité de représentation entre la population urbaine et la population rurale. Pourquoi y a-t-il une distinction entre ces deux populations. L'une des raisons qui ont été données et qui me semblent très plausibles —et j'espère qu'après réflexion, mon honorable ami en comprendra la justice—c'est que la population urbaine, est en réalité, plus représentée sur le parquet de cette Chambre que la population rurale, attendu que les grands centres fournissent un bon nombre de représentants aux campagnes. A vrai dire, il y a un motif plus puissant et c'est qu'il serait impossible de réaliser le projet formulé par mon honorable ami. L'unité de représentation dans Ontario est d'environ 25,000. Il serait impossible de répartir uniformément d'après cette unité la représentation de la cité de Toronto et du reste de la province, car, il faudrait accorder dix représentants à la cité de Toronto et en retrancher cinq aux districts ruraux. Vous ne pourriez pas le faire sans révolter le sentiment public.

M. CLARKE : Pourquoi ? Puisque dans cette province on a adopté le cens provincial comportant le principe du vote unique, je voudrais savoir de l'honorable premier ministre pourquoi une révolte aurait lieu si on accordait à deux cent mille habitants de Toronto une représentation égale à celle d'un nombre égal de personne dans d'autres parties de la province.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais en dire la raison à mon honorable ami. Si son parti prend jamais les rênes du pouvoir et si l'honorable député est membre de cette Chambre, lorsqu'une nouvelle répartition aura lieu, il comprendra pourquoi. Il recevra de toutes les campagnes d'Ontario des protestations unanimes contre la diminution de de la représentation.

M. CLARKE : Dois-je comprendre que l'honorable premier ministre n'accorde pas cette égalité de représentation parce que ceux qui l'entourent font entendre des protestations?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Clarke) entendrait son collègue de Victoria protester contre la diminution de la représentation de son comté faite dans le but d'augmenter la représentation de Toronto. Le comté de Bruce refuserait de perdre un autre représentant pour en accorder un de plus à la capitale de la province. Les députés se lèveraient les uns après les autres pour protester contre leur immolation en

faveur de la cité de Toronto. Telle est la situation véritable. Toutefois, si l'honorable député croit son idée excellente, il est libre de proposer un amendement déclarant que la cité de Toronto devrait élire dix députés. Il y a encore une autre raison. Son argument disant que tous les habitants du pays devraient être également représentés, est captieux. Le principe de la représentation basée sur la population, que nos amis de la gauche ont adopté bien tardivement et qu'ils ont jadis combattu de toutes leurs forces, n'a jamais été appliqué comme mon honorable ami prétend qu'il devrait l'être. Ce principe n'a été appliqué qu'entre les provinces, et il a été énoncé en premier lieu dans l'acte d'Union entre le Haut et le Bas-Canada. Il n'a pas pris naissance dans le Haut, mais dans le Bas-Canada. Mais, lors de l'Union de 1841, la population du Bas-Canada était plus forte que celle du Haut-Canada. Les libéraux avancés de l'époque s'opposèrent à ce que les deux provinces eussent une représentation égale. En 1849, M. Papineau proposa d'adopter le principe de la représentation basée sur la population qui aurait donné au Bas-Canada une représentation plus forte que celle du Haut-Canada. M. Lafontaine combattit cette proposition pour d'excellentes raisons. Il ne voulait pas l'adopter sans obtenir pour la province des garanties constitutionnelles. A la longue, la population du Haut-Canada devint plus nombreuse. C'est alors que M. Brown se déclara en faveur de "la représentation basée sur la population". Lors de la confédération, il y eut une nouvelle répartition de la représentation et on posa en principe que la représentation des différentes provinces dépendrait du chiffre de leurs populations respectives. Toutefois, ce principe n'a jamais été reconnu par la constitution en ce qui a trait à la carte électorale de chaque province.

Par conséquent, l'honorable député reconnaîtra qu'il n'y a pas lieu de l'appliquer à la répartition des sièges dans sa province. Je me fais fort de dire—cela a déjà été démontré—qu'en Angleterre et dans d'autres pays de l'univers jouissant du gouvernement représentatif, on n'accorde pas à la population urbaine la même influence qu'à la population des campagnes. Pourquoi ? Mon honorable ami en comprendra aisément la raison en ce qui concerne la province d'Ontario. Cette province prend de grands développements. Elle étend sa sphère d'action de tous côtés, principalement vers l'ouest et le nord. De nouveaux groupes surgissent à tout instant au nord et à l'ouest. Il y a des colonies déjà établies et des établissements naissants. Le nouveau chemin de fer Canadien du Nord qui traverse la vallée de la rivière à la Pluie fera surgir comme une province nouvelle dans ce district. La ligne projetée fera surgir maints nouveaux foyers de population dans les régions occidentales et septentrionales d'Ontario. Il faut songer dès aujourd'hui à la

représentation de ces groupes. Voilà une des raisons qui nous ont portés à nous affranchir de ce principe. Mon honorable ami me demandait l'autre jour pourquoi il ne fallait pas toucher à Lennox-Addington. Si nous ne touchons ni à Lennox-Addington, ni à Victoria, c'est que dans dix ans, lors du prochain recensement, ces comtés pourront conserver leur représentation tandis qu'il faudra accorder des députés à des collèges électoraux nouveaux dans le district de la rivière à la Pluie et dans d'autres parties de la province.

M. CLARKE : Je me permettrai de faire observer à l'honorable premier ministre que, à la présente répartition, on n'a pas tenu compte de la doctrine qu'il énonce et que l'unité de représentation de ces endroits reculés est plus forte que celle des vieux comtés de la province.

Le PREMIER MINISTRE : On a respecté le principe, mais il est impossible de l'appliquer avec une précision mathématique. Il faut qu'il y ait des inégalités, malgré tout. L'unité servant de base à la représentation est de 25,000, mais il est impossible d'accorder un représentant à chaque groupe de 25,000 habitants dans toutes les parties du pays. Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'il répugne à tous de perdre un représentant. Chacun refuse de s'immoler. La première loi de la nature est l'instinct de la conservation. Nous nous sommes efforcés de respecter cette loi autant que possible.

Une VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député voudrait que nous renoncions au principe de la défense personnelle, au point de vue politique et légal, pour embrasser la doctrine de la procréation. Autrement dit, il désire que nous nous formions de nouveaux collèges électoraux dans les campagnes d'Ontario. Nous ne pouvons faire plus que ce que nous avons fait et je soutiens que le bill dont la Chambre est saisie est aussi équitable qu'il peut l'être. Il n'est pas parfait. Je ne prétends pas qu'il soit exempt d'imperfections, mais il se rapproche plus de la perfection et de la justice qu'aucun autre bill de répartition qui ait jamais été adopté au Canada.

L'honorable M. TISDALE : Je ne me propose pas de prendre beaucoup de temps pour répondre maintenant à l'honorable premier ministre. Plus trad, lorsque le matin dont j'ai donné avis et que je ne pourrai présenter que lorsque le bill subira sa troisième délibération, sera mise à l'étude, je réfuterai son raisonnement d'aujourd'hui. Je me contenterai présentement de relever une ou deux choses. Je crois que l'honorable premier ministre a été malheureux—je ne voudrais pas dire qu'il a cherché à nous induire en erreur, comme j'en aurais probablement le droit—mais il a été malheureux

dans le choix de l'exemple qu'il nous a donné quand il a parlé de la perte d'un siège subie par l'ancienne ville de Niagara ici et dans la Chambre d'assemblée. Si ce collège est disparu de la carte électorale, c'est qu'il constituait un bourg pourri, comme on dit en Angleterre. Il y avait autrefois dans Ontario comme en Angleterre, quelques-uns de ces bourgs, et ils sont disparus. Mais, autre chose est la diminution de la représentation de Norfolk. Niagara est disparu parce qu'on a changé de système et par conséquent il n'y a pas de rapprochement à faire. Je ne tenais pas tant à conserver le nom de Norfolk, bien que je sois content qu'on l'ait conservé comme le dit l'honorable premier ministre, mais je me plaignais de la diminution de la représentation de l'un des plus anciens districts d'Ontario; car, sous le rapport de l'ancienneté, il ne cède le pas qu'à la ville de Niagara. J'avoue que ces remaniements de la carte électorale présentent toujours de grandes difficultés, même pour ceux qui veulent rendre justice et qu'ils sont encore plus difficiles quand il s'agit de diminuer au lieu d'augmenter le nombre des députés.

J'avais invoqué un autre motif de traiter avec égard, non seulement le comté de Norfolk mais tout le district de Niagara. En 1892, les cinq comtés que renferme ce district ont perdu deux représentants sans qu'aucun parti politique manifestât beaucoup de mécontentement. Comme je l'ai déjà expliqué, j'ai consenti à ce qu'on annexât à mon district électoral, Norfolk, certaines municipalités des comtés adjacents ; ce qui démontre que lorsqu'il s'est agi d'appliquer un principe, je n'ai pas refusé d'accepter ma part de responsabilité. On ajouta à mon district électoral un township populeux d'un comté voisin pour égaliser la population et la rapprocher de l'unité de représentation. La population de ce township est libérale et, deux fois depuis cette époque, elle a donné une majorité à mon adversaire. Ainsi, outre qu'il n'y a pas lieu d'établir de parallèle entre le cas de Niagara et celui de Norfolk, qui n'est pas un bourg pourri, le district de Niagara a perdu deux représentants, en 1892, sans qu'aucun parti manifestât un mécontentement excessif, parce que cela était juste et obviait à la nécessité de remanier la carte électorale des autres parties de la province d'Ontario, sans favoriser indûment l'un ou l'autre parti politique. Voilà l'une des raisons majeures de notre refus de consentir à une nouvelle diminution du nombre de nos représentants. Il ne faut pas pousser les choses trop loin. L'autre soir, je n'ai pas parlé des conséquences que ce changement pourra avoir au point de vue de la politique. Je n'en parlerai pas davantage aujourd'hui. Je le ferai peut-être plus tard, mais je suis convaincu que ce ne serait que rendre justice à la population de la péninsule de Niagara de ne pas lui enlever un député. Tout en convenant avec l'honorable premier ministre qu'il doit exister une différence entre la représentation des villes et celle des campagnes, je n'en crois pas moins qu'il ne devrait pas diminuer de nouveau notre représentation déjà affaiblie par la perte de deux députés en 1892. Aujourd'hui, je ne discuterai ni le principe du bill, ni ses conséquences, car j'entends prendre la parole dans une autre circonstance, et je ne crois pas à propos de parler deux fois sur le même sujet. Je me contenterai de dire que j'indiquerai plus tard à l'honorable premier ministre comment il aurait pu s'y prendre pour trancher la difficulté sans s'exposer au reproche d'avoir voulu remporter quelque avantage politique. Les députés conservateurs de cette Chambre, les conservateurs du pays, les gens et les journaux indépendants du Canada ont démontré que le présent bill ne rendait pas justice. Même s'il comporte le respect du principe énoncé par le gouvernement, le bill n'est pas juste, car ce principe est mauvais. L'un des grands journaux indépendants du pays a prouvé que le présent bill aura des résultats politiques tels que le premier ministre n'avait pas besoin de dire que l'instinct de la conservation est la première loi dictée par la nature. Je veux bien reconnaître cette loi, mais il ne faut pas qu'elle aille jusqu'à vouloir anéantir les autres.

A quelle conclusion l'honorable premier ministre en est-il venu touchant la question d'ordre.

Le PREMIER MINISTRE : J'accepte votre proposition comme motion principale.

L'honorable M. TISDALE : Alors je propose que ma motion soit adoptée.

M. LANCASTER : Je ferai une observation ou deux concernant la représentation du district de Niagara, afin de m'assurer si je comprends bien quelles règles on a suivies dans le remaniement de la carte électorale de cette partie du pays. En présentant ce projet de loi, le premier ministre a déclaré dès le début qu'il croyait qu'une injustice a été commise en 1882 et que l'objet principal du présent bill était de réparer cette injustice. Je constate que lors de la répartition précédente, en 1872, Ontario élisait 88 députés ou deux seulement de plus que cette province en élira après l'adoption du présent bill. En 1872, avec seulement deux députés de plus pour la province entière, le district de Niagara envoyait aux Communes quatre représentants de plus qu'il n'en enverra dorénavant. Sous l'empire de la loi de 1882, le district de Niagara renfermait les neuf collèges électoraux de Niagara, de Lincoln, d'Haldimand, de Monk, de Welland, des deux circonscriptions de Wentworth et de Norfolk. En vertu du projet de loi que nous étudions présentement ce district ne comptera plus que cinq collèges électoraux. Si le représentant de Norfolk (l'honorable M. Tisdale) réussit à obtenir la division de ce comté en deux circonscriptions électorales, la représentation de la pénin-

sule de Niagara ne comptera que six députés, soit trois de moins qu'avant 1882; tandis que si le premier ministre persiste à ne vouloir accorder qu'un député à ce comté, le district de Niagara aura quatre représentants de moins qu'avant 1882. Si le premier ministre entend réparer les injustices soumises en 1882, il devrait commencer par le district de Niagara. La population du comté que j'ai l'honneur de représenter est d'environ 31,000 habitants; Welland et Wentworth dépassent également l'unité qui sert de base à la représentation. Haldimand est le seul comté de ce district ayant une faible population et ayant un député qui ne représente qu'environ 20,000 âmes. Il s'ensuit que, bien que la population de la péninsule de Niagara n'ait pas sensiblement varié depuis 1882 et bien que la province d'Ontario ne doive avoir que deux députés de moins qu'à cette époque, notre district élira quatre représentants de moins qu'avant 1882, si le premier ministre n'accorde pas deux sièges à Norfolk. En justice pour le représentant de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) je crois devoir signaler cet état de choses avant l'adoption du bill. La loi fédérale de 1872 divisait de la manière suivante le district de Nagara : Niagara, Lincoln, Welland, Haldimand, deux circonscriptions de Wentworth et de Norfolk respectivement et elle formait le collège électoral de Monck d'une partie de Lincoln et de Welland et d'une partie plus considérable d'Haldimand. Elle accordait neuf représentants en tout au district de Niagara. Cela devrait engager le premier ministre à accepter la motion du député de Norfolk ou à accorder d'une autre manière au moins un ou deux députés de plus à la population de la péninsule de Niagara.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comité a dû tenir compte de toutes les circonstances se rapportant à la province d'Ontario et il n'a pas pu écouter les exigences de chaque petite localité.

M. CLARKE: Le district de Niagara n'est pas une petite localité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a peu d'étendue lorsqu'on le compare à toute le province d'Ontario. En somme, il y a du bon dans ce que l'honorable député a dit et j'espère qu'il appliquera à l'ouest d'Ontario le principe qu'il prône. J'ai fat observer aux membres du comité que dans l'ouest d'Ontario, les districts électoraux renfermant de 2,000 à 3,000 habitants de plus que les circonscriptions de l'est de la province. J'espère que mon honorable ami, lorsqu'il aura à se prononcer sur la proposition dont la Chambre est saisie, reconnaîtra qu'elle a du bon et qu'il n'appliquera pas le principe qu'il défend uniquement au district de Niagara, mais qu'il en fera bénéficier l'ouest d'Ontario.

M. LANCASTER : Mon raisonnement reposait sur le fait que la province entière

n'élit que deux députés de moins qu'en 1872. Si le représentant de Norfolk obtient que son comté élise deux députés, ce sera encore le district de Niagara qui souffrira de la diminution de la représentation d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le seul argument plausible de l'honorable député est celui qui consistait à dire que les collèges électoraux du district de Niagara renfermait une plus forte population que les circonscriptions électorales des autres parties de la province. Il serait ridicule de prétendre que ce district ne devrait pas voir diminuer le nombre de ses représentants si la population rendait cette diminution nécessaire, uniquement parce que les comtés qu'il renferme sont plus anciens que d'autres dont la population est aujourd''hui plus considérable.

M. LANCASTER : Le premier ministre a déclaré qu'il réparerait les injustices commises en 1882. Si telle est son intention, il devra accepter la proposition du représentant de Norfolk-sud.

Le PREMIER MINISTRE : Si nous accordons deux représentants de plus à la population de la péninsule de Niagara, que ferons-nous des districts de Muskoka, de la rivière à la Pluie, de Parry-Sound et de Nipissingue ? Les supprimera-t-on afin d'accorder une représentation plus forte à la péninsule de Niagara ? C'est l'un ou l'autre. Même si nous acquiescions à la demande de l'honorable député (l'honorable M. Tisdale) le représentant de Lincoln ne serait pas satisfait. Il dit que nous commettrions encore une injustice envers la population de ce district qui devrait élire trois députés de plus. Tant qu'à être blâmé, autant vaut l'être pour le vol d'un mouton que pour celui d'un agneau.

S'il est impossible de contenter cette partie du pays, nous n'y pouvons rien. Mon honorable ami sait que le district de Niagara ne peut pas avoir le même nombre de représentants qu'en 1872, parce que d'autres districts ont surgi. S'ils doivent être représentés, il faut que ce soit au détriment des anciens comtés. J'ai beaucoup de sympathie pour le député de Norfolk qui a fait un éloquent plaidoyer pour démontrer qu'il était vraiment malheureux de priver le vieux district de Niagara de l'un de ses représentants. Mais, mon honorable ami sait que tel est le sort réservé à la vieillesse. Les vieux doivent céder le pas aux jeunes. On me rappelle chaque jour cette vérité. Chaque jour on me dit que ma santé est chancelante et que je devrais disparaître de la scène. Je n'y ajoute pas foi cependant, mais un jour viendra où je devrai, comme mon honorable ami, me résigner de bon cœur à l'inévitable.

L'honorable M. TISDALE : : Je mentionnerai le nom d'un collège électoral qu'il serait très facile de faire disparaître. Le comté de Middlesex dont la population est de 54,000 habitants élit trois représentants

dont chaque ne représente qu'environ 18,000 habitants, tandis que la population moyenne des comtés que j'ai mentionnés s'élève à 27,000 âmes.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais Middlesex qui élit maintenant quatre députés n'en élira plus que trois.

M. CLANCY : Mon honorable ami ne dit pas qu'on avait accordé quatre représentants à Middlesex, en 1872, parce qu'on avait annexé à ce comté certaines municipalités des comtés voisins.

Je demanderai au ministre des Travaux publics, qui s'inquiète beaucoup de la représentation trop forte accordée à l'est tandis qu'il trouve la représentation de l'ouest trop faible, de nous dire pourquoi le comité a accordé deux représentants à deux comtés de l'est qui, d'après leur population ne devraient élire qu'un député chacun. Je parle de Northumberland et de Peterborough.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comité n'a rien fait de semblable. Au meilleur de ma connaissance, on n'a empiété sur les limites des comtés dans l'est que pour délimiter le comté de Leeds.

La pensée qui inspirée le comité dans cette circonstance est sans doute celle à laquelle il a obéi relativement à Middlesex qui, grâce à l'annexion d'une petite municipalité d'un autre comté, jouissait de quatre représentants dans la dernière législature, mais qui en a perdu un et en aurait, sans doute, perdu deux, si l'on avait appliqué strictement la règle. C'est à la suite d'une entente intenvenue entre les deux partis au sein du comité que ce comté a obtenu un représentant supplémentaire.

M. CLANCY : L'honorable député ne doit pas oublier que, d'après la règle relative à la population, soit Northumberland, soit Peterborough avait droit à deux députés ; et cependant il se plaint que l'est a une trop forte représentation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député devrait citer les chiffres de la population au lieu d'accuser le comité de ne s'être pas conformé aux chiffres du recensement.

M. CLANCY : Je citerai volontiers cette statistique. Le comté de Northumberland a une population de 34,479 âmes. L'honorable député le sait, l'unité de représentation est de 36,573.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que Monaghan-sud est compris dans ce chiffre ?

M. CLANCY : Oui. Le chiffre serait bien moins élevé, si on défalquait Monaghan-sud. Peterborugh compte 36,066 âmes, chiffre inférieur à l'unité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne cite pas les chiffres qui ont servi de base à l'action du comité qui, d'après la règle établie, a adhéré aux frontières des comtés. D'après cette règle, Durham et Northumberland ne forment qu'un seul comté.

Le PREMIER MINISTRE : Le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a déclaré, l'autre jour, que la représentation de Carleton, de Renfrew, de Leeds et de Peterborough a été fixée d'après un compromis intervenu entre les deux partis au sein du comité. L'honorable député (M. Clancy) a entendu cette déclaration.

M. CLANCY : D'après la motion présentée par les députés conservateurs au sein du comité, c'est Northumberland qui devrait avoir un représentant.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible ; mais l'honorable député vient de mentionner Peterborough. Quant à Carleton, Renfrew, Leeds et Peterborough, l'incident doit être clos, puisque le député de Lanark-sud nous a déclaré qu'il est intervenu une entente au sujet de la représentation de ces comté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et il a avoué que ce compromis tourne à l'avantage des conservateurs.

M. R. L. BORDEN : Je ne sache pas qu'il soit intervenu de compromis au sujet de la représentation de Peterborough. Quant à Carleton, l'assertion est exacte, mais il faut ajouter que ce compromis s'est effectué dans des circonstances qui ne tournent guère au crédit du premier ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pardon ; j'ai moi-même soumis un amendement qui accorde deux députés à Peterborough.

M. R. L. BORDEN : Je le sais parfaitement, et cela n'atténue en rien ce que j'avance. Ce n'est pas à titre de compromis que nous avons formulé cette proposition, mais en posant certains principes que la majorité du comité a rejetés, et qui auraient donnés deux députés à Peterborough.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est précisément ce que j'affirme.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député affirme qu'il s'agit de compromis. Je soutiens le contraire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député se calme ; c'est un malentendu. Je n'ai jamais voulu donner à entendre qu'il fût question de compromis. J'ai dit que le comité a suivi la règle établie.

M. R. L. BORDEN : Voici comment il est intervenu un compromis relativement à Carleton. C'est que, après que nous eûmes consenti, dans le but d'arriver à un accord quelconque, à accepter la proposition établie par le premier ministre, en présentant cette mesure à la Chambre, on nous déclara que

certains comtés fusionnés allaient être morcelés, sans respect pour les frontières des comtés, et cela afin d'infliger un "gerrymander" au parti conservateur, s'il ne voulait pas accepter de compromis ; et comme force nous était de choisir entre deux maux, nous avons abandonné nos droits dans le comté de Carleton, afin d'éviter un plus grand malheur. Nous avions compris que l'article 1er du chapitre 3 des statuts revisés devait s'appliquer ; et au lieu de cela, quand on comprit que la chose servirait mieux aux desseins du premier ministre, on nous renvoya à l'article 3 en disant : Stormont, Dundas et Glengarry forment un collège électoral; nous allons le morceler à notre gré et vous administrer une dose de médecine que vous n'aimerez guère. Leeds et Grenville, Northumberland et Durham, Prescott et Russell seront traités de la même façon." Voilà ce dont on nous a menacés et c'est pourquoi nous avons consenti à abandonner nos droits, relativement à Carleton. Le premier ministre nous a dit que cette conférence, ainsi qu'il l'a d'abord appelée, ou ce comité, comme il le désigne maintenant, avait pour but d'effectuer un remaniement marqué au coin de la justice et qu'il avait atteint ce but. Eh bien ! en ce qui concerne la province d'Ontario, je ne sache pas que la majorité ait accepté une seule proposition importante proposée par la minorité, et si je fais erreur, en affirmant la chose, je serai bien aise qu'on me le signale. Cette prétendue conférence n'a été qu'un comité partisan, composé de quatre députés libéraux et de trois députés conservateurs ; et d'ailleurs des députés libéraux ont franchement avoué la chose.

Sur certaines questions, il n'y avait pas de désaccord possible ; mais du moment qu'il s'agissait des comtés qui prêtaient à un morcellement quelconque, nous pûmes bientôt constater les dispositions qui animaient nos collègues libéraux. Le premier ministre décore ce comité du nom de conférence et il vient de se féliciter de l'équité du remaniement de la représentation. Au risque de lasser la patience de la Chambre, je veux revenir un instant sur les délibérations officielles du comité. S'il s'agissait réellement d'une conférence, on croirait naturellement que, dans le but de parer aux inconvénients signalés par le premier ministre, et résultant de la pression exercée par les différentes parties du pays, il y aurait eu une ligne de conduite tracée et qu'il aurait été formulé certains principes, pour la gouverne du comité. Au début même de nos travaux, je proposai une série de résolutions qui s'imposeront à l'approbation de tout esprit vraiement impartial. Les voici :

1. En conformité du principe établi par le premier ministre devant la Chambre, lorsqu'il a présenté le bill en question, les frontières des municipalités de comté seront respectées.

2. Lorsqu'il sera accordé une représentation distincte aux cités, les frontières municipales de ces cités seront respectées.

3. (a) Les frontières municipales de comté seront celles désignées au chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 1897 ; et le mot "comté" ici comprendra tout comté ou district territorial provisoirement établi par ladite loi.

La représentation distincte qui sera accordée aux cités d'Ontario sera fixée et établie, au préalable, avant qu'il soit délibéré sur la représentation des comtés ruraux ; (c) l'unité de représentation relativement à ces collèges ruraux sera rétablie en défalquant de la population collective de ces cités, et en divisant le reste par le nombre total des sièges à répartir entre les collèges électoraux ruraux.

(d) La population de toute cité à laquelle il sera accordé une représentation distincte sera exclue du recensement de la population du comté où elle est située ; (e) la répartition de la représentation d'Ontario sera établie comme suit :—Comtés ayant une population d'un chiffre inférieur à l'unité.

(a) Tout comté ayant une population atteignant au moins les deux tiers de l'unité aura droit à un représentant.

(b) Tout comté n'ayant pas droit à un représentant sera annexé au comté limitrophe de celui auquel il se rattache à titre de district judiciaire, ou à celui auquel il se rattache pour les fins judiciaires ou municipales, et la représentation de ces comtés sera établie d'après les principes déjà énoncés ou qui le seront plus tard.

Comtés ayant une population d'un chiffre supérieur à l'unité.—(a) Tout comté ou réunion de comtés ayant une population dont le chiffre sera supérieur de 50 pour 100 au moins ou de 150 pour 100 au plus, à l'unité, aura droit à deux représentants ; et tout comté ou réunion de comtés ayant une population supérieure de 150 pour 100 au moins et de 250 pour 100 au plus, à cette unité, aura droit à trois représentants.

(b) Si après avoir appliqué ces règles, on constate qu'il reste des sièges à répartir, ces sièges seront répartis entre les comtés ou les comtés réunis se rapprochant le plus intimement des conditions qui, d'après la règle ci-haut énoncée, leur donneraient droit à une représentation supplémentaire.

Division des cités ou comtés en divisions.—Dans le partage des cités ou comtés en divisions, les frontières géographiques de ces divisions seront aussi symétriques et compactes que possible, tout en tenant compte de l'égalité de population.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelles sont les articles de ces règles que le comité n'a pas adoptées ?

M. BORDEN (Halifax) : Je vais dire comment on a traité ces résolutions. La motion ayant été mise aux voix, elle fut rejetée—messieurs Borden et Haggart votant dans l'affirmative, messieurs Fitzpatrick, Sutherland et Davis, dans la négative.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens à savoir quelles sont les propositions incorporées dans cette motion que le comité n'a pas adoptées ?

M. BORDEN (Halifax) : Quand ces propositions cadraient avec le but que visait la majorité du comité, elle les adoptaient ; et quand elles les contrecarraient, elle les rejetait. D'ailleurs, le ministre des Travaux

Publics l'a lui-même avoué ; bien que ces règles lui parussent acceptables, il lui répugnait de les accepter, avant d'avoir pu constater comment elles fonctionneraient. Nous abordâmes, ensuite, le remaniement d'Ontario et cette pseudo-conférence se mit à l'œuvre.

Lorsque la question de la division électorale de Brant vint sur le tapis, le ministre des Travaux publics proposa que Brant fût divisé d'une certaine façon et l'honorable M. Haggart proposa que ce comté fut divisé d'une autre façon. L'amendement fut repoussé et la proposition du ministre adoptée. Vint ensuite la division électorale du comté d'Ontario. Le ministre des Travaux publics proposa que le comté d'Ontario fût divisé d'une certaine façon et l'honorable M. Haggart proposa que ce comté fût divisé d'une autre façon. L'amendement fût rejeté et la motion adoptée. Nous abordâmes ensuite la division électorale de Leeds et Grenville au sujet de laquelle le ministre des Travaux publics proposa un certain remaniemenet, et l'honorable M. Haggart, une autre délimitation. L'amendement de l'honorable M. Haggart fut repoussé et la motion, adoptée. Vint ensuite le comté de Perth. Le ministre des Travaux publics proposa que ce comté fût divisé d'une certaine façon et l'honorable M. Haggart proposa un amendement à cette motion. L'amendement fut rejeté et la motion adoptée. Nous délibérâmes ensuite sur la division électorale de York-nord, et la question fut réservée pour plus ample étude. Vint ensuite la division électorale de Simcoe, au sujet de laquelle le ministre des Travaux publics proposa qu'elle fut délimitée d'une certaine façon, et l'honorable M. Haggart proposa en amendement qu'elle fut remaniée d'une autre façon. L'amendement fut rejeté et la motion l'emporta. Relativement au comté de Bruce, la même chose se répète. L'amendement de l'honorable M. Haggart ayant été repoussé, la motion du ministre des Travaux publics l'emporta d'emblée. Le comté de Northumberland vint ensuite en délibération, et nous acceptâmes la division de ce comté, en nous réservant le droit de proposer plus tard un amendement. Cet amendement fut proposé : il portait que ce comté devait figurer au nombre des comtés élisant un député, au lieu de deux, et il fut repoussé. Ensuite, vint le tour du comté d'Essex. Le ministre des Travaux publics proposa que ce comté fut remanié d'une certaine façon ; et réserve fut faite du droit de proposer un amendement plus tard.

Si je ne me trompe, cet amendement fut, en effet, proposé, mais après être allé aux avis, le comité le repoussa à la majorité des voix et adopta la proposition du ministre. Vint ensuite le comté de Grey. Le ministre des Travaux publics proposa que ce comté fut délimité d'une certaine façon ainsi qu'il ressort du compte rendu de nos délibérations, et l'honorable M. Haggart proposa un remaniement différent. L'amendement ayant été mis aux voix, il fut repoussé et la motion principale l'emporta. La délimitation du comté d'Elgin vint ensuite en délibération et à cet égard il ne surgit guère de divergence d'opinion. Puis ce fut le tour de la division de Peterborough-ouest, et à cet égard réserve fut faite du droit de proposer un amendement. Nous en vînmes alors à la ville de Toronto au sujet de laquelle le ministre des Travaux publics formula une proposition, et subséquemment, de concert avec l'honorable M. Haggart, je proposai une résolution, comportant une répartition toute différente. La question ayant été mise aux voix, l'amendement fut repoussé et la motion principale l'emporta. Nous délibérâmes ensuite sur le comté de Kent. Le ministre des Travaux publics proposa qu'il fût délimité d'une certaine façon et l'honorable M. Haggart proposa une division différente. Et l'amendement ayant été mis aux voix, fut rejeté et la motion principale, adoptée. Relativement au comté de Huron, le ministre des Travaux publics proposa qu'il fut divisé d'une certaine façon et l'honorable M. Haggart proposa une délimitation différente. La majorité repoussa l'amendement et adopta la motion principale. Vint ensuite le comté de Waterloo. Le ministre des Travaux publics proposa que ce comté fut délimité d'une certaine façon, et il faut avouer que c'est une délimitation fort singulière et que le comté ainsi remanié, présente un curieux aspect. Je serais curieux de savoir si le premier ministre est en mesure de se féliciter, dans son for intérieur, sur le morcellement de ce comté et s'il est d'avis que cette délimitation est marqué au coin de la sagesse, de la justice et de l'équité. Le ministre des Travaux publics présenta sa motion relativement à Waterloo ; puis l'honorable M. Haggart proposa son amendement et ici encore, l'amendement, après avoir été mis aux voix, fut repoussé et la motion principale, adoptée.

Voilà quelques faits qui mettent bien en lumière les délibérations de cette pseudo-conférence, dont le premier ministre nous a tant vanté l'impartialité, la justice, l'équité.

A l'entendre, on devrait mettre au rancart tout esprit de parti ; il s'agirait d'une conférence entre les deux partis. En effet, par suite d'une curieuse coïncidence, qui a été signalée au premier ministre au début même, il advint qu'au sein de cette conférence, le parti libéral se trouvait représenté par quatre députés et le parti conservateur par trois députés ; de sorte que, grâce à cet arrangement prudent, le gouvernement avait la certitude que, s'il s'élevait quelque divergence d'opinion au sein de la conférence, les intérêts du parti libéral seraient en parfaite sécurité. Je le demande au premier ministre, à tout député et à tout esprit impartial; en quoi un remaniement marqué au coin de l'esprit de parti, comme celui-ci, l'emporte-t-il sur une répartition de la représentation que nous aurions pu effectuer, si l'annexe du bill avait été soumise, en première instance, à la

Chambre ? Nous avons fait un plus long circuit ; il y a eu cette pseudo-conférence entre quatre députés de la droite et trois de la gauche, et voilà tout. Le premier ministre pense-t-il avoir beaucoup gagné de cette façon ? Sans doute, il est juste de tenir compte d'une rumeur, dont je ne saurais garantir l'authenticité mais qui veut que certains députés ministériels aient tenu l'attitude du chef du cabinet pour une lubie, et que, tout en s'y prêtant d'assez bonne grâce, ils aient bien eu soin de veiller à ce que tout se passât dans l'ordre au sein du comité.

Il est possible que le premier ministre se soit bercé de l'espoir que les choses se passeraient au sein du comité tout autrement qu'il n'en a été, et c'est une bonne inspiration dont j'ai de lui savoir gré. Peut-être n'a-t-il pas encore bien compris jusqu'aujourd'hui comment les choses se sont passées d'une telle façon en séance du comité, que parfois j'ai été fortement tenté d'abandonner la tâche et de me retirer tout à fait.

J'y suis demeuré jusqu'à la fin, bien que convaincu que ma présence n'y fût qu'une simple question de forme. Ayant été nommé membre de ce comité, j'ai estimé de mon devoir de demeurer à mon poste et d'élever la voix jusqu'au dernier moment contre toute injustice au détriment de l'opposition.

Toutefois, j'ai parfaitement compris dès le début même de nos délibérations qu'en ce qui me concernait, ma présence n'a été que pour la forme et qu'il aurait été tout aussi bon que la Chambre eût été saisie de l'annexe en première instance.

Du comté de Waterloo, passons à celui de Lambton. Le ministre des Travaux publics venant encore de l'avant, formula sa proposition relativement à Lambton. L'honorable M. Haggart proposa en amendement, une autre motion, qui subit le sort des premières. D'ailleurs, bientôt tout débat cessa au sujet de ces amendements, car je compris que toute discussion serait peine perdue. L'honorable M. Haggart proposa donc un amendement qui, mis aux voix, fut repoussé, la motion principale l'emportant. Nous en vîmmes alors au comté de Middlesex, dont la délimitation fut adoptée, mais avec entente que je me réservais le droit de proposer un amendement portant que le comté de Middlesex, en dehors de la ville de London, aurait droit à deux représentants, au lieu de trois. Et il en a été ainsi de tout le reste, M. le président. Relativement à la province du Manitoba, les choses se sont passées de la même façon, sauf qu'à l'égard du comté de Provencher, je dois le déclarer, le comité a adopté certaines propositions, sur les instances de mon honorable collègue (M. LaRivière) qui depuis nombre d'années, représente si bien et si habilement ce comté dans cette Chambre. Quant à la Colombie Anglaise, la divergence de vues entre nous n'était peut-être guère accentuée. A tout événement, les députés libéraux, membres du comité, persévérèrent dans leur attitude et rejetèrent nos propositions. En ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, je proposai que Richmond et Victoria fussent fusionnés, de façon à ne former qu'une seule division électorale, au lieu de diviser le comté du Cap Breton, comme le proposaient les députés libéraux. Ma motion ayant été mise aux voix, fut repoussée et la résolution des députés libéraux l'emporta.

Relativement à la province du Nouveau-Brunswick, notre tâche était fort simple, et je me suis réservé le droit de présenter un amendement ici même, si je le jugeais bon. Quant à la province de Québec, j'ignore absolument la situation; car quelles que soient les modifications apportées à la carte politique de cette province, c'est le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) et le député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui ont pris la responsabilité de la chose.

Quant à la province d'Ontario, qui a été le grand champ de bataille pour cette question, je tiens à la répéter—sauf erreur, car il y a déjà plusieurs semaines que ces débats ont eu lieu et en outre, je n'ai point pris part à ceux qui se sont livrés l'autre jour, en séance du comité—je ne sache point que nos collègues libéraux, membres du comité, aient adopté un seul amendement, une seule proposition d'importance formulée par les députés conservateurs au sein du comité ou si l'on veut, de la conférence. Notre présence, au milieu de ce comté, n'a donc été qu'une simple affaire pour la forme.

Le premier ministre nous a dit que les journaux ont fait observer que sur l'ensemble des 215 comtés du Canada, il n'y en a qu'un petit nombre dont le remaniement ait donné lieu à de sérieux différends, au sein du comité. On a attaché une haute importance à ce fait ici même et je constate que plusieurs journaux ont répété la même observation. Je le demande au premier ministre, est-ce qu'en 1882 et en 1892, le principal champ de bataille n'a pas été dans la province d'Ontario, et n'est-ce pas le petit nombre des comtés qui ait provoqué de sérieux débats entre les deux partis à cette époque ? Est-ce que le premier ministre n'a pas élevé la voix, pour protester contre ce qu'il appelait le morcellement des comtés en 1882 et en 1892 ? L'argument est valable dans un cas comme dans l'autre. Parce que la lutte s'est livrée autour d'un petit nombre de comtés et que la délimitation des autres comtés n'a pas donné lieu à de sérieuses divergences d'opinion, on ne saurait en conclure qu'il n'y ait eu morcellement des comtés qu'aux époques mentionnées. Peut-être quelqu'un de nos collègues qui se serait livré à des recherches au sujet des comtés en 1882 et en 1892, pourrait-il nous éclairer sur ce point. Quant à moi, je n'ai pas eu le temps d'aller aux renseignements à cet égard, mais je serais porté à croire que la situation à ces deux époques se rapproche beaucoup de celle qui existe aujourd'hui.

M. le président, si j'ai fait ces remarques, c'est que certains députés me paraissent être sous une fausse impression et que le premier ministre lui-même ne semble pas bien saisir quelles sont les procédures qui se font devant ce comité. Dans nombre de cas, d'après les règlements que nous avons adoptés, nous avons obtenu dans les simples comtés d'Ontario les mêmes résultats que ceux que nous devons attendre du rapport de la majorité des membres de ce comité-là. Mais je veux faire comprendre au premier ministre qu'il en est ainsi parce que nous avons adopté certains règlements et que c'est en les mettant en pratique que nous sommes arrivés aux mêmes résultats ; je veux lui faire comprendre que c'est le vœu de la majorité des membres de ce comité qui a fait loi sur tous les points controversés et qu'elle a rejeté tout avis important que les membres conservateurs du comité ont pu émettre au sujet du remaniement des comtés de la province d'Ontario.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député nous a demandé plus d'une fois de lui dire pourquoi nous croyons devoir quelque peu modifier la carte électorale en conformité de laquelle la province d'Ontario a été représentée durant vingt-deux ans au parlement de la façon la plus injuste. J'ai ici un tableau des suffrages inscrits à la dernière élection générale, en 1900 ; j'y trouve, abstraction faite de la ville de Toronto, que dans quatre-vingt-huit comtés, il s'est donné 190,467 votes en faveur des des libéraux, et 189,777 en faveur des conservateurs, et que, cependant, ceux-ci ont remporté la victoire dans cinquante-deux de ces comtés-là, tandis que le parti libéral n'a triomphé que dans trente-six. Voilà où on en était lors de la dernière élection générale ; c'était peut-être pis qu'aux élections précédentes, où l'on avait vu voter nombre de gens depuis longtemps désintéressés des affaires du Canada et de leur administration. Je sais pertinemment qu'il y en avait des milliers dans la province d'Ontario et tout autant dans les autres provinces. Par suite du remaniement que nous voulons modifier, la province d'Ontario, comme je l'ai dit, a été représentée au parlement d'une façon injuste en 1882, 1887, 1891 et 1896. C'est grâce à ce remaniement seulement que le parti conservateur s'est maintenu au pouvoir en 1887 et en 1891 ; je le dis avec toute la certitude que peut donner la connaissance pratique du fonctionnement de notre système représentatif. Si la représentation de 1887 eût été équitable, sir John A. Macdonald et son parti ne seraient pas restés trois mois au pouvoir, ni même trois semaines en 1891, si la province d'Ontario eût été représenté d'une façon équitable.

M. CLANCY : Qu'est-ce que l'honorable ministre a fait d'Elgin-ouest et de Waterloo-sud dans sa computation des suffrages ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le résultat obtenu dans Waterloo-sud a neutralisé celui de Norfolk, et vice versa, car il y eut élection par acclamation, dans chacun des ces comtés. Si l'honorable député tient à savoir ce qui s'est fait en 1896, je vais le lui dire ici même. Dans cette élection-là, le comté de Norfolk a donné 2,142 votes en faveur des libéraux et 1,589 en faveur des conservateurs. En 1896, les libéraux obtinrent dans le comté de Waterloo-nord 2,397 voix, et les conservateurs, 2,706. En additionnant ces chiffres mon honorable ami trouvera que dans ces deux comtés il s'est donné en faveur des libéraux un peu plus de suffrages qu'en faveur des conservateurs. Il est peut-être bon de consigner dans les Débats un état des votes donnés à l'élection de 1900 ; je le lirai si la Chambre veut bien me le permettre, afin de mieux faire voir l'injustice de la loi de remaniement à laquelle il a fallu nous soumettre lors de la dernière élection générale :

Election fédérale de 1900.

Votes en faveur des libéraux et des conservateurs dans les différents comtés.

	Libéraux.	Conservateurs.
Addington	1,913	2,442
Algoma	3,081	2,706
Bothwell	2,430	2,547
Brant-sud	2,494	2,288
Brockville	1,665	1,886
Bruce-est	1,763	1,806
Bruce-nord	2,064	2,065
Bruce-ouest	2,147	1,513
Cardwell	1,293	1,484
Carleton	884	1,611
Cornwall et Stormont	2,411	2,562
Dundas	2,118	2,376
Durham-est	1,450	1,661
Durham-ouest	1,597	1,637
Elgin-est	2,925	3,076
Elgin-ouest	1,180 / 1,765	1,805
Essex-nord	3,046	2,386
Essex-sud	2,539	2,456
Frontenac	836	1,200
Glengarry	2,392	1,778
Grenville-sud	1,351	1,475
Grey-est	2,342	2,707
Grey-nord	2,834	2,803
Grey-sud	2,231	2,375
Haldimand et Monck	2,239	2,102
Halton	2,233	2,379
Hamilton	4,783	5,466
Hasting-est	1,744	1,815
Hastings-nord	1,771	2,426
Hastings-ouest	1,252	2,094
Huron-est	2,002	1,862
*Huron-sud (élec. 1896)	1,831	1,526
Huron ouest	2,199	2,106
Kent	3,390	3,173
Kingston	1,879	1,687
Lambton-est	2,416	2,637
Lambton-ouest	2,299	2,110
Lanark-nord	1,839	1,845
Lanark-sud	1,626	2,010
Leeds et Grenville-nord	1,267	1,590
Leeds-sud	2,062	2,472
Lennox	1,461	1,570
Lincoln et Niagara	2,981	3,120
London Ind. 236	2,812	2,265
Middlesex-est	1,889	2,619
Middlesex-nord	2,008	2,221
Middlesex-sud	2,020	1,264
Middlesex-ouest	1,989	1,813

	Libéraux.	Conservateurs.
Muskoka et Parry-Sound	2,515	2,637
Nipissing	Accl.	
†Norfolk-nord (élec. 1896)	2,142	1,589
Norfolk-sud	2,200	2,472
Northumberland-est	2,086	2,452
Northumberland-ouest	1,506	1,371
Ontario-nord	1,839	2,357
Ontario-sud	1,970	1,876
Ontario-ouest	1,740	1,231
Ottawa	4,556	4,897
Oxford-nord	2,717	1,115
Oxford-sud	2,042	1,226
Peel	1,592	1,705
Perth-nord	2,838	3,118
Perth-sud	2,171	2,161
Peterborough-est	1,876	1,702
Peterborough-ouest	1,399	1,750
Prescott	1,596 1,177	1,049
Prince Edward	2,080	2,148
Renfrew-nord	2,299	2,167
Renfrew-sud	2,149	1,796
Russell	3,089	2,550
Simcoe-est	3,447	3,486
Simcoe-nord	2,524	1,936
Simcoe-sud	1,409	2,331
Victoria-nord	1,417	1,546
Victoria-sud	2,121	2,337
‡Waterloo-nord (élec. 1896)	2,397	2,706
Waterloo-sud	2,490	2,708
Welland	2,777	2,557
Wellington-centre	2,079	2,364
Wellington-nord	2,428	2,459
Wellington-sud	2,755	2,649
Wentworth-nord et Brant	2,059	961
Wentworth-sud	2,428	2,584
York-est	3,489	4,131
York-nord	2,007	1,710
York-ouest	4,306	5,126
	190,465	189,777

*Acclamation en 1900.
†Acclamation en 1900.
‡Acclamation en 1900.

Dans les quatre-vingt-huit comtés d'Ontario dont je viens de parler, il s'est inscrit 190,467 votes en faveur du parti libéral et 189,777 en faveur du parti conservateur, et cependant la députation de cette province au parlement, abstraction faite de la ville de Toronto, est au tiers libérale et au deux tiers conservatrice. Je ne parle pas des quatre circonscriptions de Toronto où la gauche a fait élire de ses amis ; il va sans dire que la majorité conservatrice y fut considérable.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire encore une fois quel est le total des votes qui se sont donnés?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'après les rapports, le nombre de votes donnés en 1896, dans les circonscriptions qui ont élu des députés par acclamation en 1900, fut de 190,467 en faveur des libéraux, et de 189,777 en faveur des conservateurs. Abstraction faite de Norfolk et de Waterloo où furent élus un conservateur et un libéral, le total des suffrages donnés en faveur du parti libéral fut de 185,926, et de 185,482 en faveur des conservateurs dans ces quatre-vingt-huit comtés-là.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. HUGHES (Victoria) : En quelle année?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En 1900.

M. HUGHES (Victoria) : A l'élèction fédérale?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. J'emprunte ces chiffres aux rapports officiels, que l'honorable député pourra se procurer à la bibliothèque du parlement. Je lui ferai remarquer que je ne mets pas en ligne de compte le double suffrage de Hamilton, de Toronto et d'Ottawa, mais que je prends dans chaque cas le nombre le plus élevé de votes inscrits.

M. CLANCY : Pour quelle année le comté de Nipissingue est-il mis en ligne de compte?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'élection de Nipissingue s'est faite par acclamation. Je n'ai pas mis en ligne de compte le chiffre représentant le nombre de votants de ce comté, mais j'aurais pu le faire.

M. CLANCY : Je le crois sans peine, car c'est un comté conservateur.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non pas. En 1900, il était entièrement en notre faveur. Je pourrais dire qu'il est libéral. L'honorable député pourrait-il nous dire qui représente Nipissingue aujourd'hui?

M. CLANCY : Personne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais combien un remaniement de ce genre est difficile à opérer. J'ai peut-être plus souffert que n'importe quel député des méthodes qui ont présidé au remaniement de 1882. La Chambre et même ces messieurs qui parlent aujourd'hui de justice aimeraient peut-être à m'entendre dire un mot de la façon dont j'ai été traité en 1882. A cette époque j'avais l'honneur de représenter une division du comté de Huron ; or, les conservateurs divisèrent ce comté en trois parties et de manière à m'empêcher d'être élu.

Je me présentai devant les électeurs qui me firent l'honneur de m'élire d'une voix unanime pour représenter une des divisions. Mais quand je reparus dans cette enceinte et que mes ennemis virent que j'avais été nommé malgré lur remaniement, ils morcelèrent ma circonscription, la division centrale du comté de Huron, et ils en dispersèrent si bien les fragments que je ne pouvais plus reconnaître dans laquelle des circonscriptions j'avais été élu. Je dus me retirer dans Oxford-sud.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre est-il sûr que ce ne sont pas ses propres amis qui sollicitèrent ce morcellement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est la première fois de ma vie que j'entends dire que le parti conservateur a jamais demandé conseil à nos amis et écouté leurs recommandations dans le remaniement de 1882.

Quant à mon honorable ami, je crois que s'il avait fait partie de cette Chambre en

1882, sa loyauté naturelle se fût révoltée devant le double injustice dont on me frappa. Peu m'importait le premier remaniement de Huron ; c'était de bonne guerre, et je me confiai volontiers à ma bonne étoile ; mais le second morcellement était, il n'y a aucun doute à cet égard, une affaire absolument indigne.

M. HUGHES : J'éprouvai beaucoup de sympathie pour notre honorable collègue lorsque ses amis tentèrent de le poignarder dans Oxford-sud.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La vérité, c'est que personne ne me poignarda dans Oxford-sud, et le peuple d'Oxford-sud m'entoura si bien de sa protection, que je n'ai pas à me préoccuper de ce qu'on a pu dire ou faire pour me nuire.

Je mentionne ces faits comme un exemple, car il est bon que la Chambre sache tous les torts graves que nous avions à faire disparaître. Je sais qu'en 1882 un bon nombre de conservateurs reconnurent que leurs amis agissaient injustement ; pourtant, nous les avons retrouvés tous contre nous au moment d'exprimer leur vote sur la mesure.

Je dis, et je l'affirme en connaissance de cause : Si en 1887 et en 1891, les conservateurs ont réussi à se maintenir au pouvoir, ça n'a pas été par la volonté du peuple, du moins dans la province d'Ontario, mais grâce au morcellement et au recoupage des circonscriptions électorales qui ont permis à nos adversaines d'escamoter un mandat que l'opinion publique refusait de leur laisser plus longtemps.

Je désire, M. l'Orateur, que ces chiffres soient consignés au compte rendu des débats pour témoigner de la situation toute spéciale dans laquelle se sont trouvés nos amis pour aborder la solution de cette question.

M. R. L. BORDEN : Je ne trouve pas que notre honorable collègue a montré beaucoup de tact quand il a dit que c'est après avoir cherché en vain une chance de poser sa candidature dans diverses circonscriptions que, en désespoir de cause, il se résigna à jeter son dévolu sur Oxford-sud. L'honorable ministre s'expliquera du mieux qu'il pourra avec les intelligents électeurs de cette circonscription.

Notre honorable collègue prétend ceci : que parce que 190,000 électeurs de la province d'Ontario ont élu 55 conservateurs, et 189,000 électeurs ont nommé 35 libéraux, c'est une preuve suffisante de recoupage, et qu'en détenant le pouvoir dans ces conditions, les conservateurs ont jeté un défi à la volonté nationale. L'honorable ministre me permettra, à ce égard, de la mettre en face de la situation actuelle créée en faveur de ce gouvernemnt. En 1900, 131,121 électeurs de la province de Québec nommèrent 58 libéraux, et 104,522 électeurs nommèrent 7 conservateurs.

Exclamations.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Par la faute de quel remaniement ?

M. R. L. BORDEN : Quel remaniement ? Le remaniement que l'honorable ministre a voulu flétrir comme une odieuse machination tramée en 1891 contre l'existence du parti libéral.

Eh bien ! si l'honorable ministre avait raison il y a un instant d'affirmer que le parti conservateur a détenu le pouvoir contre le vœu populaire, que faut-il penser à cet égard du cabinet dont il fait partie, quand 131,120 électeurs de la province de Québec envoient ici 58 députés libéraux, et 104,522 électeurs de cette province n ont pu élire que sept conservateurs ? Evidemment, notre honorable collègue n'avait pas songé à cela, lorsqu'il a formulé son allégation. Mais peut-être consentira-t-il à examiner en passant cette situation et voudra-t-il nous faire part des réflexions que cet état de choses lui inspirera.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a à peine une demi-heure, notre honorable collègue (M. R. L. Borden) a dit que le remaniement présenté dans ce bill, du moins en ce qui regarde la province de Québec, avait fait l'objet d'une commune entente entre l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et l'honorable ministre de la Justice. D'un côté comme de l'autre on n'a trouvé rien à y reprendre, et si l'honorable député (M. Monk) n'est pas satisfait sur quelque point, il a toute liberté de proposer de l'amender.

Si l'honorable député (M. R. L. Borden) n'est pas satisfait de la constitution actuelle de la carte politique, il est possible de la remanier de façon à ce que pas un seul de ses amis ne puisse se faire élire dans cette province.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami ne me comprend pas du tout ; j'espère qu'il ne fait point exprès. J'ai cité ces chiffres pour démontrer à son collègue le ministre du Commerce, la parfaite absurdité de ses arguments.

A une heure, la séance est suspendue.

Le comité rentre en séance à trois heures.

M. CLANCY : Avant la suspension de la séance à une heure, le ministre du Commerce nous a lu un état qu'il tenait beaucoup à faire figurer au compte rendu de nos délibérations. A mon avis, ceux qui ont entendu lire ce document, n'y ont guère ajouté foi, non pas parce qu'il a été présenté par le ministre, mais en ce qu'il nous a déclaré que les données statistiques dont il s'est servi sont peu sûres ; car, en effet, il a exclu la ville de Toronto et a tronqué les chiffres relatifs à Hamilton et Ottawa. En voilà assez pour jeter du discrédit sur ce document. Pourquoi exclure Toronto d'une estimation de ce genre ? Je vais soumettre à la Chambre un état comparatif des votes inscrits, après le remaniement ou comme

on l'appelle, l'infâme morcellement effectué par le parti conservateur en 1882, et ceux enregistrés, après le remaniement effectué par le gouvernement libéral d'Ontario ; et cela nous mettra en mesure de juger de la valeur respective de ces deux remaniements. Ici, il ne s'agit point d'états tronqués ; mais de faits. Je vais donner un état de la votation dans tous les comtés, sans rien omettre ni changer. Le ministre du Commerce a exclu Elgin-ouest, Norfolk-nord, Nipissing et Waterloo-nord. Dans le comté d'Elgin-ouest, on le sait, il y eut trois candidats en 1900 et deux en 1896. Pour bien apprécier l'expression de l'opinion publique, il faut donc tenir compte de la votation dans ces quatre comtés en 1896. Les candidats conservateurs ont obtenu 8,640 voix, et les candidats libéraux 8,637, un écart de trois voix dans les quatre comtés, ce qui est de peu d'importance dans un sens ou dans l'autre. En 1900, dans toute la province d'Ontario, il y eût 56 députés conservateurs élus par 219,948 voix et 36 libéraux par 212,016 voix, soit 7,932 voix de moins que ceux donnés aux candidats conservateurs. Voyons maintenant si ce scrutin offre quelque uniformité. Les 56 députés conservateurs élus ont obtenu 2,551 voix en moyenne, tandis que les 36 candidats libéraux élus ont reçu 2,502 voix, soit 49 voix en moyenne de moins que les candidats conservateurs.

La majorité de voix enregistrées en faveur des candidats conservateurs a été, en moyenne, de 21,600 ; tandis que celle des candidats libéraux a été de 13,668. La majorité des députés conservateurs a été, en moyenne, de 386 ; et celle des libéraux, de 380. Les candidats malheureux ont obtenu le nombre de voix que voici : conservateurs, 77,604 ; libéraux, 121,929. Aux élections provinciales d'Ontario en 1902, qui se sont faites virtuellement sur les mêmes listes, les conservateurs ont obtenu 123,884 voix et ont élu 46 députés, tandis que les libéraux ont reçu 110,375 voix et ont élu 48 députés ; c'est-à-dire que les libéraux ont élu 48 députés, contre 46 conservateurs, avec 7,034 voix de moins que les conservateurs. S'il est une preuve capable de convaincre le premier ministre, c'est qu'aux dernières élections dans la province d'Ontario, les conservateurs ont obtenu 8,000 voix de plus que les libéraux. Le premier ministre fait un signe de dénégation ; il semble révoquer en doute l'exactitude de cette statistique, qui est pourtant inattaquable. Il me renvoie au ministre du Commerce qui affirme avoir exclu la ville de Toronto. Pourquoi pareille exclusion ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce que Toronto est foncièrement tory.

M. CLANCY : Pourquoi n'exclue-t-il pas London ? Il l'aurait fait, si London eût été un château-fort conservateur ; mais cela ne pouvait servir à ses desseins. Le ministre affirme, en outre, avoir tenu compte des majorités obtenues à Ottawa et à Hamilton ; mais il n'a pas compté les voix. C'est là un état tronqué et sans valeur. Il a exclu Nipissing. J'inclus ces comtés.

Le PREMIER MINISTRE : De quel côté ce comté figure-t-il ?

M. CLANCY : Du côté conservateur. Je tiens à exposer loyalement les faits. A l'élection d'Elgin-ouest, en 1900, il y avait trois candidats qui briguaient les suffrages populaires, et en pareilles circonstances, il est impossible de bien apprécier la nature du vote.

J'ai donc pris le chiffre des voix inscrites dans ce comté en 1896, alors que le candidat libéral a obtenu une majorité de 726 voix. Dans ma liste vient ensuite Norfolk-nord où en 1900 il y eut une élection par acclamation, mais où le candidat libéral a obtenu, à l'élection précédente, une majorité de 544 voix, soit une majorié collective de 1,270 voix en faveur du parti libéral dans ces deux comtés. Dans le comté de Nipissing en 1896, la dernière fois que les électeurs ont été appelés à exprimer leur avis, le candidat conservateur a obtenu une majorité de 964 voix. Ce comté figure, sur ma liste, du côté conservateur. A Waterloo, il y eut une élection par acclamation en 1900, mais en 1896, le candidat conservateur obtint une majorité de 309 voix, ce qui forme une majorité collective de 1,273 voix dans ces deux comtés en faveur du parti conservateur, soit un écart de trois voix seulement en faveur de ce parti, relativement à Nipissing et Waterloo, d'une part, et Elgin-ouest et Norfolk-nord, d'autre part. L'honorable premier ministre accepte-t-il ces chiffres ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais les accepter relativement au comté de Nipissing.

M. CLANCY : Pourquoi pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'il s'est effectué un tel revirement d'opinion dans le comté de Nipissing que vos propres amis n'ont pas osé entrer en lutte et n'ont pas mis de candidat sur les rangs.

M. CLANCY : Le seul revirement d'opinion dans ce comté est celui indiqué par le vote du président de l'élèction. Le premier ministre n'a pas droit de prétendre qu'il s'est fait un revirement d'opinion. Toute la question se borne à savoir si l'élection s'est faite honnêtement. Il résulte donc de la statistique que j'ai citée que dans les quatre comtés en question, il n'y a guère qu'un écart de trois en faveur du parti conservateur ; et si l'on tient compte de Toronto que le ministre du Commerce a exclu parce que c'est un centre tory, bien qu'il ait tout autant droit de figurer à la liste que Kingston et London, centres libéraux, il ressort de l'assemble du scrutin d'Ontario que nous avons élu 56 députés conservateurs contre 36 libéraux ; que nous avons obtenu 7,932 voix de plus que nos adversaires, et que chacun de nos candidats élus a obtenu 49 voix de plus que chacun de libéraux élus.

L'état statistique sur lequel s'appuie le ministre du Commerce est donc tronqué et, partant, sans valeur aucune. Il avoua lui-même avoir traité les villes d'Ottawa et d'Hamilton tout autrement que les autres villes. Voilà la réponse victorieuse à ceux qui prétendent que le remaniement de 1882 et celui de 1892 ont été effectués au détriment des libéraux. Il ressort de ces chiffres que, dans l'ensemble de la province d'Ontario, y compris Toronto, la majorité du corps électoral est hostile au parti libéral. Les libéraux comptent aujourd'hui deux députés de plus que les conservateurs, mais avec une majorité de plus de 7,000 voix contre eux.

Le PREMIER MINISTRE : On l'a souvent dit, il n'est rien qu'on ne puisse prouver à l'aide des chiffres ; et entre les mains d'un expert dans le maniement de la statistique, les chiffres peuvent prouver précisément le contraire de la vérité des faits. L'honorable député révoque en doute l'exactitude de l'état présenté par le ministre du Commerce. Je ne veux pas m'attarder à contrôler l'exactitude de ces colonnes de chiffres qu'il nous a cités : qu'il suffise de dire que, s'il faut juger de la valeur de son argumentation par l'exactitude de ses chiffres relativement au comté de Nipissingue, nous ne serons guère disposer à y ajouter foi. En 1900, il y eut une élection par acclamation dans le comté de Nipissingue. Le candidat était un libéral qui siège aujourd'hui dans cette Chambre, M. McCool. Personne ne saurait prétendre qu'il est conservateur. Toutefois, comme il a été élu par acclamation, il est impossible de dire dans quel sens les électeurs se seraient prononcés, si la lutte s'était engagée entre les deux partis. Nous savons quel eut été le résultat dans l'ensemble, mais nous ignorons le chiffre de voix qu'aurait obtenues chaque parti. L'honorable député, néanmoins, a trouvé le moyen de résoudre le problème. Il fait figurer à sa liste l'élection de 1896, où le candidat conservateur l'a emporté sur le candidat libéral, et il prétend que les chiffres des voix inscrits en faveur de chacun de ces candidats représentent parfaitement l'opinion publique actuelle.

M. CLANCY : J'ai fait la même chose pour trois comtés.

Le PREMIER MINISTRE : Cela prouve que l'honorable député à trois fois tort, au lieu d'une seule fois. Quoi qu'il en soit, le point en discussion est de savoir s'il y a eu " gerrymander " en 1882. Ici, je rappellerai la parole prononcée au début de cette discussion, par un député de la gauche : ensevelissons le passé dans l'oubli. Je me rangerais volontiers à cet avis ; mais puisque les députés de l'opposition ont ressuscité la question, je dois dire qu'en 1882, le problème à résoudre se bornait à donner quatre représentants supplémentaires à la province d'Ontario, et pour atteindre ce but, le procédé dont se servit la majorité conservatrice fut de morceler, de remanier et de fractionner au moins cinquante-quatre comtés. Pour ajouter quelques bardeaux à la toiture, ces messieurs démolirent tout l'édifice, quitte à le reconstruire. D'ailleurs, il n'y a rien à gagner à raviver cette discussion, car il est impossible de convaincre les députés de la gauche. Ces messieurs se sont tant évertués à se persuader eux-mêmes que ce qu'ils font à cette époque est absolument parfait que ce serait peine perdue d'essayer de les convaincre que le remaniement des comtés en 1882 ait laissé à désirer, au point de vue de la justice et de l'impartialité.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le premier ministre diffère d'avis avec le député de Bothwell (M. Clancy) au sujet de Nipissing, d'Elgin, de Norfolk et de Waterloo. Voudrait-il bien nous dire de quel côté ces comtés doivent figurer ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, car je n'ai pas étudié cet aspect de la question. J'abandonne ce soin à des députés plus versés que je ne le suis dans la statistique. Le maniement des chiffres n'est point mon fort ; on me l'a souvent répété. Toutefois, je puis bien l'avouer, si je me mettais en frais de statistique, il me serait difficile de commettre plus de bévues que n'en font ces messieurs de la gauche. Le chef de l'opposition prétend qu'après tout, ce n'est ni plus ni moins que l'ancien système de remaniement des comtés que nous appliquons aujourd'hui. Nous aurions autant gagné, s'écrie-t-il, à revenir à l'ancien système ; nous aurions tout aussi bien pu dresser les listes et les annexes et les soumettre nous-mêmes à la Chambre, au lieu de confier cette tâche à un comité. La raison sur laquelle il s'appuie pour faire cette allégation, c'est que ce comité a fait œuvre de partisan et que la conférence n'a existé que de nom. Eh bien ! à l'encontre de cette assertion de l'honorable député, je ferai observer qu'en ce qui concerne la Colombie anglaise, comme il l'a lui-même affirmé, il ne s'est pas élevé de divergence d'opinion entre la majorité et la minorité.

En outre, je dois faire remarquer qu'au sujet du Nouveau-Brunswick, il a existé si peu de désaccord que le chef de l'opposition n'a pas jugé utile de présenter d'amendement, se réservant le droit de le faire plus tard. Relativement à la Nouvelle-Ecosse, il n'y a eu désaccord que sur un seul point, tandis que pour les Territoires du Nord-Ouest, l'accord a régné des deux côtés, et en ce qui concerne la province de Québec, la tâche a été confiée au député de Jacques-Cartier (M. Monk) d'une part et au ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) d'autre part. En pareilles circonstances peut-on prétendre qu'il n'y ait eu ni conférence, ni discussion, ni délibération ? De plus, en ce qui concerne la province d'Ontario un des collègues du chef de l'opposition, le député de Lanark (l'hono-

rable M. Haggart) a déclaré en plein parlement que les deux partis en sont venus à un compromis, relativement à cinq comtés au moins : Carleton, Grenville, Leeds et les deux divisions de Peterborough. Quelle réponse l'honorable député apporte-t-il à cette déclaration de son collègue ? En ce qui concerne les deux divisions de Peterborough, il se contente de dire que ses souvenirs diffèrent quelque peu de ceux de son collègue, le député de Lanark.

M. R. L. BORDEN : Quels sont ces cinq comtés ?

Le PREMIER MINISTRE: Carleton, 1 ; Grenville, 1 ; Leeds, 1 ; Russell, 1 ; Peterborough, 2. Il y en a six, au lieu de cinq. Je suis quelque peu surpris que l'honorable député ait appelé mon attention sur le fait ; du reste, je lui en sais gré, puisqu'il m'a mis en mesure de donner plus de force à mon argumentation.

Le MINISTRE DES DOUANES : Leeds forme deux divisions ; ce qui porte à sept le nombre de ces comtés.

Le PREMIER MINISTRE : Sept ? Je suis d'une modération étonnante. Relativement à Peterborough, le chef de l'opposition diffère d'avis avec le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). C'est là un point à noter. Quant à l'autre point, il affirme que s'il a consenti à ce compromis de concert avec ses collègues, ce n'est qu'à leur corps défendant ; parce qu'on les a menacés de représailles, s'ils refusaient de donner leur acquiescement. Eh bien ! si l'honorable député a donné son consentement sous le coup des menaces, cela ne l'autorise point à faire volte-face.

S'il a donné un consentement forcé, cela prouve qu'il y a eu conférence. J'ai parcouru les procès-verbaux du comité, assez rapidement, je l'avoue, sans chercher à les approfondir, et je n'y trouve nullement la preuve de ces menaces dont il parle ; ou s'il y a eu menace, le compte rendu des délibérations garde le silence à cet égard. D'ailleurs, peu importe que les procès-verbaux mentionnent ou taisent la chose, si le fait y était consigné, ne serait-ce pas la preuve que les deux partis ont conféré ensemble, et que ce comité a bien répondu à la pensée qui en a inspiré la création, celle d'une conférence où les deux partis échangeraient leurs vues et en viendraient à un accord ?

Ce n'est pas là, toutefois, le plus important; revenons à l'affaire de Peterborough. L'honorable député déclare que sa mémoire lui est infidèle. Voilà qui met bien en lumière ce singulier procédé de la part des députés de la gauche. Jeudi, certains députés, j'allais dire——

M. CLANCY : Dites-le ; des députés de l'arrière-ban.

Le PREMIER MINISTRE : Quelques députés de la gauche, moins en évidence que d'autres, se sont rangés contre leurs chefs, n'ont pas voulu les suivre. Et voilà maintenant que les chefs eux-mêmes ne peuvent plus s'entendre sur ce qui s'est passé au sein du comité. Pour l'édification du chef de la gauche, je vais emprunter au compte rendu officiel de nos débats un extrait d'un discours prononcé le jour en question, alors qu'il était absent de la Chambre. Qu'a déclaré le député de Lanark-sud (M. Haggart) au sujet même de la question débattue en ce moment ? Voici ses paroles :

> Il y a peut-être lieu d'expliquer mon attitude en ce qui a trait au comté de Carleton. En vertu de la règle posée par l'honorable premier ministre, il n'y a pas le moindre doute que le comté de Carleton devrait élire deux députés. Deux townships de ce comté, Osgoode et Gloucester sont annexés au comté de Russell depuis 1865. Ils font partie de ce comté en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.
>
> Les partisans du gouvernement qui faisaient partie du comité ont prétendu qu'on ne devait pas toucher à ces townships. Nous avons insisté sur le droit absolu que Carleton avait à deux représentants et, pour en arriver à un compromis, le ministre de la Justice s'est désisté de l'opinion qu'il avait exprimée relativement aux comtés unis, à savoir : qu'il ne fallait pas les diviser, si ce n'est conformément à leurs limites respectives, et nous a accordé pour le comté de Leeds un représentant que nous n'avions peut-être pas le droit d'avoir, et il a obtenu en échange deux députés pour Peterborough. Nous avons consenti en ce qui concernait Peterborough ; et je crois qu'à cet égard, l'honorable député——

C'est le député de Bothwell (M. Clancy) qui est désigné ici :

> —fait erreur, car il est probable que nous remporterons la victorie dans les deux divisions de Peterborough.

En présence de pareille concession, consentie par la majorité à la minorité, on nous dit qu'il n'y a pas eu de compromis et qu'il n'a pas été fait de concession à la minorité. Je vois clairement aujourd'hui ce qui en est. Je l'avoue, quand je proposai la création de ce comité, j'espérais qu'on m'en saurait quelque gré, mais je dois le déclarer, les députés de la gauche ne nous ont nullement tenu compte des concessions que nous leur avons faites.

Voici à quoi ces messieurs visaient : à moins d'être en mesure de remanier les comtés, comme ils l'ont fait en 1882 et en 1892, ils déclareraient qu'on les a traités avec injustice, en présence des faits qui se sont passés. Néanmoins, en dépit de tout, le pays reconnaîtra, j'en suis convaincu, que cette nouvelle orientation donnée au remaniement des comtés, sans être parfaite, est bien supérieure à tout ce qui s'est fait jusqu'ici au Canada.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre est encore en mesure de se féliciter du succès de cette mesure. J'en suis fort aise. Il affirme qu'il y a eu compromis au sujet de cinq comtés d'Ontario. Je puis lui communiquer le mémoire touchant l'application du principe que j'ai soumis au comité et qui

devait assurer deux députés à Peterborough. Je le répète, je me rappelle parfaitement qu'il n'y a pas eu de compromis au sujet de Peterborough. J'ai chez moi l'ébauche du projet, indiquant que Peterborough, d'après l'avant-dernier article des résolutions que j'ai dressées, devait obtenir deux représentants. Relativement à Leeds et à Grenville, le premier ministre affirme qu'il y a eu compromis. De quelle nature est ce compromis ? A-t-on accepté la proposition des députés conservateurs ? Ce matin même, j'ai cité la proposition formulée par les conservateurs relativement à Leeds et à Grenville, et j'ai ajouté qu'on l'avait rejetée. Le premier ministre ne semble pas avoir saisi le point. Le compromis relativement à Carleton consiste en ce que nous avons renoncé à notre droit relativement à deux députés dans ce comté, pourvu qu'on ne prît point ces comtés par groupes, de façon à y tailler des districts électoraux, sans respect pour les frontières des comtés composant ses groupes. Voilà ce ce que j'ai dit ce matin et nul membre du comité ne me contredira sur ce point. Ce que j'ai dit au sujet de Carleton est conforme à la vérité des faits. Quant au comté de Russell, mentionné par le premier ministre, il fait partie du compromis en question ; les deux cantons qui font partie de Russell depuis cinquante ans restent attachés à ce comté, et c'est là une des conditions du compromis par lequel nous avons consenti à n'accorder qu'un député à Carleton.

Cet heureux accord dont se félicite le premier ministre n'existe réellement pas ; il n'y a pas eu de compromis réel au sujet des cinq comtés en question. Le compromis intervenu entre les deux partis, je me le rappelle parfaitement consiste en ceci : dans le but d'engager les députés libéraux, au sein du comité, à abandonner le projet qu'ils avaient formé, de morceler ces comtés unis sans tenir compte des frontières des comtés, nous avons consenti à acquiescer à la proposition libérale, c'est-à-dire au sacrifice d'un député à Carleton et à ce que les deux cantons de Carleton restassent enclavés dans Russell. Voilà un fait que j'ai parfaitement mis en relief, ce matin même, au cours de nos observations. Je ne sache pas, de reste, que la majorité du comité ait accepté une seule proposition de la minorité. La proposition relative aux comtés unis a été énoncée sous forme de menaces, en ce sens que, si nous refusions d'acquiescer à cette proposition la délimitation des comtés unis se ferait sans égard pour nos droits.

Au sujet du Nouveau-Brunswick, le premier ministre attribue qu'il ne s'est pas élevé de divergence d'opinion. Ignore-t-il donc qu'il n'y avait qu'un député à retrancher au Nouveau-Brunswick ? En séance du comité sans formuler des résolutions par voie de motion, j'ai offert au comité une proposition différente de celle de la majorité à cet égard. Je me suis réservé le droit de proposer une motion dans ce sens ici même. En Nouvelle-Ecosse, il y avait deux représentants à supprimer. Dans le contre-projet que nous avons proposé, nous reconnaissons que le comté de Pictou doit perdre un représentant, un conservateur.

En ce qui concerne l'autre député, j'ai préconisé et finalement proposé, par voie de motion, un remaniement différent ; mais on a rejeté ma motion.

Quant au Manitoba, de toutes les concessions que nous avons demandées, on ne nous en a accordé qu'une. La situation de la province du Manitoba n'a donc subi aucune modification.

Quelques VOIX : Non, Provencher.

M. R. L. BORDEN : Il y a eu concession relativement à Provencher. S'en est-il produit d'autres?

M. DAVIS : Oui, au sujet de Brandon.

M. R. L. BORDEN : Le fait m'avait échappé. Je croyais que notre proposition relative à Provencher était la seule qui eût été acceptée. Le député de la Saskatchewan affirme-t-il que la proposition des conservateurs relativement à Brandon a été adoptée?

M. DAVIS : Il y a eu quelques concessions à Macdonald et à Souris.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais notre proposition n'a pas été acceptée.

M. DAVIS : Il y a eu des concessions relativement à quatre comtés.

M. R. L. BORDEN : A-t-on adopté quelque partie de la proposition des conservateurs?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après délibération et après avoir entendu les intéressés le comité a adopté certaines modifications qui ont été agréables aux deux partis. Ni le proposition de la majorité ni celle de la minorité n'ont été acceptées dans leur intégrité.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Travaux publics il me semble, n'expose pas fidèlement les faits ; car la proposition que j'ai présentée au comité, à la dernière séance, bien qu'elle fût de la même teneur que celle présentée au début, a été repoussée.

En ce qui regarde la Colombie Anglaise, comme mon très honorable ami l'a dit, il y avait fort peu de différence, et notre proposition fut rejetée. En ce qui regarde les Territoires du Nord-Ouest, l'affaire fut laissée virtuellement à la décision des députés libéraux et des sénateurs conservateurs représentant les Territoires du Nord-Ouest. Il fut assez facile dans ce cas d'en arriver à une entente, parce qu'aucun de nous ne pouvait avoir la moindre idée du résultat probable de la délimitation dans cette partie du pays. Les immigrants se portant en grand nombre de ce côté, il n'était guère possible de prévoir quel serait le résultat d'une délimitation quelconque au point de vue politique, et nous n'eûmes pas de peine à nous en-

tendre. Je le répète, pour en revnir à la province d'Ontario à part le compromis relatif au comté de Carleton, il n'est pas une seule propositon de quelque importance émanant des membres conservateurs de ce comité, qui ait été acceptée par la majorité. Comme je l'ai dit précédemment il se peut que ma mémoire me fasse défaut ; depuis cinq ou six semaines, je n'ai pas eu cette affaire à l'esprit ; mais si je me trompe, je serai heureux qu'on me le dise.

Il est une observation faite ce matin par mon très honorable ami qui m'a quelque peu étonné ; car il me semble lui avoir entendu naguère exprimer une opinion différente. Il a affirmé ce matin que le principe de la représentation basée sur la population, n'avait jamais été adopté par le parti libéral, si ce n'est en vue de déterminer le nombre des représentants pour chacune des provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Non ; j'ai dit que ce principe avait été adopté en vue de fixer la représentation des provinces. Je n'ai jamais contesté qu'il serait expédient de répartir également la population dans les diverses circonscriptions de chaque province ; mais on ne devrait pas en faire un principe absolu comme entre les provinces.

M. BORDEN Halifax) : J'avais compris qu'il s'était avancé un peu plus, jusqu'à dire que le principe avait son application aux provinces seulement. Si mon très honorable ami veut se reporter aux observations qu'il fit en 1892 (page 386 des Débats), il verra que, parlant en sa qualité de chef du parti libéral alors, il énonça un principe différent de celui qu'il prêche maintenant. Il dit :

> On a fait mine de répartir la population également dans certaines circonscriptions ; mais c'est là l'exception, et les changements effectués sont tout aussi arbitraires que le retour à l'ancien état de choses dans Clarence. S'il est un principe qu'il faudrait reconnaître dans une mesure de ce genre, c'est celui de la représentation basée sur la population. Il est difficile de dire comment ce principe va être appliqué.

Or, mon très honorable ami dans la circonstance, ne traitait pas——

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit : " Autant que possible."

M. BORDEN (Halifax) : Oh ! vous reconnaissez que le principe doit être appliqué autant que possible ? Je ne pensais pas que mon très honorable ami fût disposé à accepter le principe du tout. Ce matin, il dit qu'on devrait l'appliquer non seulement en vue de déterminer la représentation des diverses provinces, mais, autant que possible, en vue de délimiter les diverses circonscriptions à l'intérieur de chaque province. Je suppose que mon très honorable ami, après réflexion, ne voudrait pas s'éloigner beaucoup de cette règle-là aujourd'hui. Je ferai voir ci-après que cette règle n'a pas été suivie très rigoureusement dans la délimitation de certains comtés de la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les remarques de l'honorable chef de l'opposition relativement à la manière dont la besogne a été expédiée par le comité, m'ont quelque peu surpris. Je m'étais figuré que la plus grande cordialité et la plus grande courtoisie possible avaient existé entre les membres de ce comité et que les propositions soumises par l'un et l'autre parti avaient été considérées avec une franchise entière. J'ai entendu dire que lorsqu'un avocat a une très mauvaise cause, ce qu'il a de mieux à faire, c'est d'injurier l'avocat de la partie adverse. Or, mon honorable ami, ce matin, en un très long discours, a consacré la plus grande partie de son temps à injurier le ministre des Travaux publics, son collègue dans le comité, au lieu de chercher à signaler les mérites des diverses propositions. Lorsqu'il lira son discours demain, il se rendra compte qu'en parlant des diverses propositions rejetées par la majorité, dans aucun cas il n'a cherché à démontrer pouquoi elles auraient pu être adoptées en vertu des règles suivies par le comité. Si mon honorable ami a raison de croire que la majorité du comité ne l'a pas traité avec justice, ou que les conclusions de ce comité en ce qui regarde la délimitation des divers districts sont mal fondées, il ferait mieux d'établir en quoi nous nous sommes trompés, en quoi nous avons été injustes.

Qu'il compare les propositions soumises par l'un et l'autre parti et qu'il montre en quoi la majorité du comité s'est trompée. Mon honorable ami se plaint amèrement de ce qu'aucune des propositions soumises par lui-même ou ses collègues, en ce qui regarde la province d'Ontario, n'a été adoptée par la majorité du comité. Je ne crois pas que mon honorable ami ait aucune raison de se plaindre. Pour ma part, je n'ai pas à me plaindre de la minorité du comité. Ce comité a siégé, je pense, un peu plus de trois mois; et à la suite de conférences, de délibérations, réparties dans un grand nombre de réunions, mon honorable ami et ses collègues trouvèrent que la plupart des propositions que nous leur présentâmes étaient justes, et ils les adoptèrent. Il serait plus pratique, à mon avis, d'indiquer en quoi nos propositions enfreignaient les règles adoptées pour la gouverne du comité.

Maintenant, M. le président, ce serait perdre le temps que de discuter la manière dont le parti conservateur au pouvoir fit le remaniement des collèges électoraux de l'Ontario. S'il est quelques députés qui pensent qu'il n'y a pas eu de remaniement injuste de la carte électorale en 1882 et en 1892, je lui envie pas son opinion. Je suis prêt à laisser juger cette question par le peuple canadien et par le futur historien de l'époque; et j'ai confiance qu'ils diront qu'un remaniement injuste, des plus iniques même, a été effectué dans ces deux circonstances. On a fait observer, j'ai moi-même fait observer précédemment, que ni en 1882 ni en 1892, on n'avait pris pour règle dans la délimitation

des comtés d'avoir égard à la représentation basée sur la population. La majorité du parlement, alors, dans la considération de ces questions, ne se trouva pas gênée comme l'est la majorité d'aujourd'hui ; car elle n'était pas forcée de s'en tenir aux limites de comtés. Mon honorable ami le sait, le parlement, en référant cette question à un comité et en posant le principe du maintien des limites de comtés, se rendait compte qu'il se produirait nécessairement dans beaucoup de cas de grandes inégalités de population. A ce propos, je n'hésite pas à dire que la comparaison avec les mesures antérieures de remaniement établira hors de tout doute l'esprit de justice qui a guidé notre comité. Mon honorable ami ne devra pas oublier que les réunions du comité étaient ouvertes à la presse, au public et aux membres de cette Chambre, que les représentations des deux partis furent entendues, et que si la majorité du comité s'était montrée injuste de quelque manière en ce qui regarde une circonscription ou plus, nous aurions été condamnés par la presse et l'opinion publique du pays. D'autre part, je suis heureux d'apprendre que les décisions du comité ont été généralement approuvées par le peuple et par la presse politique, à l'exception d'une ou deux feuilles qui appuient l'opposition. J'ai fait remarquer quelques articles critiquant ce qui a été fait. Je ne passe pas beaucoup de temps à lire les journaux ; mais je me suis aperçu que certaine presse de parti, pour trouver quelque chose à critiquer, n'ont pas d'autre alternative que de dénaturer les faits. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a répondu à un grand nombre de déclarations faites par l'honorable chef de l'opposition ; mais il est une de ces déclarations dont je désire m'occuper particulièrement, celle relative à la menace qu'on lui aurait faite au comité de mutiler ces circonscriptions. Pour ma part, je tiens à déclarer—et je crois être l'interprète de tous les autres membres du comité—qu'aucune menace de la sorte n'a pu être faite ; et je serais très surpris si mon honorable ami trouvait un mot ou une phrase dans le compte rendu des délibérations, indiquant que la majorité du comité songeait à se rendre coupable d'un tel acte. Mon honorable ami a cité inexactement, si je ne me trompe, une déclaration qu'il a dit avoir trouvée dans le compte rendu des délibérations du comité ; cette déclaration aurait été faite par moi ; mais il n'est guère nécessaire que j'en parle, car ma conduite au comité est assez connue.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai rapporté inexactement les paroles de l'honorable ministre, je serai heureux qu'il corrige mon erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En toute probabilité, mon honorable ami ne voudrait pas m'attribuer des paroles que je n'ai pas dites. A ce sujet, je ne ressens guère d'aigreur pour mon honorable ami, car je sais que certains de ses partisans lui ont fait la langue, et qu'il a été induit en erreur. Laissé à lui-même, il n'aurait certainement pas pris cette attitude. Pendant son absence, le bruit a couru qu'un plan avait été conçu, dès avant la formation du comité, en vue de remanier les comtés. On lui a raconté cela et peut-être en a-t-il été impressionné. On lui a dit que les membres conservateurs du comité n'avaient pas accepté le compromis relatif à Carleton. Il a été pris note de toutes mes déclarations, si ce n'est de celles que j'ai pu faire lors de certaines réunions familières dont je ne me sens pas très libres de parler beaucoup. Lors de ces réunions familières, nous parlions très librement et ouvertement ; beaucoup de choses ont pu être dites en badinage ; mais il serait injustice de prendre au sérieux ce qui a été ainsi dit en badinage; je n'ai jamais parlé de ces réunions familières ; elles ont donné d'excellents résultats.

Mon honorable ami a dû être informé par quelqu'un que le comité allait se rendre coupable de l'action qu'il lui impute. Je voudrais parler, et dans les termes les plus modérés possibles, du grief formulé par mon honorable ami en raison de ce que la proposition ne fut pas acceptée dans son entier par le comité. C'est à ce propos, je pense, qu'il a cité mes paroles inexactement, ou que du moins il a représenté mon attitude sous un faux jour, en ne citant qu'une partie de ce que j'avais dit. Ses amis applaudirent dans le but de donner à mes paroles un sens qu'elles n'ont jamais eu. Si mon honorable ami veut consulter le compte rendu des délibérations, il verra que j'ai dit—et la majorité du comité m'a approuvé en cela—que nous croyions de notre devoir de maintenir les limites de comtés, et que nous ne dévierons de ce principe dans aucun cas que du consentement unanime des parties. Mon honorable ami, je pense, verra par les procès verbaux que c'est là le principe qui nous a guidés, et que si nous avons fait quelque changement, ce fut du consentement de tous. Je ne crois pas que le grief formulé par mon honorable ami quant aux décisions rendues par la majorité du comité ait sa raison d'être. Chaque fois que le chef de la gauche fit, de la part de quelqu'un de ses partisans, une proposition dont lui-même ne pouvait avoir la connaissance aussi complète que ses amis d'Ontario, nous lui donnâmes l'occasion de consulter ceux-ci, et le comité suspendit ses séances à plusieurs reprises dans ce but. Puis, finalement, lorsqu'il exprima le désir de consulter quelques-uns de ses amis d'Ontario au sujet de décisions rendues par la majorité, et qu'il déclara n'être pas prêt dans le moment à formuler l'amendement nécessaire, la majorité du comité, au lieu de s'en tenir aux règles qui gouvernent généralement ces sortes de corps, consentit volontiers à ce que ces amendements, après consultation avec ses amis, fussent soumis et considérés en comité général de la Chambre, comme nous le faisons maintenant. Qu'est-ce que je trouve en examinant ces

amendements ? Cinq d'entre eux, rédigés par lui après mûre considération et consultation avec ses partisans d'Ontario, sont la reproduction exacte des propositions que ces honorables messieurs de la gauche condamnent comme déraisonnables et inspirées par l'esprit de parti, et qui ont été faites par moi en ma qualité de membre du comité. Mon honorable ami reconnaîtra qu'il est nécessaire de suivre une procédure quelconque ; et je ne pense pas qu'il trouve mal de ma part, en ma qualité de membre du comité d'avoir fait certaines propositions, lorsque lui et ses amis en soumettent qui, dans plusieurs cas, sont exactement semblables. J'ai fait ces propositions comme membre du comité, après avoir entendu la preuve, et le comité, après délibération, les adopta. Je trouve que cinq de ces propositions, qui furent déclarées d'une manière générale, odieuses, sont exactement les mêmes que celles soumises actuellement par mon honorable ami. Il ne saurait y avoir rien de particulièrement odieux au point de vue de la partisannerie politique dans ces propositions, puisqu'après consultation, ces honorables messieurs de la gauche sont parfaitement consentants de les adopter. Mon honorable ami voudrait donner l'impression, plutôt par insinuation que par déclaration directe, qu'il a blâmé la majorité du comité, et moi-même, pour avoir fait ces propositions. En ma qualité de membre du comité, j'ai soumis certaines propositions relativement à Russell, Brant, Perth et autres. J'ose dire qu'il incombait en un sens à la majorité du comité de faire ces propositions.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il dire quelles sont les cinq propositions dont il veut parler ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En me reportant à l'amendement —et je n'ai pas examiné la liste avec beaucoup de soin—je trouve qu'Algoma est indiqué comme devant être divisé suivant la proposition de M. Sutherland. Si mon nom apparaît, ce n'est que pour la forme ; il était nécessaire qu'un membre du comité prît l'initiative.

M. BORDEN (Halifax) : Mais il n'y a pas eu d'amendement de fait dans ce cas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas qu'il ait été fait d'amendement ; mais mon honorable ami et ses partisans ont déclaré d'une manière générale qu'on cherche à mutiler les circonscriptions ; et le chef de la gauche a donné à entendre, ce matin, qu'il avait un grief contre moi parce que j'avais soumis la proposition, qu'elle fut adoptée par la majorité du comité, et que l'amendement fait dans le temps fut rejeté. Mon honorable ami déclara qu'il voulait avoir du temps pour considérer quelques-unes de ces propositions. Il est à les considérer. Ces amendements proposés réellement ne devraient pas apparaître comme amendements, parce que dans nombre de cas, ils sont l'exacte reproduction des propositions adoptées par le comité. Puis, il y a Peterboro, Oxford, Renfrew, Wellington et York. Nous en avons donc six, au lieu de cinq. Ces amendements reproduisent à la lettre les propositions que j'ai faites au comité. Au lieu de perdre le temps à discuter des propositions générales au sujet de ce qui s'est passé en 1882 et 1892, et en comité durant la présente session, mettons-nous à l'œuvre et comparons les propositions faites par l'un et l'autre parti ; voyons si la majorité n'était pas justifiable en équité de rejeter les propositions soumises par les membres conservateurs de ce comité.

M. INGRAM : L'honorable ministre veut-il parler de propositions qui ont été soumises au comité et qui ne sont pas comprises dans le bill?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bill, sous sa forme définitive, a été adopté par la majorité du comité ; et naturellement, représente leurs vues.

M. INGRAM: L'honorable ministre ne prétend pas que certaines propositions faites actuellement par les membres de la gauche, sont les mêmes que celles faites par la majorité du comité, qui ne furent pas adoptées, et qui ne sont pas comprises dans le bill?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fais observer qu'après consultation et délibération, la gauche a adopté la plupart des propositions du présent bill et notamment six d'entre elles.

M. INGRAM : Telles qu'elles sont dans le bill?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il n'est que juste d'ajouter que nombre de propositions furent faites au comité ; et bien qu'il ne soit pas dit en toutes lettres qu'elles ont été adoptées par la majorité ou par la minorité, pourtant, après consultation, nous nous entendîmes à leur égard. Par conséquent, un grand nombre des propositions énoncées dans ce bill étaient parfaitement agréables aux deux partis, et j'en demandai l'adoption simplement comme représentant la majorité. Je regrette que le chef de l'opposition donne à entendre qu'il a été traité injustement, ou que la majorité du comité a fait preuve de partisannerie. Nous en appelons à la majorité de cette Chambre, et nous en appelons au peuple canadien ; nous leur demandons de comparer les propositions de la minorité et celles de la majorité, et de dire si celles-ci à tous égards ne sont pas plus justes que celles-là. Vous pourrez accumuler les statistiques, vous pourrez passer beaucoup de temps à discuter cette question, mais finalement ce sera le peuple canadien, ce sera surtout la population des comtés intéressés qui décidera si une injustice a été commise ou non. Le chef de l'opposition a cité le cas

du comté de Perth pour établir que j'avais montré, que mes collègues avaient montré, de la partisannerie. De fait, la minorité a proposé un amendement, et après consultation, elle en proposa un autre ; et je ne crains pas de dire à la Chambre et aux électeurs de Perth que la proposition de la majorité, contenue dans le bill, est la plus raisonnable des deux. Il en est de même de Simcoe. Le député de ce comté (M. Bennett) se présenta devant le comité et fit une proposition ; et je m'en remets avec confiance aux électeurs de ce comté de décider si la proposition contenue dans le présent bill n'est pas plus juste que celle qu'il a suggérée. Le chef de l'opposition et ses collègues du comité l'admettront, j'en suis sûr. L'honorable député de Simcoe-est à tout événement, ne paraissait pas y attacher une grande importance ; et à un certain moment, si je ne me trompe, il offrit de décider par pile ou face si un certain township devrait faire partie de son comté ou non.

M. BENNETT : C'est lorsque je m'aperçus que vous étiez bien déterminé de décider contre moi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre du comité qui soit d'avis que l'honorable député avait établi son droit.

M. BENNETT : Je vous serais obligé si vous vouliez maintenant faire le changement que j'ai proposé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous pouvons facilement démontrer que la proposition de l'honorable député n'est pas aussi juste que celle contenue dans le bill. Quant au comté de Lambton, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) comparut devant le comité, et si ma mémoire ne me trompe pas, sa seule proposition fut de transférer un village de l'est dans l'ouest ; et il reconnut, je pense, que le changement n'aurait aucune signification politique. Dans beaucoup de ces comtés à l'égard desquels des amendements furent proposés, les vues des deux partis ne différaient que fort peu.

M. COCHRANE : Mais tout de même vous ne vouliez rien céder de vos prétentions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en voulais rien céder, parce que je les pensais raisonnables, justes et à propos, et je suis prêt à le prouver. Prenez Huron et Lanark, et même la ville de Toronto, et voyez ce qui a été fait dans le cas de ces divisions.

M. R. L. BORDEN : N'allons-nous pas les discuter les unes après les autres?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Discutons-les sur leurs mérites.

M. COCHRANE : Pourquoi parlez-vous si longtemps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle parce que le chef de l'opposition a voulu donner à entendre que le comité n'avait pas rendu justice. Il trouva à redire parce que les règles qu'il proposa longtemps après que le comité eût commencé à siéger n'avaient pas été adoptées. Ces règles lui avaient été suggérées sans doute ; et après qu'il se fût rendu compte des résultats qu'elles donneraient l'honorable député n'insista plus pour les faire adopter. Virtuellement toutes les plus importantes de ces règles avaient été adoptées par le comité dans la plus grande mesure. Je ne sais trop que dire de la conduite de la minorité dans cette circonstance ; mais je ne me figure pas que le chef de l'opposition, avocat de grande réputation et occupant une position élevée dans cette Chambre chercherait à jouer un vilain tour à ses collègues dans le comité. Cependant, vous observerez qu'une des petites règles comprises dans cette proposition ne s'appliquait qu'à une seule circonscription dans toute la province d'Ontario. Si cette règle avait été adoptée, elle aurait assuré un avantage indu au parti conservateur ; nous avons bien fait de ne pas l'adopter.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle règle voulez-vous dire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle de la circonstance dans laquelle mon honorable ami voulait ajouter au principe du maintien des limites de comtés émis par le parlement pour la gouverne du comité, cet autre principe que les bornes des districts judiciaires devraient être maintenues, mais seulement dans les cas de comtés ayant moins que le chiffre réglementaire de population.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable chef de l'opposition voulait que le chapitre trois, des Statuts Revisés d'Ontario fût pris comme base.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Il se produisit quelque divergence d'opinion sur l'effet probable du chapitre des Statuts Revisés d'Ontario dont parle mon honorable ami. Après que cette question eut été débattue à fond avec des avocats, le comité décida de référer la question au département de la Justice. La majorité du comité aurait pu regarder une union de comtés comme ne formant qu'un comté; elle aurait pu le faire sans violer le principe posé par cette Chambre et reconnu par l'honorable chef de l'opposition lui-même, lorsqu'il en proposa l'adoption par écrit pour la gouverne du comité. Mais la majorité du comité n'avait rien de tel en vue, et la meilleure preuve que je puisse en donner, c'est qu'elle n'en fit pas la proposition. Plusieurs semaines avant que cette proposition fut faite par le chef de la gauche, je lui avais soumis ce que je croyais être, en ma qualité de membre du comité, une répartition équitable entre les divers comtés, sans recher-

cher s'ils étaient ou non des comtés municipaux aux termes de l'Acte, mais en les considérant au point de vue géographique, et au point de vue de leur représentation antérieure en cette Chambre. Il ne pouvait pas y avoir de preuve plus évidente que nous n'avions jamais, en aucun temps, eu l'intention ou le désir de changer la règle gouvernant le comité, chaque fois qu'elle pouvait être appliquée, en vue de répartir plus également la population. Comme le premier ministre l'a indiqué aujourd'hui, le comité a eu beaucoup de difficulté, plus qu'aucun autre parti auparavant, à remanier d'une manière satisfaisante la carte électorale. La province d'Ontario devant perdre six députés, les difficultés se trouvaient grandement augmentées ; et il en résulta dans certaines localités une aigreur qui ne se serait pas manifesté autrement. Tout homme à l'esprit droit reconnaîtra que la difficulté existait ; et ces honorables messieurs au lieu de critiquer la conduite du comité, feraient mieux d'indiquer en quoi ils auraient mieux fait, quelle règle ils auraient formulée dont les résultats auraient été plus satisfaisants que ceux de la règle suivie par le présent comité.

M. CLANCY : Cela n'a-t-il pas été indiqué à maintes reprises ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne le pense pas ; et je ne crois pas davantage qu'on ait cherché à indiquer une règle pour la gouverne du comité qui aurait donné de meilleurs résultats que celle adoptée par nous.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Voudra-t-il dire au comité pourquoi il a adopté les limites des comtés municipaux énoncés dans le projet qui fut, d'après lui, soumis par le chef de l'opposition comme établissant une répartition équitable ; et pourquoi, lorsqu'il se fut rendu compte que la règle proposée par l'honorable chef de la gauche ne donnerait pas les résultats que lui et ses amis en attendaient, il changea d'attitude et proposa d'unir les comtés ? Voudra-t-il nous dire pourquoi, dès le début, sans consulter personne, il a donné trois représentants à Middlesex et deux à Northumberland ? Et pourtant, lui et ses amis s'appliquèrent à préparer cette liste telle qu'elle est aujourd'hui, comme étant une solution équitable ; et en ce faisant ils ont violé toutes les règles de convenance qui devraient gouverner un comité.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. CLANCY : Je dis que tous les règles de la convenance ont été par là violées.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Aucun député n'a le droit de dire qu'un de ses collègues a violé les règles de la convenance.

M. CLANCY : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que toutes les règles de la convenance avaient été violées, et je m'en tiens à cette déclaration. L'honorable ministre des Travaux publics, sachant parfaitement bien quel était le chiffre réglementaire, a dit que la ville de Toronto avait été exclue. Toute l'affaire avait été calculée et réglée par ses amis. Je ferais peut-être mieux de lire le document à l'honorable ministre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je me vois forcé d'intervenir. Je demanderai au comité de vouloir bien revenir à l'examen de la question à l'étude. Quatre heures se sont écoulées, et durant tout ce temps la discussion ne s'est peut-être pas faite pendant quinze minutes en conformité du règlement. A peu près toutes les questions ont été discutées excepté celles soumises au comité. Il me faut ici rappeler au comité que la question à l'examen c'est celle de l'érection du comté de Norfolk en une seule circonscription pour l'élection d'un député. Il n'est aucunement question de violer les limites de comtés ; au contraire, on propose de les maintenir. Toute cette discussion se trouve donc hors d'ordre. Nous avons siégé aujourd'hui pendant quatre longues heures, sans avancer du tout. Lorsque la question de la division de Middlesex et des autres comtés qui doivent comprendre deux collèges électoraux sera sur le tapis, cette discussion pourra se faire régulièrement. Je prie le comité de m'aider à maintenir cet ordre qui est absolument nécessaire si nous voulons expédier la besogne et retourner à nos foyers avant les neignes.

M. SPROULE : Voulez-vous lire la résolution ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Que le comté de Norfolk forme un district électoral, appelé le district électoral de Norfolk, et élise un représentant.

M. SPROULE : Lisez l'amendement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement est irrégulier. Si on me demande de le lire, je dirai pour quelle raison je le crois irrégulier.

M. CLANCY : M. le président, j'ai écouté nue de croire que je suis d'accord avec le règlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut être d'accord avec le règlement, mais il ne l'était guère lorsque, m'ayant interrompu pour me poser une question il se mit à prononcer un discours. Il aura l'occasion d'expliquer ses vues au comité lorsque j'aurai fini de parler. Que l'honorable député de Bothwell pense ou non que ma conduite en qualité de membre de ce comité a été inconvenante, cela m'est absolument indifférent.

M. CLANCY : Je n'ai pas dit que l'honorable député avait agi d'une manière inconvenante. C'est M. le président qui s'est servi de ce terme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député pense qu'en soumettant cet état à mes collègues et au comité, j'ai mal agi, nous différons tous deux grandement d'opinion.

M. CLANCY : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué dans quelles circonstances cet état fut soumis au comité. L'honorable député pensait avoir quelque raison d'attaquer le parti libéral lorsqu'il fit la déclaration—sans fondement—que cet état avait été préparé par un comité libéral représentant le parti libéral d'Ontario. Mais après être allé aux renseignements et avoir vérifié l'exactitude de ma déclaration, qu'aucun comité libéral n'avait eu rien à y voir, il s'efforce de démontrer d'une autre manière qu'il y a eu quelque chose d'irrégulier dans la présentation de cet état, parce que les recommandations y contenues sont très semblabes aux dispositions du présent bill.

M. CLANCY : Attendez que je le lise d'un bout à l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est parfaitement libre de le lire en entier. Le comité avait eu plusieurs réunions avant que cet état fût soumis.

M. R. L. BORDEN : Des réunions familières ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne parlerai que de ce qui est juste et convenable. Il y avait eu des réunions formelles, et d'autres familières.

M. R. L. BORDEN : Il n'y avait pas d'assemblées régulières pour l'expédition de la besogne avant que cet état fut soumis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'accepte la déclaration de mon honorable ami. Il se peut que nous n'avions rien décidé encore ; mais il y avait eu des assemblées régulières, et la procédure avait été discutée. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, me demanda un jour quelles étaient mes vues au sujet du remaniement dans Ontario ; et je les lui fis connaître d'une manière générale. Je n'avais pas d'état, et il n'y avait personne de présent. J'expliquai à mon honorable ami, d'une manière générale, en me servant de la carte, comment les circonscriptions pourraient être remaniées. A sa demande, je couchai plus tard mes vues sur le papier. Mon honorable ami a dû voir l'état subséquemment.

M. R. L. BORDEN : Quel état ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'état indiquant combien de circonscriptions, à mon point de vue, auraient droit à un représentant, combien à deux, et combien à trois, ainsi que le nombre des comtés. Je n'ai jamais prétendu ne rien connaître des conditions de ma province. J'en ai une certaine connaissance ; et j'étais bien prêt à en faire bénéficier mes collègues du comité. Je ne crois pas qu'il y ait rien dans cet état suggérant comment les circonscriptions devraient être délimitées à l'intérieur des comtés ; et je ne crois pas qu'il trouve aucune indication de cette nature dans aucun des documents qu'il dit avoir été soumis au chef de l'opposition. Cependant, ni dans les assemblées régulières, ni dans les assemblées familières, il ne s'est rien fait de répréhensible et dont j'aie aucune raison de rougir. J'ai fait tout ce que j'ai pu pour faciliter le travail du comité ; et je ne crois pas que le chef de l'opposition ou ses collègues disent que je n'ai pas été parfaitement franc, que je n'ai pas donné tous les renseignements en ma possession, et que je n'ai pas discuté toutes les questions, celles de politique de parti ou autres, de la manière la plus ouverte possible. Si mes opinions furent mises par écrit pour la considération des membres du comité, c'était afin que le chef de la gauche, qui n'est pas familier avec la province d'Ontario, fût à même de faire connaître à ses amis et à ses collègues quelles étaient, d'une manière générale, les vues de la majorité du comité. Il n'y avait rien d'impératif là-dedans.

M. CLANCY : L'honorable ministre l'a rendu impératif depuis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela fait voir, en ce qui me regarde personnellement, que nous étions disposés à régler ces questions dans un esprit de justice, comme l'a fait le comité. Et la minorité du comité accepta, dans presque tous les cas ce qui avait été fait. Il semblerait que les députés d'Ontario ont aujourd'hui deux griefs principaux. En premier lieu, un grief relativement à cinq ou six circonscriptions, c'est le maximum——

M. CLANCY : Il y en a plus de trente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est encore partisan plus outré que je ne pensais. Si les circonscriptions étaient délimitées pour sa convenance, il serait satisfait ; mais comme il lui est impossible de les faire délimiter d'une manière très injuste pour le parti libéral, il est mécontent. Il ne saurait indiquer aucun changement qui ne soit parfaitement justifiable.

M. CLANCY : Que dites-vous de Middlésex ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous discuterons ce cas en temps et lieu.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut bien le discuter maintenant.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non, il ne le peut pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avais compris que, de commune

entente, l'amendement de l'honorable député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) avait été proposé, et que la question générale et tout ce qui s'y rapporte pouvait être discuté.

Je ne me propose pas d'occuper le temps de la Chambre beaucoup plus longtemps ; mais j'ai cru qu'il m'incombait de faire certaines observations en vue des déclarations de l'honorable chef de la gauche. Je n'ai jamais tenu celui-ci et ses collègues responsables des propositions déraisonnables et inacceptables qui ont été soumises à la Chambre.

Elles font voir combien les partisans de l'honorable député se montreraient injustes s'ils avaient la majorité dans le comté. Elles font voir que s'ils détenaient le pouvoir, comme en 1882 et 1892, ils seraient disposés à commettre les mêmes injustices qu'ils commirent à cette époque. Ma proposition est donc qu'ayant répondu à ces deux ou trois objections, j'en dit assez. Et là où il se produit une divergence d'opinion entre nous, je renvoie aux remarques de mon honorable ami de Lanark-sud, qui ont été lues. Elles montrent qu'en faisant ce compromis relatif à l'abandon du principe du maintien des limites de comtés, il croyait que son parti obtenait un avantage. A tout événement il est clair que dans deux circonscriptions au moins, le parti conservateur se trouve ainsi avantagé. Dès lors, comment ces messieurs de la gauche peuvent-ils accuser de partisannerie la majorité du comité? Les faits mêmes établissent le contraire, et l'aveu s'en trouve dans le discours de l'honorable député de Lanark-sud. Sa déclaration démontre que la majorité du comité ne s'est pas conduite comme on le prétend. Dans le seul cas où nous nous sommes éloignés de la règle, c'était pour les raisons données ci-dessus et acceptées de tous. Au lieu de gaspiller le temps à parler des remaniements passés, au lieu de nous attarder à discuter d'une manière générale ce qui a eu lieu ou ce qui n'a pas eu lieu (car on a dit ici bien des choses inexactes) nous devrions, M. le président, comme vous le conseillez, nous mettre à l'ouvrage et discuter ces propositons et leurs amendements. Ce sera alors à la majorité de la Chambre de dire si les décisions de la majorité du comité seront maintenues ou si les prétentions de la minorité méritent considération.

M. R. L. BORDEN : M. le président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Avant que l'honorable député (M. R. L. Borden) prenne la parole, j'aimerais à dire un mot. Le ministre des Travaux publics a expliqué au long ce qui s'est passé au comité. Et comme l'honorable chef de l'opposition était membre également de ce comité, je pense qu'il devrait avoir la liberté de répondre. Mais lorsque l'honorable député aura terminé son discours, je demanderai au comité de se limiter à la discussion de la question à l'examen.

M. SUTHERLAND.

Le PREMIER MINISTRE : Comme la question du règlement a été soulevée il serait peut-être mieux que nous sachions exactement où nous en sommes. Ce matin, nous avons commencé la discussion de l'amendement de mon honrable ami de Norfolk-sud. Je dus déclarer à mon honorable ami que son amendement avait été déclaré contraire au règlement. Je fis observer alors que, puisque mon honorable ami désirait obtenir un vote, il pourrait, s'il le désirait, proposer sa motion comme motion principale, afin d'avoir cette nouvelle discussion sur les mérites du bill et rendre justice aux deux partis. Je pense que cette proposition fut soumise au comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La proposition soumise au comité par l'honorable député de Norfolk-sud est beaucoup plus étendue que la question à propos de laquelle la discussion s'est faite aujourd'hui. Et j'ai simplement permis que la discussion se continuât devant le comité. Je suis fermement convaincu que c'est mon devoir comme président de ne permettre qu'on discute devant le comité que ce qui peut légitimement se discuter en vertu du règlement. J'aurais décidé que cette proposition était contraire au règlement, mais le très honorable premier ministre, dans sa générosité, exprima le désir qu'une discussion générale de la question fut permise. Nous avons passé près de quatre heures à débattre cette affaire, et je demanderai simplement au comité de prendre une décision et de passer à quelque autre sujet.

M. SPROULE : Dois-je comprendre qu'après quatre heures de discussion, vous décidez que la motion à l'examen est contraire au règlement?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non.

M. SPROULE : Alors, je ne comprends pas très bien——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Sproule) n'était pas présent lorsque la motion fut soumise au comité. Je la déclarai contraire au règlement. Mais le très honorable chef du gouvernement déclara cet après-midi, qu'il aimerait que la question restât devant le comité, afin de donner une plus grande latitude à la discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami de Norfolk-sud ayant déclaré qu'il aimerait à ce que la Chambre fut appelée à voter sur sa motion, je consentis à ce que cette motion restât devant le comité.

M. SPROULE : Ce doit être une question soumise à la Chambre et ouverte à discussion. Il y a un instant, lorsqu'on chercha à restreindre ou limiter la discussion, je demandai la lecture de la motion ; et alors pour la première fois, la motion principale fut lue et l'amendement qui, si j'ai bien compris, était soumis à la Chambre, ne fut

pas lu du tout. Mais maintenant on nous dit que cela est contraire au règlement.

Le PREMIER MINISTRE : Le président décida que la population, sous forme d'amendement, était contraire au règlement. Et je suis de son avis. Mais, par déférence pour le désir exprimé par l'honorable député de Norfolk-sud, qui voulait connaître l'opinion de la Chambre, je consentis à ce que la motion fût présentée comme motion principale. Maintenant, le président pense que nous avons eu, peut-être, assez de discussion pour couvrir le cas, et je suis encore de son avis.

M. SPROULE : Tant qu'une proposition est devant le comité, nous devons pouvoir la discuter ; nous ne pouvons être privés de notre droit de discuter toute question soumise au comité ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est là une motion concernant laquelle le comité n'a pas de droits. Si elle est placée devant le comité, dans le but d'obtenir un vote, elle doit l'être sous une forme permise par le règlement. Mais, il fut entendu que le comité serait appelé à voter sur cette question. Le comité n'a pas le droit d'exiger du président qu'il mette cette proposition aux voix sous forme d'amendement, car ce n'est pas réellement un amendement. Bien des raisons pourraient être données, si cela était nécessaire, dans le but de démontrer que c'est contraire au règlement.

M. R. L. BORDEN : Il est peut-être un peu difficile, aux termes de votre décision, M. le président, de traiter cette question; car, à la rigueur, en votant à son sujet, nous ne votons pas en qualité de membres du parlement, mais quelque peu comme arbitres. Cependant, cela peut être arrangé plus tard. Je voudrais dire un mot ou deux quant à la déclaration faite par l'honorable ministre des Travaux publics. Cet honorable ministre m'a reproché d'avoir fait un long discours, ce dont je ne me doutais pas, puis, il en a fait un trois fois plus long que le mien, et à mon avis, sans nécessité. J'ai été particulièrement peiné d'entendre l'honorable ministre prétendre que je l'avais injurié. S'il est une chose à laquelle je suis bien attentif, c'est de n'injurier personne. Si mon honorable ami veut me signaler les expressions injurieuses dont je me suis servi, je les rétracterai. J'interromps mon discours pour donner à l'honorable ministre l'occasion de le faire. Je crains qu'il ne trouve difficile .....

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne trouve pas cela difficile ; seulement, ce n'est pas très important, à mon point de vue.

En premier lieu, comme je l'ai fait voir, l'honorable député a retranché une partie de la phrase, le milieu, et de cette manière, a représenté sous un faux jour l'attitude que j'avais prise au comité. Je ne crois pas avoir dit qu'il m'avait injurié personnellement, mais je me suis servi de l'exemple de l'avocat qui injurie l'avocat de la partie adverse quand sa cause est mauvaise. Il fit la revue des délibérations du comité en disant que M. Sutherland avait proposé ceci. que M. Sutherland avait proposé cela, et ainsi de suite. Quelques-unes des propositions que j'avais faites furent acceptées par l'honorable député. Mais il s'efforçait clairement de donner à entendre à la Chambre et au pays que j'avais agi d'une manière arbitraire et dans un esprit de partisannerie politique. Si ce n'est pas là le but qu'il se proposait, je ne sais trop où il voulait en venir.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a guère, à mon avis, fait voir que je l'avais injurié. Quant à l'accusation d'avoir retranché un membre de phrase, je vais lire la phrase, et il verra que je n'en retranche pas un mot. Je cite le compte rendu des délibérations par le secrétaire.

La motion étant mise aux voix, elle fut rejetée, MM. Borden et Haggart votant dans l'affirmative, et MM. Fitzpatrick, Sutherland et Davis votant dans la négative.

Mon honorable ami a pu penser que je lisais le rapport clavigraphié ? Ce n'est pas ce que je faisais ; je lisais la résolution. En premier lieu, je citais un passage de la résolution que j'avais proposée ; mon honorable ami me posa une question quant à sa disposition, et je lus ce qui s'en suivait immédiatement, sans en rien retrancher ou omettre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il se peut que j'aie mal compris mon honorable ami. Je pensais qu'il avait dit que je ne voulais pas adopter la principe du maintien des limites de comté, et qu'il avait cité quelque chose des délibérations à cet effet. On verra, qu'en ma qualité de membre du comité, je n'ai pas voulu renoncer au principe du maintien des limites de comtés, si ce n'est dans certains cas que nous discutions, et du consentement de tous.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne m'a pas compris ; je parlais de cette résolution en bloc, et je déclarai, ce qu'il se rappellera lui-même, je pense, qu'il ne trouvait pas d'objection particulière à cela ; mais il dit qu'il ne savait pas exactement où il en serait (ou quelque chose de cette nature) si nous adoptions cette résolution. C'est parfaitement exact, n'est-ce pas ? Sûrement, mon honorable ami ne prétend pas que ce sont là des injures ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne serais que trop heureux de savoir que j'avais mal compris l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Si j'affirme des faits qui sont parfaitement exacts, mon honorable ami ne saurait donner à entendre que je me trompe.

J'ai ensuite donné un certain nombre de résolutions et j'ai lu exactement ce que j'ai trouvé dans le rapport. Mon honorable ami ne prétendra certainement pas que cela est injurieux. Je n'attachais pas une importance particulière à la présentation de ces résolutions. C'est toujours l'honorable député de Lanark qui a proposé les amendements, vu qu'il était le représentant d'Ontario dans la minorité. Comme il était le seul député d'Ontario, à l'exception du président c'était à lui que revenait la tâche de présenter ces motions. Je me suis contenté de lire le rapport et on ne peut pas prétendre que cela est une insulte à l'adresse de mon honorable ami. Ce dernier comprend parfaitement dans quelle intention j'ai agi. Je ne prétends pas, d'un autre côté, qu'on a manqué de courtoisie à mon égard, mais je suis toujours sensible à ces accusations tendant à laisser entendre que j'ai pu injurier quelqu'un.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je retire ce que j'ai dit, car mon intention n'était pas du tout ce que l'honorable député prétend.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre m'a fait certains reproches, mais je ne lui en tiendrai pas compte. A plusieurs reprises, il m'a accusé d'être injuste. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne l'ai pas été intentionnellement. S'il croit réellement que j'ai commis des injustices, en demandant à mettre certaines propositions devant le comité il me pardonnera si je lui dit que cette accusation est plus injurieuse que tout ce que j'ai pu dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que je ne tenais pas l'honorable député responsable.

M. R. L. BORDEN : Sur ce point, je n'ai rien à me reprocher. L'honorable ministre dit aussi que toutes les relations entre les membres du comité ont été amicales et courtoises. Cela est parfaitement vrai ; nous avons été courtois les uns envers les autes—du moins je me suis efforcé de l'être et mes collègues de la majorité l'ont été envers moi. Le ministre prétend de plus que les membres de la majorité ont été francs. Je l'admets aussi ; non seulement ils ont été courtois et francs, mais ils se sont aussi montrés fermes, et c'est surtout cela que je tiens à faire remarquer. La chose s'est faite très gentiment. Les membres de la majorité se sont conduits en gentilshommes dans cette affaire pour tout ce qui concerne les civilités ordinaires que l'on se doit les uns aux autres, mais cela ne les a pas empêchés d'être fermes ; mais je ne crois pas que toutes ces relations amicales, cette courtoisie et cette franchise aient beaucoup influé sur la délimitation des districts électoraux.

A plusieurs reprises, l'honorable ministre a conseillé de laisser cette discussion de côté et de se mettre à l'ouvrage. Je le désire aussi mais cependant, cela ne l'a pas empêché de continuer à discourir pendant près de trois quarts d'heure, après avoir fait ces recommandations. Dans tous les cas, il faudra toujours finir par se mettre à l'œuvre sérieusement et alors nous aurons l'occasion de discuter ces choses plus en détail. Quand il s'est agi d'ajournement ou de quelque chose de cette nature, la minorité a été traitée avec la plus grande courtoisie. De notre côté quand la majorité désirait un ajournement, nous y avons toujours consenti et tout s'est passé de la manière la plus parfaite et comme cela devrait toujours se faire, même dans un comité composé d'adversaires politiques. Le point essentiel, que je tiens à faire ressortir clairement, c'est que ce comité ne différait aucunement des comités ordinaires de cette Chambre. Ce n'était pas une conférence, c'était un comité dans lequel un parti était la majorité et l'autre en minorité.

L'honorable ministre attache beaucoup d'importance au fait que, dans certains amendements que j'ai proposés à la dernière séance, les délimitations de six comtés étaient les mêmes dans l'amendement que dans la motion principale. A-t-il oublié que ces délimitations concernaient 18 comtés ayant chacun deux représentants et cinq comtés en ayant trois chacun, ce qui faisait un total de 51 districts électoraux ? Ainsi, y compris la ville de Toronto, voici 56 districts électoraux et sur ce nombre, l'honorable ministre peut en citer six sur lesquels nous sommes tombés d'accord. Je crois même qu'il est un peu au-dessous de la vérité, et que nous nous sommes entendus sur un ou deux de plus que ces six. Dans tous les cas, disons que nous sommes tombés d'accord sur dix ou huit, sur un total de 56. Il admettra qu'il y avait une grande divergence d'opinions au sujet de la délimitation de ces comtés qui devaient être divisés en plus d'une circonscription. Je ne crois pas qu'il y ait d'avantages à prolonger cette discussion déjà longue, et comme vient de le dire le ministre des Travaux public, nous aurons l'occasion de revenir sur ces détails, lorsque nous aurons à nous occuper des comtés au sujet desquels nous n'avons pu nous entendre.

L'honorable M. TISDALE : Je ne prolongerai pas la discussion. Je constate que le président a décidé que ma motion n'est pas dans l'ordre et je me soumets à sa décision.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je déclare la motion irrégulière. L'item doit être adopté.

Adopté.

Item 8.—Comté de Grenville.—Adopté.

M. CLANCY : M. le président, j'ai cherché à attirer votre attention de ce côté, car je voulais prendre la parole sur cet item.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il a été déclaré adopté.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a-t-il quelques objections à proposer au sujet de Grenville ?

M. CLANCY : J'y reviendrai lorsqu'il s'agira de Leeds.

Item 11. Le comté de Leeds, non compris le district électoral de Brockville, tel que défini ci-après.

M. CLANCY : Le ministre des Travaux publics prétend avoir été d'une entière bonne foi dans toute cette affaire. Je le crois aussi et je pense que la Chambre partage cette opinion. Il a été franc du commencement à la fin et a fait adopter toutes ses propositions sans même consulter le comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ne dites pas cela. J'ai déclaré une dizaine de fois que nous avons eu de nombreuses conférences.

M. CLANCY : Ma proposition peut paraître osée, mais j'espère pouvoir la prouver. Je vais citer la déclaration faite par l'honorable mnistre lui-même, pour faire voir qu'il a eu la franchise de dire : " Nous voulons avoir telle et telle chose." Lui et ses amis s'en sont tenus à cela, et ont gagné leur point. Je crois que la Chambre sera satisfaite, si je réussis à faire cette preuve. Le 11 mai, l'honorable ministre remettait au comité un document écrit à la machine. Ce document est intitulé comme suit :

Projet de remaniement pour Ontario——

Remarquez bien qu'à ce moment, le comité n'avait pas encore siégé régulièrement. Il y avait peut-être eu une ou deux séances préliminaires, mais à cette date l'opinion de l'honorable ministre était déjà formée et il a eu la franchise d'en faire part au comité. Voici ce que dt ce document :

Projet de remaniement pour Ontario soumis par les députés libéraux——

Non par les membres libéraux du comité, mais par les libéraux——

—à une réunion préliminaire tenue le 11 mai 1903.

Cette réunion était une réunion des députés libéraux convoquée spécialement pour discuter cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Y avait-il à cette réunion d'autres députés que les membres du comité ?

M. CLANCY : Les personnes présentes étaient des députés du parti libéral et non des membres du comité appartenant aux deux côtés de la Chambre.

Les délimitations mentionnées dans ce projet——

Il appelle cela un projet——

—sont celles indiquées au chapitre 3 des statuts revisées d'Ontario, 1897.

Je vais donner la liste de ces comtés pour faire voir que l'honorable ministre est venu devant le comité et a dit : " Voici notre proposition, c'est ce que nous voulons," et le bill, dans tous ses détails, est absolument conforme à cette proposition. Je dis absolument conforme, car on y trouve virtuellement pas une seule variante. La seule différence que je constate, c'est que dans le bill Victoria et Haliburton ont été réunis, tandis que par la proposition Muskoka et Haliburton étaient réunis et n'avaient qu'un seul député à eux deux. Je maintiens donc que, dans son essence, le bill est exactement semblable à la proposition soumise par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit que je n'étais pas responsable du titre mis en tête de ce document. Je ne l'ai vu qu'après la présentation au comité, comme tous les autres membres du comité, et ce n'est en aucune manière une proposition venant des membres libres de la Chambre.

L'honorable député dit que cette proposition est semblable au bill. Les employés du ministère de la Justice en ont élagué certaines parties, quand il s'est agi de la mettre au clair. Mon honorable ami dit aussi que ce document mentionne un acte de la législature provinciale. Ici encore, je n'y suis pour rien. Toute proposition qui a été faite en séance du comité, ne l'a été qu'après consultation avec le chef de l'opposition.

M. CLANCY : L'honorable ministre déclare qu'il ne connaissait rien de ce document et je suis tenu de prendre sa parole. J'ignore si c'est lui qui l'a remis au comité. J'explique quelle était la position du parti libéral, qu'il en ait eu connaissance ou non, et je maintiens que les vues du parti libéral étaient consignés dans ce document et que ces vues se retrouvent aujourd'hui dans le bill.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député n'accepte pas ma parole, il peut continuer sur ce ton.

M. CLANCY : J'accepte la parole de l'honorable ministre sans restriction ; je me contente de faire observer que les propositions des députés libéraux ont été acceptées sans réserve et incorporées dans le bill. Je ne dis pas que l'honorable ministre connaissait l'existence de ce document, je lui fais seulement remarquer que le document existait, et que les propositions qu'il contenait ont été mises comme suit dans le bill :

Un député—Glengarry, Prescott, Stormont, Russell, Dundas, Carleton (non compris Ottawa), Grenville, Frontenac, Kingston, Lennox et Addington, Prince-Edouard, Durham, Victoria, Peel, Halton, Dufferin, Wentworth (non compris Hamilton), Norfolk, Haldimand, Lincoln, Welland, London, Nipissing, Haliburton et Muskoka, Parry-Sound, Baie du Tonnerre.

Deux députés—Ottawa, Lanark, Leeds, Renfrew, Hastings——

Hastings devrait, cependant, avoir trois députés.

Northumberland——

Northumberland n'avait droit, cependant, qu'à un député.

Peterborough——

Peterborough, aussi, n'avait droit qu'à un député.

—Ontario, Wellington, Bruce, Perth, Waterloo, Hamilton, Brant, Oxford, Elgin, Lambton, Kent, Essex, Algoma.

Trois députés—Simcoe, York, Grey, Huron, Middlesex (London excepté).

Middlesex n'a droit qu'à deux députés. Je signale tout particulièrement à l'attention du ministre la suite de ce document, car cela est de la plus haute importance. Voici ce que dit encore cette proposition du parti libéral :

Cela comprend toute la province à l'exception de Toronto, à laquelle on a l'intention de donner 5 députés. Cela a été décidé par le parti libéral à une réunion préliminaire. Aucune réponse n'a été donnée à la question de savoir si les 5 députés seront donnés Toronto telle que présentement constituée pour les fins électorales, avec une population de 106,098, ou à Toronto telle que constituée pour les fins municipales, avec une population de 208,040. On remarquera qu'en vertu de cette proposition, 2 nouveaux députés seront donnés au Nouvel-Ontario et un à la ville de Toronto. Cela implique une réduction de neuf districts électoraux dans le reste de la province, savoir, 6 en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et trois qui sont donnés au Nouvel-Ontario et à Toronto. Les neuf districts qui devront disparaître sont les suivants :

Lennox, Bothwell, Norfolk, Middlesex, Bruce, Durham, Victoria, Leeds et Cardwell, Hastings. On remarquera aussi que d'après ce projet de division, il y a 26 comtés élisant un député, 20 comtés en élisant 2, et 5 en élisant 3, la ville de Toronto qui en élit 5, faisant un total de 86 députés.

Je demande à l'honorable ministre de bien remarquer ce qui va suivre, puisqu'il n'assistait pas à la réunion à laquelle cette proposition a été adoptée :

Les députés libéraux ont promis de nous soumettre, à la prochaine réunion, leurs vues concernant la division des vingt comtés qui doivent élire deux comtés chacun, et les cinq comtés qui doivent en élire cinq chacun, ainsi que la ville de Toronto.

Les députés libéraux avaient promis de soumettre à la prochaine réunion du comité un projet concernant la délimitation des vingt comtés élisant deux députés et des cinq comtés en élisant trois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il nous dire si c'est un document officiel, ou qui l'a préparé ?

M. CLANCY : Il vient de l'honorable ministre lui-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous l'avez eu de moi ?

M. CLANCY : L'honorable ministre l'a présenté au comité comme un document officiel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais. De qui est l'écriture ?

M. CLANCY : Il est écrit à la machine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce document écrit à la machine dit-il aussi que la minorité devait aussi soumettre une contre-proposition ?

M. CLANCY : Ceci est la proposition de la majorité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si ce document est un mémoire de la main du chef de l'opposition ou écrit à la machine, nedit-il pas que la minorité devait aussi soumettre une contre-proposition en même temps ?

M. CLANCY : Parfaitement. L'honorable ministre nie-t-il avoir soumis cette proposition ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De nombreuses consultations ont eu lieu. Le chef de l'opposition devait consulter ses amis des différentes provinces et soumettre des contre-propositions de temps à autres. Plusieurs des premières propositions ont été modifiées.

M. CLANCY : Je dis que les deux partis de la Chambre ont soumis leurs propositions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ces propositions ont été faites par les membres du comité.

M. CLANCY : C'est la même chose. Nous n'avons pas honte d'avancer que nous avons fait ces propositions après nous être consultés avec nos amis, les députés conservateurs, et nos adversaires ont fait la même chose. Il était impossible de s'y prendre autrement. Je continue la citation :

Les députés libéraux ont promis de nous soumettre, à la prochaine réunion, leurs vues concernant la division des vingt comtés qui doivent élire deux comtés chacun, et les cinq comtés qui doivent en élire cinq chacun, ainsi que la ville de Toronto.

Or, M. le président, nous avons dans le bill exactement les recommandations des députés libéraux quant aux délimitations des divisions électorales et quant au nombre de représentants accordés à chacune. Le document se termine ainsi :

On remarquera qu'en vertu de ce projet, Bruce, avec deux députés, a d'après le recensement une population de 20 supérieure à celle de Leeds et Grenville, qui doivent avoir ensemble trois députés ; Leeds qui élira deux députés, comprendra Brockville.

C'est ce document qui a été remis au comité, et ce que je tiens à démontrer, c'est que dès le commencement le parti libéral avait arrêté un plan, et que depuis ce moment jusqu'aujourd'hui, il n'y a rien changé et que ce plan se retrouve dans le bill, sans la moindre variante. Ce plan a été arrêté avant qu'un comité ait été nommé ; avant

qu'un seul membre de la Chambre ait pris la parole sur cette question. C'était le plan définitif que les libéraux voulaient faire adopter, et il l'a été, en entier.

L'honorable premier ministre ne peut pas prétendre avoir convoqué une conférence quand ses partisans avaient déjà décidé que le bill qui nous serait soumis et qu'ils avaient signifié leur intention formelle de mettre dans ce bill exactement ce que contenait le projet adopté avant la formation du comité.

C'est une absurdité de prétendre que ce bill est le résutat d'un compromis. Ce n'est ni plus ni moins que la consécration des conclusions prises d'avance par les députés libéraux et je ne connais rien de plus faux et de plus condamnable que les protestations des libéraux avant la formation de ce comité.

Le PREMIER MINISTRE : M. le président, un mot seulement. L'honorable député a répété cinq ou six fois une chose qui a déjà été niée cinq ou six fois. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de la nier encore une fois. Il prétend que la proposition qui a été faite par les membres libéraux du comité, venait de tout le parti libéral, et que tout le projet était formé, conçu, arrêté et préparé d'avance.

A maintes et maintes reprises on lui a dit que cela était faux. Comme il persiste dans son affirmation, nous ne pouvons que lui répéter qu'il se trompe. Nous ne pouvons pas le convaincre de son erreur, ou s'il est convaincu, il ne veut pas l'admettre.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre prétend-il que cette proposition soumise au comité n'est pas exactement semblable au bill ?

Le PREMIER MINISTRE : Je nie que ce soit une proposition émanant du parti libéral. C'est une proposition soumise par les membres libéraux du comité, quand ce dernier a commencé son travail.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y a quelques divergences entre cette proposition et la contre-proposition du chef de l'opposition, elles ont très rares.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de Bothwell s'oppose à l'arrangement proposé pour Leeds ; il hâterait l'expédition des affaires s'il proposait un amendement comme cela a été fait dans le cas de Norfolk.

M. CLANCY: L'honorable député de Brockville (M. Culvert) doit en proposer un.

M. TAYLOR : Actuellement les comtés unis de Leeds et Grenville envoient quatre représentants à la Chambre des communes. Quand il a été connu que l'intention du comité était de donner un député à Grenville et deux à Leeds, j'ai compris que Leeds-nord devait disparaître, puisque cette division électorale est composée d'une partie de Leeds et d'une partie de Grenville. Puisque Ontario devait perdre six députés, je comprenais que Leeds et Grenville seraient au nombre des comtés qui en perdraient un, et pour ma part, j'étais satisfait de cet arrangement.

Ensuite est arrivée la question de savoir comment la division serait faite. Naturellement, Grenville devait avoir un député et Leeds deux, mais peu m'importait, car il est imposible de mutiler Leeds de manière à ce que ce ne soit pas, quand même, un comté conservateur. Mais peu de temps après cela, un changement survint, et le comité décida que Leeds et Grenville ne formeraient qu'un comté et n'auraient droit qu'à deux députés. Je commençai à m'inquiéter, car je ne croyais pas juste qu'une circonscription actuellement représentée par quatre députés fût réduite à deux. C'est alors que l'honorable député de Grenville, l'honorable député de Brockville et moi nous présentâmes devant le comité pour demander des explications, et après beaucoup de discussion, nous consentîmes à un moyen terme concernant la division de Leeds. Il fut finalement décidé que Leeds aurait deux députés et Grenville un.

Carleton, d'après sa population avait droit à deux députés et on disait que si deux députés étaient accordés à Carleton, il n'en resterait que deux dans Leeds et Grenville réunis. On conclut donc un arrangement en vertu duquel Carleton ne devait avoir qu'un seul député. De cette manière Leeds et Grenville ne perdaient qu'un représentant et en conservaient trois, sur les quatre qu'ils avaient—Grenville en aurait un, comme à présent, et Leeds serait divisé en deux.

Nous nous sommes alors occupés de la meilleure manière de faire cette division. De concert avec l'honorable député de Brockville (M. Culbert) et l'honorable député de Grenville (M. Reed) je demandais, que vu leur communauté d'intérêts, les municipalités qui forment actuellement le district électoral de Brockville—la ville de Brockville et les contours d'Elizabethtown et Hitley—restent ensemble, en y ajoutant le canton de South-Elmsley, qui appartient à Leeds-nord. Cela formerait un district électoral s'étendant sur toute la profondeur du comté. Pour les fins municipales les intérêts de Kitley sont identiques à ceub de Brockville. Cela donnerait au district électoral de Brockville une population de 21,185. Pour répartir plus également la population le comité sépara Kitley de Brockville et ajouta à Leeds, et pour compléter le district électoral de Brockville, on ajouta le canton d'Elizabethtown, le haut et le bas de Yonge et d'Escott et le village d'Athens. Cela donne à Brockville une population de 18,721, et de 19,224 à Leeds. De cette manière, la population était également partagée, bien que l'honorable député de Brockville ait un plan qui donne un partage encore plus égal.

Il y arrive en laissant Kitley et Elizabethtown dans Brockville et en y ajoutant South Elmsley, le haut de Yonge et d'Escott et le

village d'Athens. Cela donnerait 19,019 à Brockville et 18,956 à Leeds. La partie supérieure de Yonge et d'Escott, dont la population fait toutes ses affaires avec Gananoque, se trouverait dans Leeds-sud. C'est de cette manière que l'honorable député de Brockville croit que le comté devrait être divisé. Pour ce qui me concerne personnellement, je répète que cela m'est indifférent, car le comité ne peut pas diviser le comté de Leeds de manière à en faire des districts électoraux libéraux ; mais nos adversaires l'ont divisé de manière à grouper les conservateurs dans Leeds-sud, et donner une chance aux libéraux dans Brockville. Devant le comité le chef de l'opposition fit la contre-proposition suivante :

Le district électoral de Leeds comprends la partie riveraine des cantons de Leeds et Landsdowne, l'arrière portion des cantons de Leeds et Landsdowne, South-Crosby, North-Crosby, Bastard et Burgess, la partie inférieure de Yonge et d'Escott la portion supérieure de Yonge et d'Escott et les villagse de Newborough et d'Athène et la ville de Gananoque, Population, 21,185.

Le district électoral de Brockville comprend les cantons d'Elizabethtown, Kitley, Elmsley et la ville de Brockville. Population, 16,790.

Cette contre-proposition a été soumise par la minorité du comité et rejetée. C'est la proposition qui est maintenant devant la Chambre qui a été adoptée par la majorité.

M. CULBERT : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) vient de donner des explications très complètes. Quand je me suis présenté devant le comité, je croyais d'abord que South-Elmsley serait ajouté à Brockville, vu que cela partageait également la population, et que je supposais que le comité voulait rendre justice à tout le monde. Mais quand j'ai vu qu'il ne voulait pas se rendre à nos désirs, j'ai préparé un autre plan qui donnerait à Brockville une population de 19,019, et à Leeds une population de 18,956, une différence de 63, seulement. Je ne crois pas qu'il y ait dans tout Ontario, deux comtés plus également partagés ; et d'ailleurs cette division est aussi avantageuse à nos adversaires qu'à nous. Je suis convaincu que si les membres libéraux du comité avaient été laissés à eux-mêmes, ils n'auraient pas hésité un seul instant à accepter ce que je proposais et d'ajouter Yonge, Escott et le village d'Athens à Brockville. La division qu'on nous propose aujourd'hui, n'est pas raisonnable, ni dans mon opinion, ni dans l'opinion d'un grand nombre d'électeurs de cette circonscription. Je suis convaincu qu'on ne trouverait pas six électeurs de Brockville pour approuver cette division ; et si la Chambre veut rendre justice à tout le monde, elle ne ratifiera pas cette partie du bill. Si on ne veut pas ajouter Elmsley à Brockville, pourquoi en détache-t-on Kitley? En laissant Kitley et en ajoutant Elmsley, cela donne une ligne droite, du nord au sud. Le bill réunit Kitley à Gananoque qui est à 50 milles à l'ouest. C'est une propositon absurde, que n'approuvent ni les libéraux, ni les conservateurs de Brockville. On pourrait réunir Brockville, Elizabethtown, Kitley et South-Elmsley, ce qui donnerait une population d'environ 17,000. Si la Chambre ne veut pas se rendre à mes désirs, je ne peux pas l'y contraindre, mais je ferai une autre proposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je prierais l'honorable député de dire exactement ce qu'il propose.

M. TAYLOR : L'honorable député explique qu'il a deux propositions à soumettre, Il y a d'abord celle qui a été faite devant le comité par la minorité, et qui consiste à réunir Elizabethtown, Kitley, Elmsley et la ville de Brockville. Mon honorable ami est prêt à accepter cela. Mais si la Chambre ne veut pas de cet arrangement, il propose d'ajouter à cela la portion supérieure de Yonge et d'Escott et le village d'Athens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais très heureux de pouvoir me rendre aux désirs de l'honorable député de Brockville, et personnellement, je suis toujours disposé à lui être agréable, mais malheureusement, dans Leeds et Brockville, il y a beaucoup d'autres électeurs qui ont aussi leur opinion sur cette question. Deux grandes raisons ont surtout contribué à amener le comité à prendre la décision qu'il a prise. D'après le bill, la population de Grenville est de 21,021 ; celle de Leeds, de 19,254, et celle de Brockville, de 18,721.

Nous avons cherché autant que possible à répartir la population également, tout en tenant compte des autres considérations. La contre-proposition du chef de l'opposition donnerait un écart de 4,000 ou 5,000 entre les deux populations, et cela est contraire au principe admis que les districts ruraux doivent avoir une plus forte représentation que les villes. Si nous devions adopter l'amendement du chef de l'opposition cet écart considérable entre les deux populations n'auraient d'autre excuse que d'être agréable à l'honorable député de Brockville. Dans la propositon soumise à la Chambre l'écart n'est que de quelques centaines—18,721 dans un cas, et 19,254 dans l'autre.

Il y a encore une autre raison très importante. Depuis un très grand nombre d'années, la division proposée par le bill est celle qui existe pour les élections provinciales. Autant que possible, nous avons respecté les divisions provinciales, car les populations de ces divisions ont des intérêts communs, et quand rien ne s'y oppose, il vaut mieux conserver ces divisions. Si nous adoptions l'amendement du chef de l'opposition, il serait impossible d'appliquer la règle adoptée par le comité. La proposition contenue dans le bill est plus juste.

M. CULBERT : J'aimerais à savoir si des représentations ont été faites du dehors, à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne n'a fait de représentations au comité concernant la division de ce comté. La question a été clairement expliquée par l'honorable député de Leeds. La question était de savoir si ce comté aurait deux représentants ou non. Ce n'est qu'à la suite de longues discussions et d'un compromis que le comité lui en a accordé deux. Si la règle posée par le chef de l'opposition était strictement appliquée, ce comté n'aurait pas droit à deux représentants. Quant à la manière dont le comté devait être divisée, je ne me rappelle pas que des représentations m'aient été faites. Maintenant que j'ai expliqué les raisons qui nous ont fait agir, j'espère que tous admettront que cette division est juste et acceptable. Mon honorable ami aimerait peut-être à conserver ses deux cantons favoris dans Brockville, mais cela ne plairait pas autant aux libéraux. Comme c'est là, les chances des deux partis seront à peu près égales, et en tenant compte de la population et de la communauté d'intérêt, je crois que la proposition du bill est la meilleure.

M. CULBERT : Pourquoi tenez-vous tant à enlever Kitley à Brockville, pour l'ajouter à Leeds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'enlevons pas Kitley. Quand il s'est agi de diviser ce comté nous avons adopté la division provinciale qui existe depuis longtemps. Il serait plus juste de demander à l'honorable député pourquoi il tient tant à mettre Kitley dans Brockville.

M. REID (Grenville) : Les deux raisons que vient de donner l'honorable ministre semblent excellentes—la répartition égale de la population, et la communauté d'intérêt créée par l'ancienne division provinciale. Mais qu'arriverait-il si nous soumettions une contre-proposition par laquelle la division électorale de Brockville qui existe depuis la Confédération conserverait tous les éléments qui la composent actuellement et s'adjoindrait d'autres cantons qui ont été longtemps réunis et dont les intérêts sont tellement liés, qu'il ne serait que juste de les réunir à Brockville, au lieu de les en séparer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce l'amendement qui nous est maintenant soumis ?

M. REID (Grenville) : La proposition de l'honorable député de Brockville est bien facile à comprendre. Le ministre des Travaux publics dit que la division actuelle comprend la ville de Brockville et les deux cantons d'Elizabethtown et de Kitley. Mais ce district électoral est trop petit, et il faut faire certains changements. Brockville faisait autrefois partie d'Elizabethtown, de sorte qu'on peut dire que le district électoral est formé par Elizabethtown et Kitley, qui est le canton voisin. La population de Kitley fait toutes ses affaires à Brockville. La ville de Gananoque est à 50 milles à l'ouest de Kitley. Le canton d'Elmsley est au nord de Kitley ; la proposition du chef de l'opposition demande qu'Elmsley soit ajouté à ce district électoral. Mais cela ne porterait la population qu'à 16,700.

L'honorable député de Brockville demande d'ajouter encore le village d'Athens, situé immédiatement à l'ouest et qui fait aussi toutes ses affaires avec Brockville. Athens n'est qu'à 15 milles de Brockville et les deux localités sont reliées par le chemin de fer de Westport. Mon honorable ami demande aussi d'ajouter à Brockville le haut de Yonge et d'Escott. Toutes ces localités touchent à Elizabethtown et font leurs affaires à Brockville, où se trouve le marché. Avec cela la population du district de Brockville serait de 19,019, et celle de Leeds de 18,956.

Voici la composition des deux districts d'après la proposition de mon honorable ami :

	Population.
Brockville	8,940
Elizabethtown	4,872
Kitley	2,089
South-Elmsley	889
Haut de Yonge et Escott	1,276
Athène (village)	953
Total	19,019

Cela ferait un joli district carré. Le comté de Leeds se trouverait alors formé comme suit :

Bastard	3,006
North-Crosby	2,030
South-Crosby	1,811
Gananoque, ville	3,526
Bas de Leeds et Lansdowne	3,085
Haut de Leeds et Lansdowne	2,386
Newborough, village	432
Bas de Yonge et Escott	2,680
Total	18,956

Toute cette population va faire ses affaires à Gananoque, et cela aussi donnerait un joli comté ; cette division grouperait ensemble les municipalités dont les intérêts sont identiques et les réuniraient à la ville avec laquelle elles font leurs affaires.

Je ne vois donc pas quelle objection on pourrait faire à ce projet. L'honorable ministre se laisse peut-être influencé par le fait que les libéraux élisent leur condidat depuis de longues années dans la division provinciale ; mais s'il veut consulter les derniers rapports, il verra que les conservateurs ont eu la majorité, même dans Brockville tel que constitué par le bill. Le plan de l'honorable député de Brockville ne ferait guère de différence au point de vue des partis, et je crois même qu'il serait plus avantageux pour les libéraux que la division demandée par le bill. Le but de mon honorable ami n'est que de laisser ensemble des localités dont les intérêts sont les mêmes, et à titre de représentant d'un district voisin, et connaissant bien le comté, je de-

mande au ministre des Travaux publics d'étudier cette proposition et de l'adopter, si c'est possible.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pendant combien de temps Kitley a-t-il appartenu à Brockville ?

M. REID (Grenville) : Toujours.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. REID (Grenville) : Depuis 15 ou 20 ans, alors.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais pas si c'est en 1882 ou en 1892, qu'il a été mis dans Brockville.

M. REID (Grenville) : Disons vingt ans. Le ministre des Douanes sait comme moi que Kitley est immédiatement en arrière de Brockvillle. Il n'a rien de commun avec Gananoque, et on devrait le laisser à Brockville auquel il est adjoint depuis 20 ans, au moins. La génération actuelle est habituée à cette division, et elle n'a aucun intérêt avec Gananoque. Je ne vois pas pourquoi on n'adopte pas la contre-proposition de l'honorable député de Brockville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette contre-proposition est beaucoup plus acceptable que celle de l'honorable chef de l'opposition devant le comité, mais la seule amélioration que je trouve dans le plan de l'honorable député c'est au point de vue de la population. Je ferai aussi remarquer que toutes ces municipalités rurales font leurs affaires à Brockville.

M. REID (Grenville) : Pas le haut des cantons de Yonge et d'Escott. Les habitants de ces localités vont à Gananoque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas.

M. CULBERT : Brockville est un centre industriel qui attire la population dans un rayon de 20 milles.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai ici le document clavigraphié dont a parlé l'honorable député de Bothwell et qu'il prétend avoir été remis au comité par les membres libéraux pour servir de base au remaniement de la province d'Ontario. Sur la première page je vois la liste des comtés qui ont droit à un député et plus et les pages 2 et 3, contiennent des commentaires ou des remarques sur le contenu de la première page. Il est évident que les pages 2 et 3 ne sont pas l'œuvre d'un membre libéral du comité. A la page 2, par exemple, je vois :

> Les députés libéraux ont promis de nous soumettre à la prochaine réunion, leurs vues concernant la division des vingt comtés.

Cela n'a jamais été écrit par les membres libéraux du comité.

M. CLANCY : Je puis assurer l'honorable ministre du contraire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je cite le texte du document :

> Les députés libéraux ont promis de nous soumettre, à la prochaine réunion——

A qui s'adresse le mot " nous " ?

M. ROSAMOND : Aux membres du comité, naturellement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors les députés libéraux auraient promis de soumettre ce document à ceux qui l'avaient préparé. Mais allons plus loin ; il y a dans ce document plusieurs traits qui en indiquent la provenance. Par exemple, dans la première colonne des comtés qui ont droit à un seul représentant, se trouve le comté de Russell. Je ne crains pas d'affirmer que jamais un membre libéral du comité n'a prétendu ou demandé que le comté de Russell ait droit à un député. Ce que les membres libéraux du comité ont invariablement soutenu c'est que le comté de Russell avec les cantons d'Osgoode et de Gloucester pris à Carleton et le quartier Rideau d'Ottawa aient un député. Voilà le premier point. Encore dans la liste des comtés devant avoir un député, je signalerai Carleton. Il est dit ici que Carleton, non compris Ottawa, a droit à un député. Jamais un membre libéral du comité n'a prétendu cela. Ce que les membres libéraux dlu comité ont toujours soutenu et demandé, c'est que Carleton, moins Osgoode et Gloucester, ait un député. Passons maintenant à Frontenac. Jamais un membre libéral du comité n'a proposé que Frontenac ait un député. Les membres libéraux ont demandé que Frontenac, moins la ville de Kingston et le village de Portsmouth, ait un député.

M. CLANCY : Cela est indiqué par une note en marge.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Oui, pour Frontenac, mais c'est la seule. On l'a probablement oubliée. Voyons maintenant Kingston. Jamais un membre libéral du comité n'a demandé que Kingston eût un député ; on a demandé qu'un député fut donné à Kingston et au village de Portsmouth. Arrivons ensuite à Nipissing. Nous avons toujours demandé que Nipissing, avec les cantons de Head, Clara et Mara, eut un député. Voilà donc cinq erreurs dans la liste des comtés devant avoir un député chacun.

M. CLANCY : Pas une seule.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'un côté, il y a l'affirmation de l'honorable député et de l'autre, voilà les faits véritables. Prenons maintenant la liste des comtés devant avoir deux députés. En tête de la colonne, je vois la ville d'Ottawa. Nous n'avons jamais prétendu que la ville d'Ottawa devait avoir deux députés. Nous avons toujours demandé de donner deux députés à Ottawa, moins le quartier Rideau. Dans Northumberland et Peterborough, nous

avons toujours dit que Northumberland devait avoir deux représentants en retranchant Monaghan-sud, et Peterborough, deux en y ajoutant Monaghan-sud. Le document dit le contraire. Voyons maintenant Victoria. Il est dit ici qu'Haliburton et Victoria ont droit à un député, tandis que le comité libéral a proposé de réunir Muskoka et Haliburton, et de leur donner un député.

M. TAYLOR : Après la discussion qui vient d'avoir lieu au sujet de Leeds, le ministre consentira peut-être à laisser cet item en suspend, ou à accepter l'amendement. Puisqu'il s'agit de Leeds en ce moment, voici ce que je propose :

Que le comté de Leeds comprenne les cantons de Leeds et Landsdowne, partie riveraine, de Leeds et Landsdowne, partie arrière, Crosby-sud, Crosby-nord, Bastard, Burgess, la partie riveraine de Yonge et d'Escott, la ville de Gananoque et le village de Newborough.

Cela donne à Leeds une population de 18,956, et laisse à Brockville, la ville de Brockville, Elizabethtown, avec une population de 19,019.

M. REID (Grenville) : Je voudrais que le ministre trouvât un moyen de laisser Brockville tel qu'il est, en y ajoutant Elmsley. Cela forme un district qui s'étend depuis la rivière jusqu'aux limites du comté. Si l'on croit que cela ne donne pas une population suffisante, on peut y ajouter autant de cantons que l'on voudra.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Leeds me demande de laisser cette question en suspens. J'admets que sa propositioin a plus de bon sens que l'amendement qui a été proposé devant le comité. Cependant, les raisons que j'ai données et qui ont été acceptées par la majorité du comité le seront probablement aussi par la majorité de cette Chambre. Les seuls changements que propose mon honorable ami portent sur la population. Cette question est à l'étude depuis longtemps et il serait temps que nous avancions à quelque chose. Nous pouvons adopter cet item en comité, et je m'entendrai avec lui, avant la troisième lecture du bill.

M. CULBERT : J'accepte cet arrangement.

M. SPROULE : J'avais compris que le ministre des Travaux publics était prêt à prendre en considération la motion de l'honorable député de Leeds (M. Taylor), mais que pour certaines raisons, il ne pouvait l'accepter. Une de ces raisons, c'est qu'il n'y a pas entre ces municipalités communauté d'intérêts, au point de vue commercial. D'après ce que je connais de la topographie de ce comté, ces municipalités sont groupées ensemble et ont des intérêts communs. Elles sont près de Brockville et font toutes leurs affaires à cet endroit.

Une autre raison que le ministre des Travaux publics donne comme ayant influencé le comité, c'est que l'arrangement proposé par le bill est le même qui existe pour les élections provinciales. J'ignore s'il y a beaucoup de représentants d'Ontario dans cette Chambre qui apprécieront cette raison comme elle mérite de l'être. Je connais passablement cette question et je puis dire que sir Oliver Mowatt, qui était passé maître dans ce genre d'opérations, a remanié la province d'Ontario——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE :—avec toute la patience et l'habileté qu'un Chinois aurait pu y mettre, et c'est le résultat de trois de ces remaniements consécutifs qu'on voudrait nous faire accepter aujourd'hui comme les divisions naturelles de cette province. Je ne vois pas qu'il y ait de quoi se mettre à genoux et à s'incliner devant une division électorale faite par sir Oliver Mowatt. Je sais ce qu'il a fait dans mon comté, et jamais un acte aussi répréhensible n'a été commis dans cette partie du pays.

M. CLANCY : L'honorable ministre de la Justice s'imagine peut-être avoir amélioré sa position avec les subtilités auxquelles il vient d'avoir recours. Quelle différence cela peut-il faire, si Carleton doit avoir un député, qu'on lui enlève un canton ou deux pour les donner à un autre district ? Je maintiens que le bill dit que Caleton aura un député.

Cette déclaration contient, sans aucun changement important, ce qui a dû être soumis au comité comme étant l'opinion et la conclusion à laquelle les députés libéraux en étaient arrivés. L'honorable député allègue que personne n'a jamais prétendu que la cité de Kingston devait avoir un représentant, sans l'appoint du village de Portsmouth, comme personne n'a jamais prétendu que le comté de Frontenac devait obtenir un seul représentant, sans l'exclusion de la cité de Kingston et du village de Portsmouth, et il a indiqué les deux cas dans lesquels il existe une différence entre la déclaration et le bill. Nous voyons dans cette cette déclaration que l'on voulait à cette époque :

Au sujet d'Ottawa, de London, de Hamilton et de Kingston, je comprends que l'on propose que les limites de ces circonscriptions soient les mêmes que les frontières municipales, à l'exception de celle de Kingston qui pourrait peut-être comprendre le canton Portsmouth.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député voudrait-il lire un peu plus loin et nous dire qui représente le mot "Je"?

M. CLANCY : L'honorable ministre de la Justice peut fournir cette explication lui-même. S'il soumet un document contenant ce mot, il doit expliquer qu'elle est la personne qu'indique le mot "Je." Voudrait-il laisser supposer que ce document a pour auteur un membre de la gauche.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le membre du comité qui a fourni ce document à mon honorable ami pourrait en faire connaître la provenance. Je crois qu'il vaudrait mieux régler sans retard ce point en litige, et je dirai immédiatement à mon honorable ami que ce document a été préparé sur un autre document soumis au comité et qui n'est pas déposé.

M. CLANCY : Si ce document est une compilation d'un document produit, on doit s'être servi des mêmes expressions dans les deux cas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas ce que l'on a fait.

M. CLANCY : J'ignore complètement la chose. Je comprends que ceci constituait un échange d'opinions entre les deux partis, à l'origine, et qu'aucun membre de cette Chambre n'a cherché à en dénaturer le sens. Je déclare immédiatement qu'aucun document de cette nature n'a été préparé dans le but de se procurer des extraits d'un autre document soumis par les membres de la droite. Je serais grandement trompé si une pareille chose avait eu lieu et je suis bien convaincu du contraire. Je suis prêt à reconnaître que le ministre des Travaux publics, qui a fait cette déclaration, n'a rien eu à y voir. J'ai dit qu'il n'en était pas responsable, et je suppose que cette opinion a été soumise au comité par ceux de ses membres qui appartiennent au parti libéral. L'honorable député peut être certain qu'il ne s'agit pas là d'une citation tronquée, et qu'elle ne peut venir d'ailleurs que des membres du parti libéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque fois que l'honorable député s'est servi de ce document dans plusieurs circonstances, j'ai toujours supposé qu'il ne consentirait pas à citer un document qu'il savait ne pas constituer la proposition officielle soumise au comité. Je l'ai averti que je n'étais pas responsable des paroles qu'il citait. On a fini par constater qu'aucun membre du comité n'est responsable de la préparation de ce document, qui ne constitue pas une copie de la proposition soumise au chef de la gauche. Puisque l'honorable député connaissait tous ces faits, il était très injuste de sa part de soumettre ce document qui doit avoir été dicté par le chef de l'opposition. Plusieurs des propositions qu'il contient rendent assez fidèlement la nature des discussions qui ont eu lieu devant le comité, mais mon honorable ami n'aurait pas dû l'indiquer comme étant le document officiel soumis par un membre du comité, quand il appert à sa face même qu'il n'en est pas ainsi. L'original de ce document est entre les mains du chef de la gauche, et s'il ne l'a pas conservé, je puis lui en fournir une copie fidèle qui établira que le document dont le député de Bothwell nous a donné lecture ne contient pas la proposition exacte soumise au comité.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend-il que ce document provient du chef de l'opposition ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis porté à croire qu'il a été préparé sous la dictée du chef de la gauche.

M. CLANCY : J'ose déclarer que cet honorable député n'a jamais entrepris un travail de cette nature. Je dis de plus que le chef de la gauche ne voudrait pas induire ses partisans en erreur sur une question qu'il doit certainement connaître.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il dit simplement que ce sont là les propositions qui ont été soumises et mon honorable ami cherche à donner une fausse interprétation à ses paroles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'a qu'à examiner le document pour constater que ce n'est pas une copie de l'original. Qu'il prenne la première page. Je ne connais rien de l'affaire. La première page est une reproduction assez fidèle de la première annexe du bill préparé par le ministère de la Justice. La déclaration qui est entre les mains de l'honorable député contient en substance, bien que d'une manière incomplète, cette partie du document. La deuxième et la troisième pages de cette déclaration qu'il a en sa possession contiennent des commentaires de la première page et leur contenu n'a jamais été soumis par les membres libéraux. Non seulement nous ne l'avons pas préparé, mais nous ne l'avons jamais eu.

M. CLANCY : L'honorable ministre est obligé de reconnaître que ceci est l'annexe. Prétend-il dire que le chef de la gauche a proposé d'accorder trois représentants à Middlesex ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Je ne suis pas pour entamer une discussion avec l'honorable député sur ce point. Il comprend parfaitement ce que je veux dire. Son expérience est assez grande pour comprendre le sens de mes paroles.

M. CLANCY : Que l'honorale ministre indique de nouveau ce qu'il a voulu dire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je l'ai déjà indiqué.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a pas besoin de faire aucune insinuation. S'il a quelque chose à dire, qu'il le fasse ouvertement. Cette annexe est en réalité la même que celle du bill.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En réalité !

M. CLANCY : Permettez-moi d'expliquer la différence dans les comtés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne devrait pas y en avoir.

M. CLANCY : Et il y en a pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député prétend que c'est là l'origine.

M. CLANCY : Non, je dis que cette annexe a été insérée dans ce bill.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où l'avez-vous prise ?

M. CLANCY : C'est Victoria et Haliburton qui sont réunis au lieu de Muskoka et Haliburton. C'est là la seule différence.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député prétend-il que ce document a pour auteur les membres du parti libéral dans cette Chambre des communes ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Que l'honorable ministre attende ma réponse et ses amis pourront applaudir. Je réponds dans l'affirmative, et je dis que je le crois. Je n'éprouve aucun doute sur ce point.

M. INGRAM : J'ai le plaisir de pouvoir dire que je possède également une copie de ce document. Il porte le titre suivant : " Remaniement projeté pour Ontario, soumis par les députés libéraux à la réunion-causerie le 11 mai 1903." La première page de ce document jusqu'au chiffre " 86 " indique le nombre de représentants de la province d'Ontario, et cette partie semble être une proposition émanant des membres libéraux du comité. Les mots suivant sont comme suit : " Les députés libéraux s'engagent à nous soumettre "——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quel est l'auteur de cette phrase ?

M. INGRAM : Si vous voulez attendre un instant, je vais expliquer la chose comme je l'entends, et je me ferai ensuite un plaisir de répondre à toutes les questions. Je considère qu'il s'agit là d'une proposition soumise au président de ce comité, et il ajoute : " Les députés libéraux s'engagent à nous soumettre à la prochaine réunion leur projet pour le remaniement des 20 comtés." A la page suivante, nous trouvons ce qui suit : " Il est bon de remarquer que d'après le projet soumis Bruce, etc., " et il dit encore : " Je comprends que la proposition quant à ce qui concerne les limites des comtés "——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui dit cela ?

M. INGRAM : Je suppose que c'est le président du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons en mains la proposition remise au chef de l'opposition par le président, et ce que vous lisez en ce moment n'en est pas une copie.

M. INGRAM : Je l'ignore, tout ce que je sais c'est que la paternité de ce document a été discutée, j'ai demandé aux membres du comité s'ils prétendaient dire qu'ils n'avaient soumis aucune de ces propositions.

Quelques VOIX : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. INGRAM : Par conséquent, il est avéré que vous avez soumis la proposition énoncée à la page 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas telle qu'énoncée à la page 1.

M. INGRAM : Je vais poser la question d'une autre manière. Les membres libéraux du comité ont-ils soumis les propositions qui se trouvent mentionnées à la page 1 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ; La règle fut posée par quelques-uns des employés du ministère de la Justice, une annexe préparée, et ceci a été rédigé d'après cette annexe. Les députés libéraux n'ont rien eu à voir à sa préparation, et, malgré cela, elle a fini par constituer le résultat de nos délibérations.

M. INGRAM : Vous ne voulez pas que nous disions que ceci constitue la proposition soumise par les députés libéraux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement que non.

M. INGRAM : Alors je ne puis comprendre à quoi vous vous opposez. Vous opposez-vous à ce document ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. INGRAM : Vous ne niez pas que les divisions sont les mêmes qu'elles contiennent dans le bill ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles ne sont pas les mêmes.

M. INGRAM : Elles sont virtuellement les mêmes.

Quelques VOIX : Oh !

M. INGRAM : La seule différence qui existe, c'est que le comté d'Hastings ne se trouve pas parmi les neuf comtés retranchés. Tous les autres comtés mentionnés sont retranchés, et il est certain que les deux documents sont presque identiques.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item n° 11 est-il adopté.

Quelques VOIX : Oui.

M. TAYLOR : Avec l'entente intervenue.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Item 12, concernant le comté de Lennox-Addington, est adopté.

Item 20—concernant le comté de Victoria, y compris le comté provisoire de Haliburton.

M. BORDEN (Halifax) : Il a été question des documents soumis à la Chambre

cet après-midi. Comme je n'étais pas ici lorsque cette discussion a eu lieu, je ne sais pas exactement ce qui s'est dit à ce sujet. Mais le ministre des Travaux publics doit se rappeler que les faits sont comme suit : le 11 mai 1903, le ministre des Travaux publics me dicta dans sa chambre une certaine proposition que je pris par écrit à cette époque sur le papier portant son chiffre. Le tout est de mon écriture, et je puis communiquer les feuilles à mon honorable ami s'il en a besoin pour se rafraîchir la mémoire. J'ai remis le document à mon sténographe pour qu'il copie le mémoire qui se trouve sur la première page de ces documents clavigraphiés. La première page de la copie est la reproduction exacte de ce qui m'a été dicté par mon honorable ami le ministre des Travaux publics. La deuxième page contient certaines observations qui sont de moi ; quelques-unes constituent de simples commentaires, tandis que d'autres définissent cette proposition tel que je l'ai comprise. Il serait peut-être préférable que je donnasse lecture de tout le document—afin de mieux renseigner mon honorable ami.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PU- L'honorable député peut le faire, s'il le désire ; mais j'accepte t ut ce qu'il a dit. C'est ce que je me rappelle du contenu de la lettre.

M. BORDEN (Halifax) : Sur la troisième page se trouve une note concernant Bruce, Leeds et Grenville. S'il existe d'autres renseignements que je puis fournir, afin d'éviter tout malentendu à ce sujet, je suis prêt à le faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je me fais un plaisir d'accepter sur tous les points la déclaration que vient de faire l'honorable député. Lorsque j'ai examiné ce document avec le ministre de la Justice cet après-midi, comme je reconnaissais la partie dictée, j'ai dit que ce document avait probablement été préparé et dicté par mon honorable ami le chef de la gauche, vu les discussions que nous avions eues à ce sujet. Je constate que je ne m'étais pas trompé. L'honorable député de Bothwell a cité ce document, et je ne l'ai pas repris, car j'ai supposé, vu qu'il contenait en substance ce qui avait été discuté par le comité et finalement adopté, qu'il avait là une copie du mémoire préparé par le président et remis aux membres du comité. Mais en comparant ces deux documents, le ministre de la Justice constata que le premier au lieu d'être une vraie copie était un document préparé par le chef de la gauche. J'ai alors déclaré que je n'en étais pas responsable, que n'en avais jamais entendu parler et que je ne l'avais jamais dicté. Mais je me suis rappelé plus tard, et j'ai laissé entendre avant six heures, que d'après ce que j'avais pu voir du document, il constituait ce que l'honorable député (M. Borden) vient d'expliquer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le député de Bothwell prétendait que ce document avait été remis par les membres libéraux formant partie du comité. Je lui ai dit que cela paraissait impossible, car j'avais en ma possession les annexes originales destinées à former partie du bill, et il me fut facile de constater qu'on n'avait jamais eu l'intention d'accorder deux représentants au comité de Russell.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le ministre de la Justice m'a remis plus tard un autre mémoire dont je ne puis me rappeler parfaitement la teneur sans en prendre connaissance. J'ai soigneusement conservé les copies de tous les documents qui ont été soumis au comité. Heureusement que j'ai aussi conservé ces notes écrites de ma main. S'il se présente quelque difficulté, je pourrai me rafraîchir la mémoire en ayant recours aux documents.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'est pas présenté d'autre difficulté que celle de savoir si le document mentionné par le député de Bothwell était le document original soumis par les membres libéraux du comité. Mais les explications du chef de la gauche mettent fin à toute discussion sur ce point. Bien que ce ne soit pas là le document original soumis par les membres libéraux du comité, il représente ce qui a été dicté au chef de l'opposition par le ministre des Travaux publics.

M. CLANCY : Je suis donc justifiable de prétendre qu'il émane du parti libéral. Le ministre des Travaux publics nous a dit qu'il ne l'avait jamais vu et qu'il ne provenait pas du parti libéral. J'étais tenu d'accepter sa déclaration sur ce point. Mais il doit se rappeler que notre principale prétention était qu'il émanait du parti libéral. Nous constatons maintenant que son auteur est le ministre des Travaux publics lui-même qui en a dicté le contenu au chef de la gauche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'est pas absolument exact. Le chef de l'opposition a exposé les faits sous leur véritable jour. Il avait préparé un mémoire au cours de la discussion, et il a dicté le document que l'honorable député vient de lire. Il n'a donc pas pour auteur le parti libéral.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend que le chef de la gauche a fait connaître exactement ce qui s'est passé entre eux, tel qu'énoncé dans le document dont j'ai donné lecture cet après-midi. Je ne veux pas donner une fausse interprétation aux paroles de l'honorable député, et si je fais erreur, il faut me reprendre. J'ai compris que ce document contenait le rapport exact de ce qui avait eu lieu entre le ministre des Travaux publics et le chef de l'opposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. Nous assis-

tions tous à cette réunion du comité, au cours de laquelle certaines discussions eurent lieu, et le chef de la gauche prit des notes à ce sujet. Je ne veux pas mettre leur exactitude en doute pour un instant ; plus tard, il prépara le document dont l'honorable député s'est servi. J'ai également reconnu ce point. J'étais si bien disposé l'autre jour à m'en rapporter à la parole de l'honorable député, que je n'ai pas même examiné le document, car il contenait en résumé ce qui a été admis plus tard, et je n'ai pas le moindre doute qu'il a été préparé d'après des notes prises au cours de ces discussions. Mais le document mentionné par l'honorable député n'a pas été soumis par les membres libéraux du comité.

M. INGRAM : C'est dans la première page de ce document que se trouve toute la question. Le député de Bothwell a prétendu que la proposition originale soumise par les députés libéraux était conforme à ce que le chef de l'opposition a lu. Le ministre de la Justice a essayé de contredire cette prétention en disant que sur le nombre total des comtés indiqués, six ou sept ne se trouvaient pas dans le document original.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est bien cela.

M. INGRAM : Non, je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre sur ce point et lorsque le chef de la gauche sera à son siège nous pourrons régler cette question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis lié par mes paroles et non parce que peut avoir dit le député d'Elgin.

M. INGRAM : L'honorable ministre a prétendu que six ou sept comtés mentionnés dans ce document ne se trouvaient pas dans la liste originale. Mais cette dernière ne contient pas tous les comtés indiqués.

M. VROOMAN: Je désire proposer l'amendement suivant à l'article 20 de l'annexe :

Que l'annexe dudit acte soit amendé en retranchant les mots "le comté de Victoria, y compris le comté provisoire de Haliburton" dans le paragraphe indiqué comme étant le n° 1 de ladite annexe et en insérant à la fin du paragraphe intitulé n° 2, de ladite annexe, les mots :

"Le comté de Victoria, y compris le comté provisoire de Haliburton, éliront deux députés, et ce comté devra être divisé en deux districts électoraux dont l'un portera le nom de division sud de Victoria et l'autre le nom de division nord de Victoria et Haliburton :

(a.) Ladite division sud de Victoria se composera des cantons de Mariposa, Ops, Emely et Verulam, des villages d'Omemee et de Bobcaygeon et de la ville de Lindsay.

(b.) La division nord de Victoria et d'Haliburton comprendra les cantons Eldon, Fenelon, Somerville, Garden, Dalton, Bixley, Layton, Digby, Longford, le village des chutes Fenelon, Woodville et le comté provisoire de Haliburton.

Nous avons beaucoup entendu parlé au cours de la présente discussion de l'équité du remaniement actuel. Le premier ministre, en soumettant ce bill, nous a promis un remaniement équitable, et je suis convaincu qu'il avait l'intention de tenir sa promesse, mais je ne puis croire que lui ou le comité se soient pleinement rendus compte de l'état de choses qui existe dans le comté de Victoria et le comté provisoire de Haliburton, autrement, ils n'auraient pas réuni ces deux comtés en un seul, comme on propose de le faire dans ce bill. Afin que les honorables députés soient en état de mieux comprendre la question, je vais leur soumettre une carte que j'ai préparée et sur laquelle les nouvelles divisions sont indiquées. Ils constateront au moyen de cette carte que le comté de Victoria est à lui seul aussi étendu que les deux divisions électorales du comté de Peterborough. Ils constateront également que le comté provisoire de Haliburton est plus étendu que n'importe lequel de ces comtés. Je parle en ce moment de l'étendue de ces comtés.

Ils remarqueront aussi que le comté de Victoria et Haldimand, tel que constitué par le bill actuel, est plus étendu que les cinq comtés situés au sud. Le comté de Victoria et le comté provisoire de Haldimand vont se trouver à avoir une population de 38,511. Actuellement, ils sont représentés par trois députés. Je représente la division sud, qui compte une population de 19,953, et il y a dans ce bill dix-huit comtés qui possèdent une population moindre que celle de cette division. La population totale de Haliburton est de 6,559, et la population des deux divisions électorales de Peterborough est de 36,066. Peterborough-est a une population de 16,291, et le comté de Victoria-Haliburton une population de 38,511. On voit sur la carte qu'à l'extrémité sud du comté de Victoria se trouve Northumberland-ouest. Ce petit comté n'est pas plus étendu que la division que je représente et sa population ne sera que de 13,055, tel que constitué sous l'empire du bill actuel.

M. FRASER : Préféreriez-vous placer Haliburton dans le comté de Peterborough ?

M. VROOMAN : Il n'en est pas question dans l'amendement, mais on pourrait l'étudier plus tard. Mon amendement propose la formation de deux comtés. La division sud de Victoria continuerait d'avoir une population de 19,153 et la division nord 18,786. Ce qui donnerait deux comtés ayant une population à peu près égale. Peterborough-ouest aurait une population de 20,695, de sorte que ces trois comtés se trouveraient sur un pied d'égalité au point de vue de la population. La carte indique deux divisions d'Ontario. Ontario-nord avec une population de 18,390, ce qui est un chiffre moins élevé que celui de la population de Victoria-sud que je représente, de sorte que cela devrait faire comprendre au comité que mon amendement a sa raison d'être. Le ministre des Travaux publics a déclaré cet après-midi que ce remaniement des com-

tés était tellement équitable que les journaux conservateurs eux-mêmes étaient obligés de le reconnaître. Sans vouloir citer les articles de journaux, je suis obligé de donner lecture de l'article suivant publié à ce sujet dans le " News " de Toronto :

La procédure adoptée par le gouvernement dans le cas de Victoria n'est basé sur rien autre chose qu'un prétexte. Elle a consisté à traiter Haliburton, qui est un comté provisoire, possédant une population de 4,000 âmes, comme un district secondaire pouvant être annexé à n'importe quel comté. Victoria et Haliburton ne sont pas des comtés unis. S'ils l'étaient, il n'existerait aucune excuse possible pour ne pas leur accorder chacun un représentant. La population de Victoria laissée à elle-même ne peut obtenir plus d'un représentant. On a commencé par lui accorder un député, puis on a annexé Haliburton au comté, comme s'il se fût agi d'un simple canton ou d'un village limitrophe, sans tenir compte de son droit à la représentation proportionnée. Comme vous ne voulez pas l'avoir dans Hastings, nous le plaçons dans Victoria. Voilà la seule défense ou explication que l'on donne.

Voilà le véritable état de choses qui existe bien mieux exposé que j'aurais pu le faire. L'argument du ministre des Travaux publics consiste à dire que nous parlons de Victoria comme d'un comté, mais Haliburton ne constitue pas un comté. Par conséquent, puisque Victoria ne possède pas une population suffisamment nombreuse pour obtenir deux représentants, on lui en accorde un et on lui annexe Haliburton comme s'il s'agissait d'une quantité négligeable, puisque ce n'est pas un comté. C'est là une attitude bien dangereuse à adopter. Je puis dire aux honorables députés de la droite, que dans le comté où j'habite leurs amis sont opposés à cela et ils considèrent cet arrangement comme une véritable infamie. Je crois que le gouvernement a dû recevoir de leurs nouvelles à ce sujet. Ils prétendent que cette proposition est ridicule. Le candidat qui voudra se présenter dans ce comté devra être millionnaire——

Quelques VOIX : Certainement.

M. VROOMAN : Il réussit peut-être s'il reçoit l'appui du gouvernement. Ce comté n'a pas moins de 140 milles de longueur. Que l'on compare cela avec un comté comme celui de Peterborough. Peterborough-est, qui possède une population de 16,291, ne constitue à peine un point sur la carte. Il en est de même pour Peterborough-ouest. Je ne vois pas pourquoi cet amendement ne serait pas adopté. Il y a dans ce bill 13 comtés qui ne possèdent pas la moitié de la population qu'aura le nouveau comté de Victoria. Il y a trois comtés de la province d'Ontario, a qui on accorde deux représentants et qui n'ont pas une aussi grande étendue que ce comté—ce sont Northumberland, Lanark et le comté de Peterborough. Il y a encore le comté de Middlesex à qui on accorde trois représentants et dont la population n'est que de 54,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député commet là une erreur d'environ 40,000.

M. VROOMAN : Je ne comprends pas dans cette énumération la population de la cité de London ; je parle des trois divisions de Middlesex.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi n'incluez-vous pas London, de même que les autres endroits ?

M. VROOMAN : Parce que London est considérée comme une ville, cela ne prouve rien. On accorde trois représentants à Middlesex, qui ne possède qu'une population de 54,000 âmes. Je désire attirer l'attention du premier ministre sur le fait que ce comté provisoire de Haliburton est très étendu. Il se compose de 23 cantons. On ne peut se rendre compte de son étendue en examinant la carte. Ce n'est qu'en le parcourant que l'on peut se faire une idée de sa vaste étendue. Dans sa partie nord la population est clairsemée ; dans la partie sud, les établissements sont plus nombreux et quand on arrive dans Victoria-sud, la population est très dense.

Le PREMIER MINISTRE : Combien de cantons sur les 23 sont habités ?

M. VROOMAN : C'est la partie d'Haliburton représentée par le député de Victoria-nord qui est la moins peuplée. Le canton de Minden compte une population de 1,170 ; Snowdon, 856 ; Lutterworth, 464 ; Anson et Hindon, 300 ; Dysart, 773 ; Cardiff, 698 ; Harwood, 343 ; Monmouth, 629 ; Glen Morgan, 527. De sorte que la population est assez bien distribuée dans cette partie du comté. Une couple de cantons sont inhabités et l'un d'eux ne compte qu'une seule famille. J'espère que le comité va trouver moyen d'adopter cet amendement.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai qu'une remarque à faire à mon honorable ami (M. Vrooman). L'amendement qu'il a proposé comporte la division du comté de Victoria en deux districts électoraux, ayant chacun un député. Je sympathise beaucoup avec mon honorable ami, dans la perte que le comté de Victoria va faire d'un de ses représentants. Je puis l'assurer sans la moindre hésitation que, pour ma part, je serais disposé à appuyer son amendement s'il était en son pouvoir d'accorder en ce moment 87 représentants à la province d'Ontario, au lieu de 86. L'amendement de mon honorable ami aurait pour effet d'ajouter un représentant aux 86 mentionnés dans ce bill. Si la Chambre adopte cet amendemen et accorde deux représentants au comté de Victoria nous allons nous trouver dans la cruelle nécessité, qu'a évité l'honorable député de faire disparaître quelqu'un. Serait-ce Peterborough, Lanark, Northumberland, Middlesex ou Toronto ? Si l'honorable député veut s'entendre avec son voisin (M. Clarke) pour diminuer d'un député la repré-

sentation de Toronto, je n'ai pas d'objection à accepter son amendement. Il faut que quelqu'un se sacrifie, et s'il se trouve un député assez désintéressé——

M. VROOMAN : Prenez Middlesex.

Le PREMIER MINISTRE : Si quelqu'un veut consentir à se sacrifier, je crois que nous pouvons régler la question. Mais je doute fort que l'on soit plus disposé à faire ce sacrifice dans Middlesex que dans l'une des divisions de Toronto.

M. VROOMAN : Pourquoi ne faites-vous pas ce qui est juste à ce sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas qu'il y ait quelque chose d'illégal. Six divisions électorales d'Ontario doivent disparaître. Il y a une difficulté dont l'honorable député ne semble pas se rendre compte. Si au lieu d'avoir à retrancher six comtés, nous avions le devoir, beaucoup plus agréable, d'en ajouter six, la difficulté serait beaucoup moins grande. Le comté de mon honorable ami ne se trouverait pas à disparaître. Malheureusement, il nous faut retrancher six comtés.

M. CLARKE : Il est certain que l'appel fait par l'honorable député de Victoria-sud (M. Vrooman) ne sera pas perdu, si l'on songe à la sollicitude témoignée par le premier ministre à l'égard de la représentation équitable des comtés situés dans les nouveaux districts d'Ontario. L'honorable député (M. Vrooman) nous a fait voir une carte indiquant l'immense étendue de territoire occupé par le district provisoire de Haliburton, ainsi que l'étendue du comté de Victoria et Haliburton, comparée à l'étendue des comtés du du sud. Si l'argument que les comtés urbains doivent être dépouillés de leurs droits afin de permettre à ces districts nouveaux et dont la population est très clairsemée, d'obtenir un plus grand nombre de députés que le reste de la province, il est certain que le premier ministre, ayant à sa disposition l'autorité, et la majorité et qui exerce une juridiction absolue, peut s'arranger de manière à satisfaire la demande juste et raisonnable soumise par mon honorable ami au nom du vaste comté de Victoria et Haliburton. La réalisation de cette proposition n'offre aucune difficulté insurmontable, et personne ne le sait mieux que l'honorable premier ministre. Si ce comté ne se trouve pas à obtenir justice, il ne doit pas être trop tard pour y remédier. L'honorable premier ministre peut régler la question d'un trait de plume, il est en son pouvoir de rendre justice à ce comté, et j'espère qu'après les arguments irréfutables qu'a fait valoir le député de Victoria-sud (M. Vrooman), on va laisser cette annexe en suspens, afin de permettre à mon honorable ami, le premier ministre, d'accorder la représentation additionnelle demandée avec tant d'instance par le député de Victoria-sud.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le député de Victoria-sud désire obtenir un peu plus que de la sympathie de la part de son collègue de Toronto (M. Clarke). Quand ce dernier constata que la cité à laquelle il appartient voit augmenter le nombre de ses députés, tandis que c'est le contraire qui a lieu dans plusieurs autres parties de la province, il proposera peut-être un amendement à l'effet d'accorder ce représentant additionnel au comté de Victoria. Personnellement, je sesais heureux de pouvoir appuyer une proposition de cette nature. Le député de Victoria-sud ainsi que ses commettants ont toutes mes sympathies pour la perte qu'ils vont faire d'un de leur représentants.

M. VROOMAN: Je n'ai pas besoin de sympathies.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député n'a pas besoin de sympathies pour ses commettants, il lui faut s'en tenir à la règle adoptée par le comité et appliquée au comté de Victoria.

M. CLARKE : Sous le couteau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas de couteau, et l'honorable député n'a pas le droit de faire une pareille insinuation. Si l'honorable député veut bien étudier la règle posée par le comité, il constatera que le comté de Victoria est traité de la même manière que les comtés de Norfolk, Durham et autres, et l'inégalité dans le chiffre de la population de quelques-uns des comtés qui ont perdu un représentant, est aussi considérable que dans le cas de Victoria. Mon honorable ami doit savoir qu'il ne peut établir de comparaison entre Victoria-Haliburton et d'autres comtés quant à l'étendue du territoire. D'un autre côté, il a prétendu qu'il y avait dans Ontario 15 ou 16 comtés dont le chiffre de la population est moins élevé que celui de Victoria, mais il doit y en avoir grand nombre dont la population est plus nombreuse, quant à l'étendue, il ne manque pas de comtés dans ce pays qui soient plus vastes, quelques-uns d'entre eux sont même quatre ou cinq fois plus étendus que le comté de Victoria, y compris le district provisoire d'Haliburton.

Quelle est maintenant la raison qui peut avoir porté le comité à ajouter le district provisoire d'Haliburton à Victoria ? Les honorables députés vont comprendre les difficultés que le comité a éprouvées dans certains cas. Nous avions un comté provisoire peu important dans le district non organisé, je crois quil est connu sous ce nom sous l'empire de la loi provinciale, avec une population de six à sept mille âmes, soit un chiffre beaucoup moins élevé que l'unité de représentation. J'ai d'abord proposé de l'annexer au territoire le plus rapproché et possédant la population la moins nombreuse, le territoire de Muskoka. On fit valoir auprès du comité que le comté provisoire de Hali-

burton devait être annexé à celui de Victoria, pour certaines raisons qui furent jugées suffisantes par tous les membres du comité. Je crois que j'ai été moi-même un des derniers à accepter la proposition. On fit remarquer que ce comté était réuni à Victoria pour les affaires judiciaires, et que cela offrirait plus d'avantage pour les contribuables à ce point de vue. C'est le même juge qui entend les causes dans le comté provisoire comme dans celui de Victoria, et cela offrait aussi des avantages pour la préparation des listes électorales et l'audition des appels. Mais la principale raison que l'on fit valoir, c'est que les voies publiques comme les chemins de fer permettaient d'atteindre plus facilement Victoria que n'importe quel autre comité. En un mot, on prétendit que la communauté d'intérêts était telle qu'il convenait d'annexer ce district provisoire à Victoria plutôt qu'à Muskoka.

La population de ce district préférait être annexée à Victoria plutôt qu'à Muskoka, et je ne vois pas pourquoi nous lui aurions contesté ce privilège. L'honorable député aurait dû indiquer les moyens à prendre pour mettre son amendement en vigueur. Le premier ministre a fait remarquer avec beaucoup de raison que nous avions eu à nous occuper d'autres comtés qui avaient beaucoup plus de droit, que Victoria à deux représentants, par le chiffre de leur population. On ne pouvait priver ces comtés des avantages auxquels ils avaient droit d'après la règle posée. De sorte que, à moins que l'honorable député soit en mesure de faire valoir des arguments plus puissants en faveur de sa cause, je ne vois pas comment nous pourrions nous rendre à sa demande.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai déjà eu le privilège d'être entendu devant ce comité ou cette conférence choisie pour fixer les limites des différents comtés du Canada. Comme l'a fait remarquer le ministre des Travaux publics, j'ai comparu devant ce comité il y a quelques mois passés, lorsqu'il a proposé d'ajouter ce district provisoire de Haliburton à celui de Muskoka. J'ai fait voir au comité dans cette circonstance qu'il était matériellement impossible de se rendre de l'un à l'autre de ces districts, bien qu'ils soient limitrophes. Il n'existe qu'un seul chemin qui les relie. Je ne répéterai pas ici ce soir les arguments que j'ai fait valoir dans quatre ou cinq circonstances devant le comité, afin de démontrer qu'Haliburton ne devait pas être annexé à Muskoka. Ces deux comtés n'ont rien de commun entre eux. L'excellent article publié par le "News," de Toronto, et dont l'honorable député (M. Vrooman) a donné lecture, commet une erreur en disant qu'Haliburton n'est pas relié à Victoria. Ce district forme partie du comté de Victoria, comme en fait foi le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario. C'est le même juge qui exerce ses fonctions dans les deux comtés. Les jurés du comté d'Haliburton se rendent à la même cour que les jurés du comté de Victoria, c'est-à-dire Lindsay ; et les avocats font la même chose quand il s'agit de la cour de division. C'est le même juge qui préside la cour de division dans Haliburton et Victoria.

Je crois pouvoir dire qu'au commencement le comité était sous une fausse impression quant à ce qui concerne les relations qui existent entre ces deux comtés. Connaissant les dispositons dont le comité a fait preuve dans deux ou trois cas, je suis bien convaincu que s'il avait connu à l'origine, avant de préparer l'annexe, et avant d'arrêter le projet qui nous est actuellement soumis, la position sous son jour véritable, qu'il aurait été possible de l'amener à accorder deux représentants à Haliburton et Victoria. J'ai foi dans le premier ministre et dans le ministre des Travaux publics, ce dernier représentant Ontario et le premier le pays tout entier. Le ministre de la Justice s'est aussi montré disposé à rendre justice à tout le monde, si nous avions pu lui indiquer un comté à qui il fût possible d'enlever un autre député. Mais ce n'est pas chose facile que de demander à un membre de cette Chambre de se lever et de déclarer que Lanark, Leeds ou Brockville, devrait perdre un représentant, bien que je sois disposé à courir le risque de dire que c'est là ce que l'on devrait faire dans le cas de Middlesex, et que Northumberland-ouest devrait disparaître, afin de ne laisser qu'un représentant pour le comté de Northumberland. Il est bien délicat pour un député de demander que le comté d'un de ses collègues soit sacrifié à la place du sien. Je comprends la difficulté. J'ai profité de l'occasion qui m'était offerte l'autre jour pour indiquer, sur la carte préparée par le département, la véritable étendue des deux comtés de Victoria et de Haliburton. Je n'ai jamais cherché à induire la Chambre ou le pays en erreur, et je ne commencerai pas aujourd'hui.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES (Victoria) : Je suis heureux de constater que les honorables députés apprécient cette remarque de ma part. J'espère que le premier ministre et ses collègues vont trouver moyen de rendre justice à Victoria-Haliburton en accordant deux représentants à ce comté.

Le comté de Victoria est très étendu. Il est inutile de chercher, comme on a essayé de le faire à plusieurs reprises, à tromper le peuple sur la géographie de cette partie du pays. Dans une partie du comté, il n'y a pas de colons et je ne crois pas qu'il y en ait jamais beaucoup. Il est vrai que Victoria est assez bien partagé sous le rapport des chemins de fer, mais vu sa grande étendue, et vu que le premier ministre a posé comme principe que ces comtés très étendus ont droit à une représentation proportionnellement plus forte que les localités plus peuplées, je considère qu'on devrait lui donner un représentant de plus,

si la chose est possible, d'autant plus que le comté prend tous les jours une plus grande importance, qu'il contient de nombreux pouvoirs hydrauliques, qui sont de plus en plus utilisés, qu'on y établit des fabriques de ciment et que l'immigration se dirige dans la partie nord de Victoria et vers les confins d'Haliburton.

Je sais que nous n'obtiendrons rien par la force. L'autre jour, l'honorable ministre des Finances a cité un cas dans lequel il me conseillait de recourir à la force armée. J'espère que le jour est encore éloigné où nous aurons besoin d'employer de pareils moyens. Je m'adresse en ce moment à l'esprit de justice de nos adversaires et je leur demande de respecter les droits de Victoria et Haliburton. Je ne demande pas que Lanark ou Brockville, ou Middlesex, ou Northumberland, ou Brant soient privés d'un député. C'est toujours embarrassant de faire des demandes de cette nature, mais je demande au premier ministre de tenir compte des explications qui ont été données à la Chambre aujourd'hui et dans d'autres occasions et d'accepter l'amendement qui a été proposé ce soir par le député de Victoria-sud et qui avait déjà été proposé devant le comité par le chef de l'opposition.

J'espère que la Chambre comprendra qu'Haliburton et Victoria doivent rester unis, puisqu'ils ne forment en réalité qu'un seul comté, et qu'avant que le bill actuel soit définitivement adopté on consentira à leur donner deux représentants.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt et d'attention le discours de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), mais il me semble que le poids de la preuve est plutôt en faveur de l'annexion d'Haliburton et Victoria. Mon honorable ami dit qu'il y a 23 cantons dans Haliburton. Cela est vrai, mais la population de ces 23 cantons n'est que de 6,000 habitants. Je lui ai demandé de nous dire combien de ces cantons étaient habités, et il en a nommé neuf et peut-être dix. Il y en a donc la moitié qui ne sont pas habités et qui ne le seront probablement jamais.

Il faut prendre les choses telles qu'elles sont. L'honorable député nous a expliqué que la population d'Haliburton passe presque entièrement par Victoria, que les voies de communications se dirigent à travers le comté de Victoria, et qu'il y a dans ce comté des montagnes qui en rendent une partie inhabitable. Dans cette circonstance, il me semble que toutes les conditions naturelles nous portent à conclure qu'Haliburton doit être annexé à Victoria. Je considère le point comme réglé. Non seulement il est réglé ici, mais nous avons vu que la minorité du comité, tout en proposant de donner deux représentants à Victoria et Haliburton, annexait aussi Haliburton à Victoria. Je ne crois pas que nous puissions faire mieux que de sanctionner la décision du comité en décrétant que Victoria et Haliburton soient réunis de manière à ne former qu'un district électoral. Quant à savoir si ce district aura deux représentants, c'est une autre question, mais mon honorable ami a expliqué très clairement qu'il est impossible de donner deux représentants à Victoria et Haliburton, sans en enlever un à un autre comté. Personne n'est encore venu nous dire : " Je me sacrifie sur l'autel de la justice outragée. Je renonce à ma circonscription ". Je suis certain que les deux divisions de Lanark n'ont pas l'intention de renoncer à l'un de leurs représentants, non plus que Northumberland, ni les autres comtés.

Un des plus grands obstacles que nous ayons à surmonter dans le règlement de cette question, c'est la détermination de chacun de conserver ce qu'il a. On applique ici la devise : " Ce que nous avons nous le gardons ". Les comtés qui ont deux représentants veulent en garder deux, ceux qui en ont trois veulent en avoir trois, et ceux qui en ont quatre veulent en avoir quatre. Je désirerais beaucoup en donner deux à Victoria et Haliburton, et si je croyais trouver quelqu'un pour appuyer ma proposition, je tâcherais de me rendre au désir de mon honorable ami et de l'honorable député de Victoria-sud (M. Vrooman), mais pas une seule partie de la province paraît disposée à sacrifier un de ses représentants. Ce bill, néanmoins, établit un district électoral nouveau.

Le bill accorde un siège de plus à Toronto. Le représentant de la division ouest de cette ville (M. Clarke) a fait un puissant appel à ma qualité de premier ministre, disant que je suis à peu près roi et maître en cette Chambre. Il n'en est rien, ce serait trop ; mais je réussirai peut-être à obtenir satisfaction pour lui s'il veut bien appuyer le sous-amendement suivant que j'ai l'honneur de proposer :

Que les mots suivants soient ajoutés à l'amendement : que l'article 54 de l'annexe soit biffé et que la ville de Toronto continue d'élire quatre représentants comme à présent.

M. CLARKE : Si mon très honorable ami veut bien me faire tenir ce sous-amendement, je l'étudierai avec toute l'attention possible ; mais, à coup sûr, après avoir entendu l'honnête et vigoureux exposé que l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) a fait de la question, on ne saurait raisonnablement combattre sa proposition. Le premier ministre ignore-t-il que les quatre collègues qui siégent à ses côtés représentent des comtés de la province d'Ontario dont la population réunie est de moins de 90,000 habitants—elle est en réalité de 89,096 habitants—ce qui donne pour chacun des quatre comtés d'Oxford-nord, d'Oxford-sud, d'York-nord et de Brant une unité de représentation de 22,274 habitants ; que ce sont là de vieux comtés densement peuplés où la population rurale n'augmente guère, mais tend au contraire à décroître, tandis que le district de

Haliburton et Victoria est peut-être plus grand que ces quatre comtés réunis, et que malgré son étendue et sa population de 38,511 habitants——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quels sont ces quatre comtés ?

M. CLARKE : Ceux d'Oxford-nord, d'Oxford-sud, d'York-nord et de Brant.

Je vais faire connaître le chiffre de leur population respective, et si je fais quelque erreur, l'honorable ministre des Travaux publics pourra me reprendre. C'est cette population que représente ici un ministre de la Couronne et, d'un autre côté, mon honorable ami (M. Vrooman) demande que l'on accorde deux représentants au district de Haliburton et Victoria dont la population est de 16,000 habitants plus considérable que la moyenne de ces quatre comtés ; en effet, ce district compte 38,511 habitants, tandis que chacun des autres comtés n'en compte en moyenne que 22,274. Ce district, qui est un des districts à population éparse de l'Ontario, devrait bénéficier du principe posé l'autre jour par le premier ministre. Mais ces messieurs de la droite ont posé un principe nouveau ce soir ; ils ne veulent, disent-ils, laisser rien échapper de ce qu'ils ont en leur pouvoir. C'est de ce principe-là que s'est inspirée la majorité du comité de redélimitation. Le premier ministre voudrait que la ville de Toronto, que le comité a si fort malmenée, fût privée du représentant additionnel qu'on propose de lui accorder. Serait-ce juste ? Depuis 1891, la population de cette ville s'est accrue de 64,000 âmes, et bien que l'unité de représentation ne soit que de 25,383 habitants, on n'accorde à Toronto qu'un seul député de plus. Le premier ministre voudrait-il vraiment que l'unité de représentation fût de 52,000 habitants pour la ville de Toronto, et de 25,000 pour le reste de la province ? Le premier ministre dit que personne n'est disposé à sacrifier son siège afin d'assurer un deuxième représentant au district de Victoria et Haliburton. C'est le gouvernement qui est chargé de régler la représentation de la province d'Ontario, et l'honorable député (M. Vrooman) a plaidé sa cause avec un rare bonheur. Le premier ministre devrait avoir le courage d'accorder un représentant de plus à ces deux comtés, dût-il pour cela priver quelque autre comté de son représentant. Si l'on accordait à Toronto la représentation à laquelle cette ville a droit, ce n'est pas cinq, mais sept ou huit représentants qu'elle enverrait en cette Chambre, et le premier ministre a certainement voulu plaisanter lorsqu'il a proposé de supprimer le cinquième représentant, puisque en vertu du bill même, l'unité de représentation est de 42,000 habitants pour la ville de Toronto et de 25,000 pour le reste de la province. J'espère que le premier ministre fera droit à la juste demande du député de Victoria-nord.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déjà dit plus d'une fois qu'il est impossible de faire reposer la représentation des villes et celle des campagnes sur une même base. D'après le principe que vient de poser mon honorable ami (M. Clarke), Montréal aurait droit à un plus grand nombre de représentants que Toronto, puisque, au lieu de six députés qu'elle élit actuellement, cette ville aurait droit d'en élire au moins douze. Si on en avait agi ainsi à l'égard de Montréal, il aurait fallu priver de leur représentant plusieurs comtés de la province de Québec qui, tout comme les divisions rurales de la province d'Ontario, auraient à se plaindre du procédé. Mais pour ce qui est de Montréal, nous aurions bien pu procéder autrement : sans diminuer d'aucune façon le nombre des divisions rulales, nous aurions pu déverser l'excédent de population de la ville dans les comtés voisins ; de cette façon, mes honorables amis de Jacques-Cartier (M. Monk) et de Laval (M. Léonard) auraient eu à soutenir une lutte désespérée si toutefois ils ne fussent pas restés sur le carreau. Ne voulant pas abuser de l'avantage de notre position, nous n'avons pas cru devoir user d'un tel procédé. Si nous accordons un représentant de plus à Victoria et Haliburton, il faudra nécessairement en supprimer un ailleurs, et si mon honorable ami (M. Clarke) veut prendre sur lui-même de dire qu'il faudra priver tel ou tel district électoral de son représentant, nous pourrons peut-être mettre la question à l'étude. Je ne dis pas que la proposition m'agréerait, parce que j'aime mieux ne pas créer de nouvelle division électorale que priver de son représentant un comté déjà établi. Cette manière d'agir me paraît la plus juste, et il me semble qu'elle devrait recevoir l'assentiment de mon honorable ami.

M. SPROULE : Le premier ministre a dit qu'il serait heureux d'accorder un député de plus à Victoria et Haliburton s'il lui était possible de donner quatre-vingt-sept représentants à la province d'Ontario au lieu de quatre-vingt-six. Je conviens que le gouvernement a un lourd devoir à accomplir, mais il est tenu d'assumer la responsabilité de l'accomplir avec justice. Or, la justice ne fait acception ni de personnes ni de comtés, et il semble tout naturel que le comté auquel on accorde deux représentants doive compter une population plus considérable que celui qui n'en doit élire qu'un seul. Si le gouvernement s'était inspiré de ce principe, mon honorable ami de Victoria (M. Vrooman) n'en serait pas réduit à se répandre en vaines doléances. Le premier ministre, se basant sur le raisonnement convaincant du député de Victoria-nord, a dit qu'il fallait unir Haliburton à Victoria ; je ne conteste pas cela, et je ne sache pas, du reste, qu'il soit utile que je le fasse ; mais si cette union doit se faire, il n'en sera que plus important que, en raison même de l'accroissement de son étendue, ce district élise deux représentants.

A coup sûr, il n'est que juste que ce district, devenu plus grand continue d'élire deux représentants. Le premier ministre

demande qui de nous va sacrifier son siège, mais ce n'est pas là la question. Le gouvernement, en réglant la représentation de la province, est tenu de ne pas accorder de représentant aux comtés dont la population n'y donne pas droit. Les deux divisions de Northumberland, dont la population s'élève, en tout, à 33,550 habitants, élit deux députés, tandis que Victoria et Haliburton, dont la population éparse est plus considérable, devrait élire deux représentants, plutôt que le vieux comté de Northumberland, dont la population, très dense, est cependant moins nombreuse. Si le raisonnement du premier ministre signifie quelque chose, c'est bien qu'il serait juste d'accorder deux représentants à Victoria et Haliburton, et un seul à Northumberland et Durham parce que ce district est depuis longtemps établi et que sa population n'est que de 33,550. La population des deux divisions de Lanark est moins nombreuse que celle du district de Victoria et Haliburton auquel on n'accorde qu'un seul représentant. La population de Lanark-nord est d'environ 17,000 habitants, celle de Lanark-sud, d'environ 19,000, soit, en tout, 37,233 habitants qui auront droit d'élire deux représentants, tandis que le district plus peuplé de Victoria et Haliburton n'en pourra élire qu'un seul. Il est donc du devoir du premier ministre de ne donner qu'un seul représentant à Lanark et d'en accorder deux à Victoria et Haliburton. Je le répète, la justice ne fait acception ni de personnes ni de comtés ; elle exige que le gouvernement remplisse son devoir. Les 54,726 habitants de Middlesex élisent trois représentants—Middlesex-est, 20,000 âmes ; Middlesex-nord, 15,000 ; Middlesex-ouest, 18,000. Ainsi, trois députés représentent un peu plus que la population d'un seul collège. Est-ce juste? Ces comtés font partie d'un district densément peuplé, et cependant, le premier ministre a déclaré qu'il convient d'accorder plus de représentants aux nouveaux districts dont la population est disséminée, qu'aux vieux districts à population dense. Dans ce cas, pourquoi ne retranche-t-on pas un député à Middlesex pour en accorder un de plus à Victoria et Haliburton ? Ne serait-ce pas là faire acte de justice ? Cela ne plairait peut-être pas à tout le monde, mais un gouvernement qui fait son devoir est parfois obligé de se rendre désagréable. Le gouvernement est tenu de distraire un représentent de l'un de ces comtés qui en élisent deux, bien que leur population soit moins nombreuse que celle de Victoria et Haliburton, afin d'en accorder un deuxième à ce district dont les habitants sont disséminés sur une vaste étendue de territoire.

M. HUGHES (Victoria) : Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je ferai observer que ce n'est ni la première, ni la seconde, ni la troisième, ni la quatrième, ni même la cinquième fois que je livre bataille en faveur de ce principe.

M. THOMPSON (Haldimand) : Vous n'avez pas eu une victoire aussi facile que d'habitude.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai gagné mon point, et c'est pour cela que je reviens à la charge. On s'était proposé tout d'abord d'unir Haliburton à Muskoka. A deux ou trois reprises différentes j'ai exposé les faits sous leur jour véritable devant le comité qui a reconnu la justesse de ma manière de voir en unissant ensemble Victoria et Haliburton. J'ai plus de confiance en l'esprit de justice du premier ministre que certains de mes amis de la gauche.

Quelques VOIX : Adopté.

M. HUGHES (Victoria) : On dit que la flatterie est l'art de mentir en termes agréables et que la facétie consiste à dire la vérité d'une manière plaisante. Il m'arrive parfois, je l'avoue, de me livrer à la facétie.

Je le répète, j'ai combattu pour faire triompher ce principe ; les membres de cette Chambre m'ont plus d'une fois entendu porter la parole sur le sujet. J'ai tout d'abord signalé la nécessité qu'il y avait de maintenir l'union qui existait entre Victoria et Haliburton, que ces deux comtés, dont les membres de la droite ne veulent faire qu'un seul, envoient deux représentants à l'Assemblée législative d'Ontario. J'ai fait signalé l'accroissement de la population de ces comtés ; j'ai fait observer que nombre de bûcherons dont les noms n'ont pas été inscrits lors du dernier recensement sont revenus de la forêt pour s'établir sur des terres, parce que la coupe du bois se fait maintenant au delà de la ligne de partage des eaux et du lac Supérieur. J'ai aussi fait observer au comité et à la Chambre, l'autre jour, qu'en vertu du chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, dont on s'est inspiré pour élaborer l'un et l'autre; que la population d'Haliburton fait ses affaires dans le comté de Victoria ; que le terminus de la section de Midland du Grand Tronc se trouve dans Haliburton ; que le chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa traverse la partie sud du comté, transportant les voyageurs à Tory-Hill, où le premier ministre se rendra quelque jour, je l'espère, et Essonville, Gooderham et Deer-Lake sont situés le long de cette ligne de chemin de fer. Aucun lac d'Ecosse ou d'Irlande, sans excepter ceux de Killarney, ne surpasse en grandeur et en beauté les lacs des comtés d'Haliburton et de Victoria. Il n'y a dans le comté d'Haliburton que trois routes carrossales qui n'aboutissent pas au comté de Victoria : ce sont celles de Peterborough, d'Hastings et de Muskoka ; cette dernière est en si mauvais état qu'on y passe rarement. Dans l'ouest du comté d'Haliburton se trouve une chaîne de montagnes de douze milles de largeur où il est difficile d'établir des routes pour relier ce comté à celui de Muskoka. Lorsque le député de Peterborough-est, qui habite à quinze ou vingt mil-

les de Deer-Lake, veut se rendre à Gooderham, à Essonville ou à quelque autre endroit du comté d'Haliburton, force lui est de passer par la ville de Lindsay. Je me souviens que pour assister à une assemblée tenue à une vingtaine de milles de son comté, il lui a fallu franchir une distance de 150 milles. Le pays est très accidenté et manque de chemins.

J'ai parlé du passé du comté de Victoria et mentionné les noms des hommes distingués qui, sans compter le député actuel, ont représenté par le passé ce vieux comté historique. C'est le même juge qui revise les listes électorales et entend les causes des deux comtés d'Haliburton et de Victoria.

En fait, sous tous rapports, les deux comtés n'en font réellement qu'un. J'ai exposé les faits sous leur vrai jour au premier ministre dans l'espoir qu'après avoir établi l'union des deux comtés, je pourrai le convaincre, lorsque la population sera devenue assez nombreuse, de la nécessité de lui accorder deux représentants. Pour l'instant, il serait inutile de faire violence à ces messieurs de la droite, et, comme l'a dit le ministre des Finances, de mettre la troupe sur pied, car, dans le cas même où nous le pourrions, il nous répugnerait de recourir à ce procédé. Je crois au gouvernement responsable, et j'espère que dans la délimitation du comté de Victoria, les honorables députés de la droite se laisseront guider par le sentiment de la justice. Je pourrais ajouter que le township de Galway faisait autrefois partie de ce comté ; le nature accidentée du sol rend le voyage très difficile à travers ce township ; on n'y voyage qu'en voiture, tandis qu'un chemin de fer traverse la partie d'Haliburton que l'on ajoute au comté de Victoria.

M. VROOMAN : Le premier ministre ne m'a certainement pas compris ; et j'entends corriger les assertions qu'il a faites. A l'en croire, en établissant le chiffre de la population du comté d'Haliburton, je n'aurais mentionné que neuf townships quand il en existe réellement dix-huit. Cela provient de ce que, lors du dernier recensement, on a confondu ensemble deux ou trois de ces townships.

M. SPROULE : Quelle est la population du comté?

M. VROOMAN: De 6,559 habitants. Lorsque le bill fut présenté, j'ai exprimé l'espoir que la délimitation des comtés se ferait d'une manière équitable, mais j'ignorais alors ce qu'il faut entendre par la procédure parlementaire. Lorsque je connus les noms des membres du comité, lorsque, surtout, j'appris que le ministre de la Justice devait en faire partie, je crus qu'on allait user de justice à notre égard. On est naturellement enclin à penser que le ministre de la Justice ne saurait se prêter à quoi que ce soit d'injuste. Mais voici qu'à la faveur du présent bill le vote d'un électeur de Northumberland-ouest vaut celui de trois électeurs du comté de Victoria.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami veut bien qu'on lui rende justice, mais que suggère-t-il à cette fin? Il se contente d'affirmer que le vote d'un électeur de Northumberland-ouest vaut celui de trois électeurs de Victoria. Qu'arriverait-il si, accédant à sa demande, nous accordions deux représentants à Victoria et un seul à Northumberland? Les rôles seraient intervertis, voilà tout. Les 30,000 habitants de Victoria éliraient deux députés, et Northumberland-ouest n'en élirait qu'un. Il est impossible de réaliser le désir de mon honorable ami. Il serait peut-être aussi équitable de priver Northumberland d'un représentant pour en accorder un de plus à Victoria, mais quelqu'un aurait à souffrir de cela. Nous ne pouvons disposer que de quatre-vingt-six sièges, et il nous faut les répartir du mieux possible. Malheureusement pour la province d'Ontario, sa population ne s'est pas accrue autant que celle de la province de Québec ; à nos amis d'Ontario d'imiter les concitoyens de la province de Québec et de faire meilleure figure lors du prochain recensement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami prétend qu'on a agi injustemnt à l'égard de Victoria ; mais il observera qu'il eût été encore beaucoup plus injuste de n'accorder qu'un seul représentant à Northumberland, parce que tel qu'il est déjà délimité, ce comté aurait droit d'élire deux députés, bien que le chiffre de sa population n'excède que d'un couple de milliers d'âmes celui de l'unité de représentation.

L'amendement est rejeté sur la division suivante : pour, 33 ; contre, 45.

M. VROOMAN : Je propose :

Que l'annexe dudit acte soit amendée en en biffant les mots "y compris le comté provisoire d'Haliburton", après les mots "le comté de Victoria" dans le paragraphe 1er de ladite annexe.

Il est bien évident que le comité a eu tout d'abord l'intention de réunir le comté d'Haliburton à celui de Muskoka, mais avec le temps, pour une raison ou pour une autre, il a fini par changer d'idée. Lorsque les libéraux de Muskoka virent ce qui se passait, ils élevèrent la voix, et le comité s'aperçut qu'il ne plaisait guère à leurs amis de ce comté qu'on agrandît leur division électorale en y ajoutant le comté d'Haliburton, et c'est cela, je suppose, qui a motivé la décision du comité. Ce qu'il y a d'ennuyeux, c'est qu'Haliburton donne une majorité conservatrice. A la dernière élection, les 6,559 habitants de ce comté—tant ceux des townships qui ont voté dans Peterborough-est que ceux qui ont voté dans Victoria-nord—ont donné aux conservateurs une majorité de 208 voix. Il va sans dire

que l'honorable député de Peterborough-est tenait à se débarrasser de la partie de ce comté qui était réunie au sien et que le comité ne demandait qu'à accéder à son désir ; de sorte qu'on ne savait plus que faire d'Haliburton. Il est évident que l'on commet une injustice en unissant Haliburton à Victoria. Le comté que je représente est déjà assez vaste ; en y adjoignant celui de Victoria-nord, on lui donne du coup trois fois plus d'étendue ; mais voici maintenant qu'on y ajoute encore le comté provisoire d'Haliburton qui, à lui seul, est plus grand que le comté de Peterborough et que celui de Victoria.

On a beaucoup trop parlé de communauté d'intérêts. En écoutant ce que l'on a dit de Brockville, j'ai cru comprendre que l'on se plaignait de ce que certains townships avaient été enlevés à une ville près de laquelle ils étaient situés pour être rattachés à une autre ville située cinquante milles plus loin. Mais certains townships d'Haliburton sont à soixante-quinze milles de Lindsay. Où est la différence? Les habitants de ces townships ne se rendent à Lindsay ni pour les fins commerciales ni pour celles du culte ; ils y passent lorsqu'ils ont affaire à Toronto, à Peterborough ou ailleurs. Haliburton possède une organisation municipale qui lui est propre ; il a son propre conseil de comté, son magistrat de police, ses bureaux de poste et le reste. Peu importe aux habitants de ce comté que leur représentant demeure à Peterborough ou à Lindsay. Personne n'a demandé qu'on le rattachât à Victoria qui n'en a pas besoin. Les libéraux de l'endroit sont furieux de ce changement. Je ne me place pas au point de vue politique, car en ajoutant Haliburton à Victoria on crée un château-fort conservateur où les libéraux ne pourront jamais faire élire un des leurs.

M. FRASER : C'est pour cela que votre collègue tient à ce que le changement soit fait.

M. VROOMAN : Je ne parle pas en son nom. En restreignant le comté de Victoria à ses limites municipales, les conservateurs y auraient une faible majorité, mais la lutte y serait intéressante. J'aime mieux me porter candidat dans un comté où il faut faire une lutte acharnée. Quand la majorité est trop forte, les électeurs se désintéressent de la lutte et l'on finit par perdre le comté. Que les libéraux disposent comme ils l'entendent du comté d'Haliburton ; pour moi, je propose qu'on le sépare de celui de Victoria.

M. HUGHES (Victoria) : Je regrette d'avoir à différer d'opinion avec mon honorable ami. Tous ceux qui me connaissent, amis comme adversaires, savent que je n'ai jamais craint de faire connaître mes opinions et les motifs qui me portent à les soutenir. Comme on a déjà trouvé bon de rattacher la population d'Haliburton à deux comtés différents, il me répugnerait de leur refuser le droit de n'être plus rattachés qu'à un seul. Il existe de bonnes raisons, ce me semble, pour que l'on unisse le comté d'Haliburton à celui de Victoria. On parle de majorité conservatrice ; eh, mais ! il y a quatre ans, le candidat conservateur a recueilli dans Haliburton 298 voix de moins que son adversaire. Et si ce comté donne aujourd'hui une majorité conservatrice, l'honneur en revient un peu à votre humble serviteur ; je fus le premier candidat conservateur à y recueillir la majorité des suffrages. Pour obtenir ce résultat, j'ai dû livrer de rudes combats ; j'ai fait appel à l'intelligence de ces citoyens libres et éclairés.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. HUGHES (Victoria) : Ils appartiennent à la race des braves colons qui se sont établis dans les comtés qui longent le Saint-Laurent, et qui en ont fait des comtés conservateurs—ce sont des descendants de soldats anglais. Ils coulent leurs jours dans leurs plaines et leurs montagnes, au bord de leurs lacs et près de leurs routes raboteuses—je les connais bien. Ce sont d'honnêtes et de braves gens que je ne veux pas délaisser. Il est bien vrai qu'à la dernière élection fédérale les conservateurs ont recueilli la majorité des voix dans Haliburton. Pourquoi ? Jusque-là, quatre township n'avaient jamais donné de majorité, qui, je l'espère, ne donneront plus jamais de majorité libérale. Voilà comment il se fait qu'Haliburton a passé aux conservateurs. Il y a quatre ans, je m'en souviens, ce comté donnait 298 voix de majorité aux libéraux. Ce n'est pas parce que cette population est devenue conservatrice que je désire la rattacher au comté de Victoria, mais parce que depuis près de quarante ans elle est unie à ce comté pour les fins politiques. Seuls quelques townships de l'est se sont trouvés rattachés à Peterborough-est. Voilà pourquoi je veux qu'Haliburton soit uni à Victoria. Peu m'importe que ses habitants soient libéraux ou conservateurs; ils sont au nombre des plus loyaux que compte le Canada. On s'en est servi pour créer deux districts électoraux, et maintenant que nous ne devons plus avoir qu'un seul comté, je ne veux pas qu'on les sépare brutalement de Victoria pour les rattacher à Muskoka, Hastings, Nipissing ou Peterborough.

L'amendement est rejeté sur la division suivante : pour, 30 ; contre, 61.

L'article 20 est adopté.

Article 28—Brockville.

Le PREMIER MINISTRE : Cet article sera adopté avec les restrictions dont ont convenu ensemble le ministre des Travaux publics et certains députés de la gauche.

L'article 28 est adopté.

Article 30—London—adopté.

Article 33—Bruce—adopté.

Article 34.

Le comté d'Elgin, en deux divisions, sous les noms respectifs de divisions est et ouest d'Elgin.

M. INGRAM : Je dirai tout d'abord que, dans l'opinion des citoyens du comté d'Elgin, il est nécessaire d'opérer une nouvelle délimitation des comtés tous les dix ans, mais à la condition d'établir certains principes à cet effet. Sur ce point, je crois que tous les habitants de ce comté, libéraux comme conservateurs, partagent le même sentiment. Mais ils entendent aussi qu'après avoir posé ces principes, on les applique avec impartialité à chacun des comtés du Dominion, Or, lorsque, le 13 mars, le premier ministre déposa son projet de loi, il déclara que l'unité de représentation devait être d'un peu plus de 25,000 habitants. Dans l'intervalle, le comité chargé d'opérer la redélimitation des comtés a convenu que l'unité de représentation devait être d'au moins 24,381 habitants; que pour avoir droit à deux représentants la population d'un comté devait être d'au moins 36,572 âmes, et d'au moins 60,953 pour avoir droit à trois représentants. Libéraux et conservateurs du comté d'Elgin sont prêts à agréer ces unités. Lorsque vint le moment de redélimiter ce comté, le comité s'aperçut que la ville de Ridgetown et les townships d'Orford et d'Howard y étaient compris mal à propos et résolut de les en détacher pour les unir à quelque autre division. Sur ce point les deux partis sont d'accord. Le comité résolut aussi de séparer le village de Springfield et la municipalité de Dorchester-sud du comté de Middlesex pour les rattacher à celui d'Elgin auquel ils appartiennent naturellement. Sur ce point encore, il n'y a aucune divergence d'opinion. J'approuve en ceci le comité, parce que je tiens à ce qu'on s'en tienne autant que possible à la délimitation municipale, et, jusqu'à présent, on l'a respectée.

De par le chiffre de sa population, le comté d'Elgin ayant droit à deux représentants, il s'agit maintenant de le diviser en deux districts électoraux ; et c'est ici que la difficulté commence. Comment répartir également entre ces deux districts les 43,586 habitants du comté d'Elgin ? Ces messieurs de la droite ont jugé à propos de redonner au comté les limites qui lui avaient été assignées en 1885 pour les fins provinciales. Ils ont méconnu les changements qui se sont produits dans les diverses municipalités depuis cette époque. Dans Elgin-ouest, la population urbaine s'est accrue et celle des campagnes a diminué au point qu'il y a aujourd'hui entre les deux, d'après les données du dernier recensement, un écart de 1,594 âmes ; dans Elgin-est, cet écart est de 544 habitants. Néanmoins, ces messieurs ont jugé convenable de placer Saint-Thomas dans Elgin-ouest, ce qui, d'après le dernier recensement, crée entre les deux divisions une différence de 7,784 habitants. Pourquoi

Sir WILFRID LAURIER.

cela ? Pourquoi n'égalise-t-on pas la population)

Nous ne saurions le faire, prétendent-ils, sans diviser quelque municipalité. On leur a soumis à ce propos quatre ou cinq propositions différentes. On leur a demandé tout d'abord de placer les quartiers 1, 2, 3 et 4 de Saint-Thomas dans la division ouest, ce qui aurait eu pour effet d'égaliser la population au point de ne laisser entre les deux divisions qu'un écart de 1,430 habitants au lieu de 7,784 qu'il est. On a suggéré en second lieu d'inclure Port-Stanley, Springfield, Dorchester-sud et la partie nord de Yarmouth dans la division ouest, ce qui aurait porté l'écart à 4,716. Puis on leur a demandé de réduire l'écart à 3,904 en adjoignant Yarmouth et Port-Stanley à la division ouest. Enfin, on leur a conseillé de faire diviser Saint-Thomas par le chemin de fer du Michigan-Central, ce qui aurait eu pour effet de répartir la population d'une manière à peu près égale entre les deux divisions. Ces propositions ont occasionné beaucoup de discussion, et peu m'importe le nom de celui qui les a faites. Il me suffit de citer les chiffres dont le comité a été saisi.

Il est tout naturel que je recherche si l'on a appliqué le même principe ailleurs. Or, en consultant les données relatives au comté de Grey, je vois qu'on accorde trois représentants à ce dernier. Il y a actuellement entre la division la plus peuplée et celle qui l'est le moins du comté de Grey un écart de 5,034 habitants que le gouvernement se propose de réduire à 3,751. Or, qu'ont suggéré mes honorables amis de la gauche aux membres du comité? Ils lui ont soumis un projet de délimitation dont l'effet serait de réduire cet écart à 2,513. Force m'est donc de conclure que ces messieurs ont autre chose en vue que l'égalisation de la population du comté d'Elgin. En poussant mes recherches un peu plus loin, je trouve d'encore plus intéressantes données concernant le comté de Waterloo, dont l'établissement remonte à 1853. En 1851, le comté de Waterloo, Wellington et Grey envoyait un représentant à l'ancien parlement du Canada ; mais en 1853, on créa la division de Waterloo à laquelle on accorda deux représentants. On ne saurait accuser les conservateurs d'avoir assigné d'injustes limites à ce comté en 1882 et en 1892. Or, que font ces mêmes personnages qui refusent d'égaliser la population d'Elgin? D'après le dernier recensement, disent-ils, et d'après la dernière délimitation, la population de l'une des divisions de Waterloo est de 27,124 habitants, et celle de l'autre, de 25,470, c'est-à-dire qu'il y a entre les deux un écart de 1,654 habitants. Or, comme les divisions de ce comté se partagent un même township, ils entendent, dans leur ardent désir de mieux répartir la représentation, donner ce township à une seule division, non pas dans le but d'égaliser la population, car l'écart actuel de 1,654 va se trouver du coup augmenté à de 628. Je signale ce fait pour démontrer que ce n'est pas dans le but

de mieux répartir la population que l'on a effectué cette nouvelle délimitation du comté de Waterloo. Ces messieurs ont absolument la communauté d'intérêt qui existe depuis 1853 entre les deux divisions de ce comté, et n'ont pas même allégué que les conservateurs leur avaient assigné d'injustes limites et 1882 ou en 1892. Quelle est donc leur intention réelle ? Le seul objet qu'ils ont en vue, c'est de faire disparaître un des représentants actuels du comté de Waterloo pour le remplacer par un libéral, si c'est possible. Ainsi, il suffit de comparer la délimitation d'Elgin à celle de Grey et de Waterloo pour prouver que ces messieurs ont agi en cette circonstance au mépris de tout principe.

Voyons encore ce qu'ils ont fait dans le comté de Brant. J'ai entendu le ministre des Douanes dénoncer de sa voix tonnante la délimitation qu'on a faite de ce comté en 1882 ; mais comment se sont comportés nos adversaires ? Ont-ils traité d'égale façon le comté de Brant et celui d'Elgin? Oui, jusqu'à un certain point, mais qu'ont-ils fait ensuite ? Ils se sont aperçus que d'après sa délimitation municipale le comté de Brant comprenait les municipalités suivantes :

Municipalité.	Population.
Brantford, ville..	16,619
Township de Brantford-ouest ..	2,503
Township d'Onondaga..	1,186
Paris, ville..	3,229
Township de Tuscarora..	3,170
	26,707

Qu'ont-ils fait ensuite ? Ils ont porté à 38,140 âmes le chiffre de la population de Brant en y annexant les 4,512 habitants de Burford et les 745 d'Oakland, comté d'Oxford, les 2,992 habitants du township de Dumfries-sud et les 3,254 de Brantford-est, comté de Wentworth. Il y a bien dans le comté de Brant 3,170 Indiens qui n'ont pas droit de voter et dont on n'aurait pas dû tenir compte pour les fins électorales, mais on s'en est servi pour porter à 38,140 habitants le chiffre de la population de ce comté où, pour assurer l'élection de deux représentants, on ne s'est pas fait scrupule de diviser un township, chose qu'on n'a pas voulu faire ni dans Waterloo ni dans Elgin. Et pourquoi cela ? Parce qu'on voulait, si c'était possible, assurer l'élection de deux libéraux dans le comté de Brant. Comme on ne voulait pas permettre à la ville de Brantford d'élire un député à elle seule, on a fait entrer en ligne de compte les 3,170 Indiens de Tuscarora afin de grossir le chiffre de la population du comté de Brant. Je le déclare, cette délimitation est faite au mépris de tout principe ; j'ajouterai même que lorsque le premier ministre a présenté son bill, le 31 mars dernier, il a posé des principes que l'on a violés maintes et maintes fois depuis. Je mets la droite au défi de contredire les faits que je viens de mentionner et dont elle est à même de contrôler la vérité. Les citoyens d'Elgin, libéraux comme conservateurs, ont de bonnes raisons de blâmer le gouvernement de ce qu'il refuse d'égaliser la population des deux divisions de ce comté quand il prétend le faire ailleurs.

Le premier ministre a fait une autre déclaration ; elle se trouve à la page 731 des Débats et se lit comme suit :

> Nous ne présentons pas un projet de loi tout mâché que l'opposition devra avaler, bon gré, mal gré.....

Après l'exposé des faits que je viens de faire, et eu égard au contenu de certain document que l'on a déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, j'accuse le premier ministre et ses partisans de nous forcer à avaler certaines propositions qu'ils nous présentent " toutes mâchées ". Voilà pourquoi je m'oppose à cette nouvelle délimitation, car, en quelques termes que le premier ministre en parle, elle ne constitue qu'un " gerrymander " pur et simple, un gerrymander aussi mauvais sinon pire que celui de 1882.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : On a donc pratiqué le gerrymander en 1882 ?

M. INGRAM : C'est possible. Mais en supposant, pour les fins de la discussion, qu'on en eût pratiqué un, l'honorable député niera-t-il que celui-ci soit pire que l'autre ?

M. THOMPSON : Je ne crois pas.

M. INGRAM : Quand l'honorable député m'aura démontré que les faits que je viens de mentionner ne sont pas conformes à la vérité, je consentirai volontiers à me laisser convaincre ; mais ces faits sont bien réels, la vérité en est établie par les documents publics.

M. CAMPBELL : Voulez-vous que l'on divise Saint-Thomas ?

M. INGRAM : Cela m'est égal. Que le gouvernement divise le comté d'Elgin comme bon lui semblera ; je n'y trouverai rien à redire. Tout ce que je demande, c'est qu'on en agisse à l'égard d'Elgin comme à l'égard des autres comtés. Mais il suffit de jeter un regard sur ce projet de loi pour découvrir que nos adversaires n'ont eu, en tout ceci, qu'un seul objet en vue : faire tourner la redélimitation des comtés de la province d'Ontario à l'avantage de leur parti. Que l'on discute les faits, que l'on plaide sa cause aussi bien que possible, rien de mieux ! Mais si le premier ministre s'imagine avoir fait une répartition équitable de la représentation, qu'il aille dans Waterloo ; il verra ce que l'on y pense de la délimitation que l'on veut faire de ce comté. Rien ne justifie le changement des limites de ce comté si ce n'est le principe de l'intégrité des divisions municipales. Si on avait appliqué ce principe d'une manière générale, l'attitude du gouvernement serait justifiable, mais comme on n'hésite pas à diviser un township du comté de Brant, on aurait mauvaise grâce de se prévaloir d'un prin-

cipe posé en cette Chambre par le premier ministre. Je n'ai pu m'empêcher de sourire lorsque ce dernier a déclaré aujourd'hui même qu'il désire que la nouvelle délimitation soit faite d'une manière équitable. Je crois bien que tel était son désir au printemps. Je ne lui adressai aucun reproche dans le temps parce qu'il fallait voir s'il allait tenir ses promesses ou non. Mais comme il cherche aujourd'hui à justifier cet inique projet de loi, il y a lieu de conclure que ses promesses n'étaient pas faites de bonne foi. S'il était sincère, je regrette qu'il se soit départi de sa sincérité.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) nous a cité aujourd'hui, par rapport aux comtés d'Elgin, de Norfolk, de Nipissing et de Waterloo, des chiffres d'une éloquence convaincante. Il est vrai que la question me concerne tout particulièrement, mais je ne crois pas que cela me dispense de dire ce que j'en pense. Personne n'ignore qu'à la dernière élection générale trois candidats se disputèrent le mandat des électeurs du comté d'Elgin : ce furent MM. Casey et McGugan libéraux, et M. Robinson, qui fut élu et qui siège de ce côté-ci de la Chambre. Il était donc impossible de se faire une juste idée de la majorité qu'y recueillirent les libéraux en 1900 ; c'est pourquoi l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) s'est basé sur le résultat de l'élection de 1896, à laquelle M. Casey fut élu, pour attribuer au gouvernement une majorité de 726 voix dans ce comté ; il a également établi qu'à la même élection M. Charlton recueillit dans Norfolk-nord 544 voix de plus que son concurrent, c'est-à-dire que dans ces deux comtés la majorité libérale atteignit le chiffre de 1,722 voix. Le député de Norfolk ayant été élu par acclamation en 1900, l'honorable député de Bothwell a dû baser son calcul sur les données de l'élection de 1896. En 1896, le comté de Nipissing donnait au candidat conservateur une majorité de 964 voix. Le candidat libéral y fut élu à la dernière élection. Ce n'est pas sans quelque surprise que j'ai entendu le premier ministre faire allusion à ce comté. Tous ceux qui prêtent quelque attention aux choses de la politique savent que, lors d'une élection partielle, certaines divisions électorales accordent généralement leur appui au parti qui détient le pouvoir. Or, que s'est-il passé dans Nipissing ? L'élection devait s'y tenir en même temps qu'ailleurs, mais on enferma le président de l'élection dans un petit cabinet afin de remettre l'élection à plus tard. Pourquoi eût-on recours à ce stratagème ? On savait que si cette élection avait lieu après la date de l'élection générale, le parti au pouvoir sortirait victorieux de la lutte ; c'est pour cela que l'on s'arrangea de façon à renvoyer l'élection à plus tard. Il est impossible, dans ces circonstances, d'établir la force respective des partis dans le comté de Nipissing.

M. INGRAM.

Passons maintenant à Waterloo-nord. On sait qu'en 1900 le candidat conservateur y fut élu par acclamation, de sorte qu'il faut baser les calculs sur le résultat de l'élection de 1896, à laquelle le candidat conservateur recueillit une majorité de 309 voix. Voilà donc 1,270 voix de majorité pour les libéraux et 1,273 pour les conservateurs, soit, en faveur de ces derniers, une majorité de trois voix. Quel but pouvait donc avoir le premier ministre en se vantant d'avoir obtenu une forte majorité dans Nipissing à la dernière élection ? Il n'avait certainement pas lieu de le faire après ce qui s'est passé dans ce comté-là. Il aurait dû, à l'instar de mon honorable ami de Bothwell, baser ses calculs sur les données de l'élection de 1896. Je n'ai signalé tous ces faits que pour démontrer que le premier ministre s'est laissé aveugler au point de venir défendre ici un projet de loi conçu dans le seul but d'assurer le triomphe du parti libéral. Je suis réellement chagrin de me trouver dans l'obligation de parler ainsi. Telle étant, en résumé, mon opinion en la matière, la seule conclusion à laquelle il me soit permis d'en arriver, c'est que cette nouvelle délimitation des comtés est effectuée dans le but unique de servir les intérêts du parti libéral.

Le PREMIER MINISTRE : Si j'ai bien compris mon honorable ami, il ne s'oppose pas à la délimitation projetée du comté d'Elgin, il désire seulement que le principe dont nous nous sommes inspirés par rapport à Elgin ne soit pas appliqué ailleurs. La délimitation de son comté lui agréant, le mieux à faire serait de l'adopter.

M. INGRAM : Ces paroles indiquent combien le premier ministre est peu soucieux de la justice. Je ne m'opposerai pas, ai-je dit, à la délimitation projetée du comté d'Elgin pourvu que l'on se comporte de la même façon à l'égard des autres districts électoraux ; mais comme il n'en est rien, j'ai lieu de m'opposer, et les citoyens d'Elgin s'opposent comme moi à la délimitation projetée de ce comté.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je me crois tenu, en ma qualité de représentant d'une des divisions du comté d'Elgin, de faire quelques observations sur le sujet qui nous occupe. Comme j'étais chez moi la semaine dernière, j'ai pu apprendre de la bouche d'un certain nombre de citoyens du comté qu'il ne se fait pas entendre de plaintes par rapport à la délimitation d'Elgin. Qu'on s'en tienne à la délimitation provinciale, c'est tout ce qu'on demande. Mais tel n'est pas mon avis, car il me semble que la représentation devrait être répartie d'une manière aussi égale que possible. Quoi qu'il en soit, la difficulté qui se présente ici, c'est que le députés s'opposent à ce que les municipalités soient divisées pour les fins électorales ; or, pour égaliser la population

des deux circonscriptions d'Elgin, il faudrait diviser des municipalités. Il vaut donc mieux, dans ce cas, s'en tenir au projet du gouvernement.

M. INGRAM : Que pensez-vous de la délimitation de Waterloo et de Brant?

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : J'ai compris que la population de Brant-ouest n'est que de 15,000 habitants, tandis qu'on n'accorde qu'un seul représentant à un autre comté dont la population est de 38,000 âmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami lise le bill, il verra qu'on l'a mal renseigné en ce qui concerne le chiffre de la population de Brant.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je sais que Brant est beaucoup plus favorisé que Victoria et Haliburton, et que cela ne devrait pas être. J'estime que le bulletin de vote donné dans un comté devrait avoir une valeur égale à celui qui est déposé dans un autre ; que chaque membre de cette Chambre devrait, autant que possible, représenter un nombre égal de citoyens du Canada. C'est bien, je crois, ce que voudrait le premier ministre, mais il ne faisait pas partie du comité ; s'il en eût fait partie, on serait arrivé à un tout autre résultat. On sait que je suis partisan de l'économie et que je voudrais que l'on réduisît le nombre des membres de cette Chambre, mais je ne tiens pas à ce qu'on commence par supprimer le comté d'Elgin.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : En effet. Puisqu'on accorde deux représentants à d'autres comtés dont la population est la même que celle d'Elgin, je tiens à ce que ce dernier comté ait le même nombre de représentants. L'une des premières résolutions que j'ai inscrite en 1901 au feuilleton de la Chambre était conçue dans les termes suivants :

Que cette Chambre est d'avis que l'intérêt du Canada exige que les frais annuels de la législation soient réduits à une limite raisonnable, et qu'en conséquence, le gouvernement fédéral devrait adresser une pétition aux autorités britanniques demandant d'amender l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de manière à réduire le nombre des députés au parlement fédéral et aux législatures provinciales conformément aux désirs du peuple canadien.

Que cette Chambre est d'avis que la dépêche des affaires publiques se ferait d'une manière plus économique et plus efficace si le nombre des membres de cette Chambre était réduit de moitié, et que le Sénat devrait être, sinon aboli, au moins réduit de moitié, et être élu par le peuple.

Que la Puissance du Canada devrait être divisée en districts électoraux égaux, ne comptant pas moins de cinquante mille habitants qui éliraient un seul député au parlement ; et que, autant que faire se pourrait, les limites des comtés devraient être respectées.

Il y a trois ans que j'ai proposé cette résolution, et je n'ai pas changé d'avis depuis. Mais je ne veux pas commencer avec le comté d'Elgin. Je veux que ce comté soit traité comme les autres, et je suis certain que les électeurs d'Elgin, qui sont intelligents et ont des vues larges, consentiront à n'élire qu'un député, si la règle est générale. Je puis assurer cette Chambre qu'ils éliront le meilleur homme qu'il y a dans le comté, et vous pouvez être certain que cet homme n'est pas loin d'ici. Je ne crains pas de confier mon sort entre les mains des électeurs du comté d'Elgin, parce qu'ils savent que je travaille dans leur intérêt. Je ne m'attends pas à ce que cette résolution soit adoptée, mais j'espère que le gouvernement sera assez courageux, vu qu'il y a une majorité de 45 députés pour l'appuyer, de discuter cette question au prochain caucus de ses amis et de demander au gouvernement impérial de lui accorder ce pouvoir. Quelle économie ce serait si nous réduisions le nombre des députés; comme la besogne se ferait plus vite. Cette session aurait été terminée deux mois plus tôt si nous n'avions été que 100 députés dans la Chambre. Nos lois ne sont pas comme celles des Mèdes et des Perses ; nous pouvons les changer quand nous croyons les changements nécessaires dans l'intérêt du peuple. Le gouvernement actuel, malgré toute la dignité dont il se vante, devrait essayer à économiser, et il ne pourrait mieux économiser qu'en diminuant le nombre des représentants dans cette Chambre, au Sénat, et dans les législatures provinciales. Quoi que vous fassiez au sujet du comté d'Elgin, je ne crains pas le verdict des électeurs de ce comté. Ils veulent être représentés par un homme indépendant, qui ne craint pas de dire ce qu'il pense, et qui ne cherche pas de faveurs du gouvernement ou de l'opposition. Quelqu'un m'a dit l'autre jour : S'il y avait plus d'hommes indépendants comme vous dans la Chambre, nous aurions un meilleur gouvernement, et un pays différent.

Article 36—comté de Grey.

M. RICHARDSON : J'ai quelques remarques à faire au sujet de la subdivision du comté de Grey. Cette subdivision ne présente pas les mêmes difficultés que d'autres comtés. D'abord, la population du comté de Grey qui est de plus de 69,000 lui donne droit à trois députés. Vu la création du nouveau comté de Dufferin, il a été nécessaire de détacher un des cantons du sud du comté de Grey et de l'adjoindre au nouveau comté. Mais malgré cette perte, il reste encore dans le comté de Grey une population de 69,000. J'ai ici quelques croquis qui donneront à la Chambre une idée de la subdivision du comté de Grey. Le canton de Melanchton dans la nouvelle division du comté, passe au comté de Dufferin. Vu ce changement, nous nous attendions que l'on ferait une autre subdivision du comté, mais la subdivision que propose le comité n'est pas la meilleure ni la

plus désirable soit géographiquement ou numériquement. Après que le comité eut placé dans Grey-est le canton d'Artemesia, dans lequel je demeure moi-même, il importait peu qu'on le remplaçât en annexant à Grey-sud, le canton de Proton, ou Holland ou Sullivan. Il n'y a pas grande différence dans la population de ces deux comtés. Je ne m'occuperai pas de la subdivision de la circonscription nord et est, je laisserai ce soin aux députés qui représentent ces circonscriptions. J'appelle simplement l'attention de la Chambre sur les efforts que le comité a fait pour mettre en pratique les principes qui ont été proposés pour le remaniement dans tout le Canada—principes de justice, d'égalité et d'équité, que l'on aurait pu si aisément adopter pour la division du comté de Grey. A ce sujet, je veux faire remarquer qu'une grande partie du village de Markdale qui est située sur la frontière du canton d'Artemesia et Glenelg, fait partie de Grey-sud.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : N'est-ce pas un village incorporé?

M. RICHARDSON : Oui. Le comité propose d'adjoindre ce village qui est situé dans Grey-sud, à Grey-est, bien que déjà, Grey-est ait 2,500 de population de plus que Grey-sud. Dans ses efforts de mettre en pratique les principes de justice et de répartition égale de la population, le comité a annexé ce village à Grey-est, portant ainsi la majorité probable du comté à 1,000 voix environ. La raison en saute aux yeux.

Le village de Markdale donne une majorité conservatrice d'environ 75 à 80 sur une population de plus de 800. Il me semble que le parti libéral ne met pas en pratique, dans ce cas-ci, les principes de justice dont il se vante tant, et je ne vois aucune raison valable pour une division de ce genre. La minorité libérale a proposé au comité d'annexer le comté de Holland à Grey-sud, ce qui donnerait à Grey-sud la même configuration qu'à Grey-nord, et laisserait un carré parfait pour Grey-est, outre que la population serait répartie aussi également que possible. Telle est la proposition que nous avons faite au comité, qui n'a pas cru devoir, cependant, l'adopter. Voyons quelle était la proportion de la population d'après notre proposition. Grey-nord, avant le remaniement avait une population de 27,051 ; Grey-est, 24,690 ; Grey-sud, 22,181. Il y avait entre Grey-nord et Grey-sud une différence de 5,000, parce qu'on avait détaché le canton de Melanchton pour l'annexer au comté de Dufferin. Notre amendement aurait donné à Grey-nord, une population de 23,711 ; à Grey-est, 24,781 ; et à Grey-sud, 21,767, de sorte qu'il n'y aurait pas eu une grande différence entre les trois divisions. Cependant, la proposition du comité donne à Grey-nord, 24,814 ; à Grey-est, 23,662 ; et à Grey-sud, 21,063, ce qui fait que Grey-sud a une population plus petite que d'après l'autre proposition. L'amendement que nous proposons donnerait 23,711 à Grey-nord, 24,280 à Grey-est, et 21,767 à Grey-sud. Je ne me propose pas de parler du remaniement de Grey-nord et de Grey-est, vu que les députés qui représentent ces circonscriptions ont eux-mêmes de fortes raisons à donner contre la proposition du comité, et en faveur de celle de la minorité. Mais avant de passer à un autre sujet, je veux demander au ministre des Travaux publics qui représente le gouvernement dans le comité, si c'était, pour mettre en pratique le principe de la distribution égale du territoire et de la population que Markdale a été détaché de Grey-sud, et annexé à Grey-est, où la population était déjà beaucoup plus forte. L'intention est claire, mais le gouvernement ne veut pas l'avouer. Il prétend ne pas vouloir faire de recoupage, mais si ceci n'est pas du recoupage je ne sais pas ce que ce mot signifie. Tout ce qui me reste à faire, c'est de proposer un autre remaniement du territoire et de la population du comté de Grey. Je propose :

Que les paragraphes A B et C soient rayés et que les paragraphes suivants leur soient substitués :—paragraphe 36. Le comté de Grey sera divisé en trois circonscriptions qui seront appelés respectivement l'est, le nord et le sud.

(a.) L'est comprendra les cantons : Artemesia, Collingwood, Euphresia, Osprey, Proton et Saint-Vincent, les villes de Meaford et Thornbury et le village de Dundalk.

(b.) Le nord comprendra les cantons de Deroy, Keppel, Sarawac, Sydenham, Sullivan et la ville de Owen-Sound.

(c.) Le sud comprendra les cantons de Bentinck, Egremont, Glenelg, Holland et Normandy, la ville de Durham et les villages de Markdale et d'Hanover.

Je n'ai pas bien compris les raisons que l'honorable ministre des Travaux publics a données pour justifier l'annexion de Markdale à Grey-est.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Markdale est un village. C'est là que demeure mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), qui est un des députés les plus anciens de cette Chambre. Nous n'avons vu aucune bonne raison pour le mettre en dehors de la circonscription qu'il représente. Quant à la répartition de la population du comté de Grey, il y a très peu de différence entre les deux propositions ; il s'agit simplement d'une transposition de cantons.

M. THOMSON (Grey) : Ce gerrymander scandaleux de la province d'Ontario est le digne couronnement de la carrière d'un parti qui a violé tous les articles de son programme et toutes les promesses qu'il avait faites au pays. Je dois avouer cependant, que je ne m'attendais pas à voir le premier ministre faire une volte-face aussi brusque, Il y a deux mois, il nous a dit que ce bill serait un bill juste ; je veux appuyer sur ce mot "juste". Je veux dire au premier ministre que les changements que l'on faits dans le comté de Grey sont ni

plus ni moins qu'un gerrymander scandaleux dont tout le gouvernement devrait rougir, et je vais donner les raisons pour lesquelles je parle ainsi.

Quel est le but du comité en changeant les divisions de Grey ? Etait-ce d'égaliser la population? Si tel était l'objet, il est loin d'avoir réussi. Les circonscriptions telles qu'elles sont maintenant ont les populations suivantes : Grey-nord, 27,215 ; Grey-est, 23,696 ; Grey-sud, 22,181, soit une différence entre le plus haut et le plus bas chiffre, de 5,034. En vertu de ce bill, la population sera : Grey-nord, 24,874 ; Grey-est, 23,663 ; Grey-sud, 21,033, soit une différence de 3,751 entre le chiffre le plus élevé et le plus bas. Pas un député ne prétendra que la configuration géographique de ces circonscriptions a été améliorée, ou que la population a été égalisée, si tel était l'objet que l'on avait en vue. Mais tout ce que l'on a voulu, ça été de masser les conservateurs dans Grey-est. Lorsque le premier ministre veut donner à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) une majorité aussi forte, on pourrait croire qu'il commence à devenir un peu jaloux du grand-maître de l'ordre des Orangistes. La minorité conservatrice du comité a fait la proposition suivante : Grey-nord, 23,711 ; Grey-est, 24,280 ; Grey-sud, 21,767, soit une différence de 2,513 entre le chiffre le plus haut et le plus bas. Cette proposition égaliserait non seulement la population, mais elle améliorait la configuration des circonscriptions. Conséquemment, je prétends que la proposition faite par la minorité conservatrice du comité aurait dû être adoptée de préférence à celle de la minorité libérale. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) nous a montré toute l'iniquité de cette division sur une carte que j'ai ici. Voici le village de Markdale, un village conservateur. Aujourd'hui, ce village est situé en grande partie dans Grey-sud ; une petite partie seulement appartient à Grey-est. Grey-est a 3,000 de population de plus que Grey-sud. Cependant, on enlève ce village de Markdale de Grey-sud et on le place dans Grey-est dont la population est déjà de 3,000 âmes plus forte. Pourquoi cela? Simplement parce que il y a une majorité conservatrice de 80 dans Muskoka, ce qui aurait aidé mon honorable ami de Grey-sud (M. Richardson) à se faire réélire. Tel est le but. Il y a aussi le canton de Hollande qui donne une majorité conservatrice de 159. Le comité enlève cette majorité à Grey-nord et la place dans Grey-est afin de grossir encore la majorité de M. Sproule. Le comité enlève encore un autre canton à Grey-sud, le canton Artemesia et le place dans Grey-est. J'ai dit que le comité n'a pas reparti la population également entre ces trois circonscriptions. Le but poursuivi par le comité a été évidemment de concentrer les conservateurs dans Grey-est. Si c'est là ce que l'honorable ministre considère de la justice, je suis prêt à me présenter devant les électeurs de Grey et de leur répéter ce que l'honorable premier ministre nous a dit en leur montrant la carte de ce comté qui leur donnera une idée de la justice ainsi que l'entend l'honorable premier ministre. Si c'est là toute la justice que nous pouvons espérer de l'honorable premier ministre je ne sais pas ce que nous pouvons espérer de ces partisans. Tout ce que je puis dire c'est que le remaniement de Grey, tel qu'il est proposé par le comité, est un gerrymander scandaleux dont tout le gouvernement doit avoir honte. J'espère, avant que nous finissions ce bill, que l'on fera quelque chose pour empêcher que l'on prive ainsi de la liberté du suffrage une population aussi nombreuse. En plaçant le canton de Hollande dans Grey-est vous annulez virtuellement le droit de suffrage d'une majorité conservatrice de 159. En mettant le village de Markdale dans Grey-est vous supprimez encore une autre majorité conservatrice. Et ce n'est pas que dans Grey que l'on a agi ainsi ; le comité a visé le même but dans tout le pays. Dans Hastings-ouest il a massé une majorité conservatrice de 1,500 voix. Ce bill porte toutes les marques de l'iniquité. Il a tous les caractères méprisables des remaniements politiques opérés par le parlement provincial d'Ontario, auxquels la majorité de ce comité a encore ajouté. Dans le comté de Dufferin qui a été créé par le gouvernement provincial, la majorité conservatrice est de 200 voix.

La loi fédérale n'a jamais reconnu ce comté comme division électorale. Cependant le gouvernement l'adopte en prétendant qu'il veut suivre les frontières de comté. Quel est le résultat ? La formation de ce comté nous coûte trois ou quatre circonscriptions, et cependant, malgré le caractère déloyal de ce bill de remaniement, le premier ministre nous dit que c'est un bill juste. Même après qu'on lui a montré ces canailleries, il défend encore le bill. Je répète que le remaniement de Grey tel que proposé par le comité est un gerrymander scandaleux dont tous partis devraient avoir honte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est regrettable que l'honorable député de Grey-nord (M. Thomson) n'ait pas soumis au comité quelques faits pour justifier ces accusations échevelées. Il s'est servi d'expressions très virulentes ; il a parlé de gerrymander scandaleux et de canailleries commises par le gouvernement, de choses dont une majorité devrait avoir honte, etc. Il n'a pas cependant produit la moindre preuve à l'appui de ces accusations. Il s'oppose comme un parangon de vertu, comme un homme dont la morale est bien supérieure à celle de tout autre député de cette Chambre, et qui ne peut approuver rien de ce qui n'est pas juste et droit. Il critique une différence de 2,000 à 3,000 âmes dans la population de deux circonscriptions, ce qui ne l'a pas empêché aujourd'hui de voter en-

core un autre amendement qui créait une différence de quatre ou cinq mille âmes entre deux circonscriptions, simplement parce que la séparation d'un grand canton aurait assuré l'élection d'un de ses amis politiques. Mon honorable ami (M. Thomson) doit savoir que le langage qu'il s'est servi n'est pas justifiable. Il y a quelque temps jai prédit que lorsque nous arriverions à discuter, dans leur mérite, les remaniements proposés, les honorables députés de la gauche auraient de la difficulté à trouver un pouvant donner prise à la critique, et encore moins de donner lieu à des accusations aussi hasardées que celle que l'honorable député a faites. La majorité ministérielle du comité ne craint pas de comparer les propositions qu'elles à faite avec celle de la minorité. Si la Chambe adoptait l'amendement posé par l'honorable député, M. Thomson de Grey, nous ferions deux circonscriptions ayant une différence de dix mille dans la population. Sans invoquer aucun lien politique, aucune communauté d'intérêt commerciale ou autre, il propose par son amendement de violer tous les principes et toutes les règles du sens commun, et après cela il ose porter des accusations fausses contre le comité. Je dis que ces accusations ne sont pas justifiables. J'admets qu'il a fallu changer les frontières de ces circonscriptions qui étaient formées de cantons détachées d'autres comtés, et c'est pour revenir aux frontières de comtés que ces changements ont dû être faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami vient justement de mentionner le comté de Dufferin.

M. THOMSON (Grey) : Dufferin n'a jamais été reconnu comme une division électorale de Hastings, avant le bill actuel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous parlons de comtés municipaux ; ce comté est un comté municipal en vertu de la loi d'Ontario, et l'honorable député dit qu'il n'a jamais été un comté en vertu de la loi fédérale. Il fallait donc tenir compte de ce comté, et toute personne animée d'un esprit de justice aurait fait la division au point de vue géographique ; il me semble donc que les frontières actuelles des circonscriptions nord sont préférables à celles qu'il propose. Le territoire est plus compact, la communauté d'intérêts est plus grande, si les renseignements que nous avons eus dans le comité sont exacts. Quant aux autres, toute la question est de savoir si vous placerez les deux cantons dans une circonscription ou dans l'autre. Pour discuter le mérite de cette question, il suffit de s'adresser au bon sens de la Chambre, et non pas de se livrer, comme l'honorable député, à des accusations échevelées et extravagantes qui n'ont aucun fond de vérité. Ce n'est pas la manière d'amener le comité à changer ses vues. Nous discutons ces questions en comité avec les députés du comté et d'autres membres de la Chambre des communes qui ont certainement autant de droits à exprimer leur avis que l'honorable député de Grey-nord. Bien que la proposition du comité ne soit peut-être pas approuvée par tous les électeurs du district, je crois qu'elle l'est par la grande majorité .

M. THOMSON (Grey) : Je ne tolérerai pas les semonces de l'honorable ministre des Travaux publics au sujet de questions qui touchent à mon comté ; car je le considère comme l'instigateur de ce gerrymander, le chef responsable du comité, et celui qui a déterminé le rejet des résolutions qui ont été proposées pour diviser ces circonscriptions plus équitablement. Et, cependant, le ministre des Travaux publics prétend que détacher deux cantons de la circonscription dont la population est déjà beaucoup plus forte est une division équitable qui rend la circonscription plus compacte et égalise la population, lorsqu'à sa face même ce remaniement est le gerrymander le plus scandaleux dont le comité se soit rendu coupable, et dont il devrait avoir honte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les électeurs de Grey apprécieront.

M. SPROULE : Je crois que les remarques de l'honorable ministre des Travaux publics demandent une réponse. Il a dit que personne n'a demandé les changements que nous proposons ce soir. Il faut alors qu'il ait oublié que les représentants du comté de Grey ont comparu devant le comité et ont présenté de fortes raisons en faveur du remaniement contenu dans l'amendement proposé par l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député m'a mal compris. Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que les députés du comté avaient comparu devant le comité.

M. SPROULE : Peut-être ai-je mal compris l'honorable ministre, mais je trouve étrange que, bien que les trois députés de ce comté aient présenté de très fortes raisons devant le comité en faveur du remaniement que nous proposons ce soir, le comité, après nous avoir entendus, a tout simplement renvoyé nos propositions sans prendre la peine de les discuter, sans dire pourquoi elles n'avaient pas été acceptées. Personne dans le comité n'a essayé à nous convaincre que la proposition du gouvernement valait mieux que la nôtre ; on s'est simplement contenté de rejeter notre plan. Lorsque nous nous sommes présentés devant le comité, nous nous reposions sur l'esprit lucide du premier ministre, et nous espérions que les divisions de Grey ne seraient pas beaucoup changées, bien que nous reconnaissions qu'il était nécessaire de modifier la frontière afin d'égaliser la population autant que possible. J'avais cette confiance

parce que le premier ministre a dit lui-même en 1892, au sujet du remaniement, ce qui suit :

Ce que je propose à l'esprit de justice de tous les membres de cette Chambre est que cette loi soit faite de telle manière que les deux partis restent avec les mêmes avantages qu'ils possèdent aujourd'hui.

C'est là tout ce que nous demandions, changer les frontières des circonscriptions afin d'égaliser la population, et laisser les partis avec les mêmes avantages qu'ils avaient. L'honorable premier ministre fait une autre déclaration que je veux lire pour l'avantage du ministre des Travaux publics et du premier ministre lui-même. A cette époque l'honorable premier ministre a dit :

Ce que je demande c'est que ce bill n'accorde pas un avantage abusif à un parti sur l'autre.

Or, a-t-on suivi ce principe dans le remaniement du comté de Grey ? N'accorde-t-on pas à un parti des avantages sur l'autre ? Examinons cela pendant quelques instants. Pendant quelques années, Grey-nord a élu des libéraux, mais l'honorable député actuel (M. Thomson) a réussi à se faire élire par une majorité de 163. D'après le bill actuel, le ministre propose de lui enlever cette majorité et de l'ajouter à Grey-est, où la majorité conservatrice est déjà considérable. N'est-ce pas là donner à un parti un avantage abusif sur l'autre? En échange, on ajoute à Grey-nord les cantons de Saint-Vincent et Meaford, qui donnent une majorité libérale de 176, mais l'on détache le canton de Holland qui donne une majorité conservatrice de 130 ; et l'on sépare aussi le canton de Sullivan que donne une majorité conservatrice de 76. En d'autres termes, on enlève de Grey-nord une majorité conservatrice de 273. Est-ce là mettre en pratique les principes posés par le premier ministre ? Le comité a-t-il observé les principes que le premier ministre a solennellement proclamés en 1892 ? On a fait tout le contraire et l'on se demande naturellement quels ont été les motifs de l'honorable ministre des Travaux publics en faisant ces changements. Je n'en vois pas d'autres que des motifs politiques, parce que par ces changements vous n'unissez pas des municipalités qui ont une communauté d'intérêts, vous ne faites pas la circonscription plus compacte ni plus uniforme, et vous n'égalisez pas plus la population que ne le fait le plan proposé par les députés qui représentent le comté de Grey. Conséquemment, le seul résultat apparent est l'affaiblissement de deux circonscriptions qui ont élu des conservateurs dans cette Chambre en faisant disparaître leur majorité, et vous faites de ces deux circonscriptions conservatrices des circonscriptions libérales. Voilà tout ce que vous accomplissez, et nous avons le droit de prétendre que vous n'avez été guidé que par des motifs politiques. Grey-sud a donné à son député actuel une majorité de 142. Si vous enlevez de cette circonscription le canton d'Artémesia qui lui a donné une majorité de 250, le village de Markdale qui lui a donné 80 de majorité, soit 330 en tout, vous faites évidemment de Grey-sud qui avait une majorité conservatrice de 142, une circonscription irrémédiablement libérale.

Le PREMIER MINISTRE : Vous abandonnez tout espoir ?

M. SPROULE : Oui, le parti conservateur ne peut pas espérer vaincre dans ces comtés, lorsque vous leur enlevez toute la majorité et davantage encore à laquelle leurs deux députés ont été élus. Il est donc évident que la majorité du comité n'a pas eu d'autre motif que l'avantage du parti libéral. Comment cela s'accorde-t-il avec les déclarations que l'honorable chef du gouvernement a faites en 1892, lorsqu'il a posé le principe qu'on ne devait pas chercher dans le remaniement des comtés à donner à un parti un avantage sur l'autre, et cet autre principe qu'il fallait laisser les comtés autant que possible dans l'état où ils étaient, à moins qu'il ne fut absolument nécessaire d'en changer les bornes pour égaliser la population. Prenons le comté de Grey. Les changements que nous proposons donneraient à Grey-nord une population de 23,407, à Grey-est, de 24,290, et à Grey-sud, de 21,812. C'est le plus près que nous pouvons arriver de la base de la population en nous conformant à la proposition du gouvernement. Y avait-il d'autres motifs ? Quelqu'un a dit en riant que le gouvernement divisait le comté de Grey de cette façon par respect pour le Grand Maître des Orangistes. Je voudrais être assez charitable pour croire que c'est là le véritable motif, mais après avoir lu le discours que l'honorable premier ministre a fait à Chicoutimi, discours dans lequel il a remercié le ciel qu'il n'y eût pas d'orangistes dans son parti, je ne puis arriver à d'autre conclusion que le but de la division a été de masser les conservateurs dans la circonscription que je représente et de cette façon tenir les orangistes aussi éloignés que possible des autres circonscriptions tout en rendant absolument certaine l'élection de leur grand maître à la Chambre des communes.

M. FRASER : C'était avant qu'il vous connut bien.

M. SPROULE : J'ai siégé dans cette Chambre avec l'honorable premier ministre beaucoup plus longtemps que l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), de sorte que celui-là me connaît très bien. J'ai donné ces raisons afin de montrer que Grey-est aurait eu une population plus égale et ses intérêts auraient été plus unis si le comité avait adopté la division que nous proposions. J'ai ici une carte montrant le comté de Grey tel qu'il est aujourd'hui. Il y a ici Grey-est, Grey-nord et Grey-sud.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est cette lisière blanche au centre ?

M. SPROULE : C'est Grey-sud qui fait un angle. Auparavant, Grey-est suivait les bords du lac, mais on a enlevé Artémesia au milieu. D'après notre plan, la ligne serait tirée droite du sud au nord. La population serait égale, et la communauté d'intérêts parfaite, parce que les habitants du nord font leurs affaires à Thornbury, à Meaford, et à Collingwood ; ceux du nord-est, à Collingwood, et ceux du sud et de l'ouest, à Markdale.

Ainsi l'on arriverait plus près de la communauté d'intérêts, de l'égalité de la population, de la régularité des divisions, ou de la base de la représentation en adoptant le plan que nous avons suivi. D'après le plan du gouvernement, on détache Saint-Vincent et Meaford de Grey-est et on les annexe à Grey-nord, et la seule raison de cela est que Saint-Vincent et Meaford ont donné une majorité libérale de 76 qu'ils enlèvent à mon honorable ami M. Thomson, afin de favoriser l'élection libérale à l'avenir. Mais on enlève aussi Holland qui a donné une majorité de 130 à mon honorable ami, et on l'annexe à Grey-est. En résumé, le plan que nous proposons est le meilleur, et pour ces raisons j'appuierai l'amendement proposé par mon honorable ami de Grey-sud. La division qu'il propose égalise la population et conserve la communauté d'intérêts, commerciaux et autres et maintient des frontières qui existent depuis plusieurs années dans ce comté, à l'exception de la séparation d'Artémesia qui est chose à laquelle on doit s'attendre parce qu'on détache de Grey-est le canton de Melanchton qui a une population d'environ 4,000 et on le met dans Dufferin.

M. JOHNSTON (C.-B.) : M. le président, je désire faire quelques remarques sur le bill qui est maintenant soumis au comité. Je dois avouer que je ne suis pas beaucoup renseigné sur la situation dans la province d'Ontario. La chaleur de l'éloquence de l'honorable député qui vient de s'asseoir (M. Sproule) m'a impressionné, et je n'ai aucun doute que tous les autres députés de ce côté-ci de la Chambre l'ont été comme moi, par ses appels en faveur de l'amendefent proposé par l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson). Il a cité des déclarations faites par des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, et je me propose de citer à mon tour certaines déclarations faites par un honorable député qui a occupé une position très en vue dans les rangs du parti opposé pendant plusieurs années. Je veux citer les déclarations que cet honorable député a faites, lorsqu'un bill de même nature que celui-ci a été soumis à la Chambre en 1882. L'honorable député auquel je fais allusion a parlé comme suit :

Mais je crois qu'il serait impossible d'essayer de satisfaire l'opposition dans cette Chambre, parce que rien ne peut la satisfaire.

Je voudrais savoir si cet honorable député est de la même opinion aujourd'hui.

M. SPROULE : Les propositions qui étaient faites alors par l'opposition étaient si déraisonnables que je crois que rien de raisonnable ne pouvait la satisfaire.

M. JOHNSTON (C.-B.) : L'honorable député se trompait beaucoup. Il continue comme suit :

La conduite de l'opposition est un prétexte pour faire perdre le temps de la Chambre de jour en jour et de semaine en semaine.

M. SPROULE : Je crois que c'est absolument vrai.

M. JOHNSTON (C.-B.) : Cette appréciation s'applique-t-elle à la conduite de l'opposition aujourd'hui ?

M. CASGRAIN : Non, vous avez fait perdre le temps de la Chambre en n'étant pas prêt à soumettre votre programme à la Chambre.

M. JOHNSTON (C.-B.) : Je dois dire que l'honorable député (M. Casgrain) n'est pas celui qui a fait perdre le plus de temps à la Chambre.

L'opposition ne fait que des discours pour pouvoir les répéter dans le pays.

Ne peut-on pas dire la même chose des discours que l'opposition fait aujourd'hui ? Mais voici une déclaration sur laquelle j'appelle l'attention toute particulière de la Chambre :

Je crois que le gouvernement manquerait à son devoir s'il tentait de donner à l'opposition des concessions réciproques.

Un des principaux membres du parti conservateur, un chef même, a posé le principe que le gouvernement de cette époque aurait manqué à son devoir même en essayant de rencontrer l'opposition à mi-chemin au sujet d'un bill de ce genre. Il n'y a aucun doute qu'il est du même avis aujourd'hui :

C'est ainsi que s'exprimait le 11 mai 1882, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Je disais alors à la Chambre que les libéraux proclamaient devant le pays des principes qu'ils violeraient lorsqu'ils seraient au pouvoir. Je ne me trompais pas. Ils ont renié tous leurs principes depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir, et je demande à la Chambre et au pays si ce n'est pas vrai. J'ai accusé alors les libéraux de parler pour ne rien dire pour faire perdre le temps de la Chambre, et si l'on consulte les débats de cette année-là, on constatera que la discussion sur le bill proposé par le gouvernement d'alors, a été trois ou quatre fois plus longue que sur celui-ci.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe.

M. SPROULE : Je parle de mémoire.

Le PREMIER MINISTRE : Elle n'a pas duré plus de deux jours.

M. SPROULE : Les débats d'alors montreront que l'opposition a discuté le bill de remaniement plus longtemps que nous avons discuté celui-ci.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. SPROULE : Le compte rendu des séances le montrera, et si je me trompe, je me rétracterai. Quand on examine les propositions faites par l'opposition à cette époque, personne ne peut dire qu'elles étaient des propositions absolument déraisonnables. J'avais raison de dire que les libéraux de ce temps-là renieraient leurs principes s'ils arrivaient au pouvoir, et les faits aujourd'hui justifient amplement ma prophétie.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Sproule) croit-il encore qu'au sujet d'un bill comme celui-ci, le gouvernement ne doit pas faire de concessions à l'opposition ?

M. SPROULE : Cela dépend entièrement des propositions que l'opposition a faites. Si ses propositions sont raisonnables et conformes aux principes posés par le gouvernement, alors le gouvernement doit faire des concessions ; mais si les propositions sont si déraisonnables que le gouvernement ne puisse les accepter, alors je dirai : Ne faites pas de concessions. J'aurais préféré, M. l'Orateur, que l'ont eût laissé dans mon district électoral les cantons qu'on en a détachés, bien qu'ils aient toujours donné une majorité contre moi. Ces électeurs sont très respectables et très raisonnables, et je n'aurais pas eu le moindre objection à confier mon sort à leur mains. Je ne puis pas me plaindre qu'on ait voulu diminuer ma majorité, car on l'a augmentée au delà de toute raison, mais je me plains parce que l'on a violé le principe posé par l'honorable premier ministre lorsqu'il a dit :

Ce que je demande c'est que ce bill n'accorde pas un avantage indu à un parti sur l'autre.

D'après le remaniement proposé par le comité on fait disparaître les majorités conservatrices de Grey-nord et de Grey-sud, et on les ajoute à la majorité conservatrice de Grey-est qui est déjà très grande. Je n'ai pas raison de me plaindre personnellement, mais j'ai droit de dire que c'est une violation du principe posé par l'honorable premier ministre en 1892 lorsqu'il a dit qu'un parti ne devrait pas prendre un avantage indu sur un autre dans un bill de remaniement.

Le PREMIER MINISTRE : Tout le monde admet la nécessité de diviser autrement le comté de Grey. Mes honorables ami les députés de Grey-sud et de Grey-est et aussi de Grey-nord admettent que la configuration actuelle de ces districts électoraux a besoin d'être retouchée, et la seule différence qui existe est quant à la manière dont le remaniement doit être fait. Il s'agit de savoir si le comté doit être divisé sur le long ou sur le large. Or, il suffit de comparer la carte présentée ce soir par l'honorable député de Grey-nord avec la carte que nous proposons pour voir que cette dernière forme des circonscriptions est plus compactes.

M. SPROULE : Je veux indiquer où la division proposée est mauvaise. Il y a dans le comté de Grey deux villes où les habitants font leurs affaires ; l'une est Meaford dans l'est, et l'autre Owen-Sound dans l'ouest, de sorte que ces deux districts sont séparés commercialement.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible. Je ne connais pas le comté, et je ne puis pas dire si les habitants font leurs affaires lans une partie ou dans une autre, mais je vois bien la forme que les deux propositions donnent respectivement au comté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable premier ministre voudra-t-il me permettre de lui dire que les habitants de cette partie du comté ont, sans distinction de parti, envoyé une pétition au chef de l'opposition et au premier ministre, demandant d'être annexés à cette division électorale.

Le PREMIER MINISTRE : Dans tous les cas la proposition soumise par le comité forme des circonscriptions compactes et égalise la population, et c'est ce que je demandais en 1892. Par le remaniement que nous proposons, Grey-est aura une population de 23,663 ; Grey-nord, 24,874, et Grey-sud 21,053, ce qui fait peu de différence et est une grande amélioration sur la situation présente. Mais il y a quelque chose de très intriguant lans la carte que l'honorable député nous a montrée. Ce petit point rouge représente le village de Markdale qui est, me dit-on, l'endroit où demeure l'honorable député de Grey-est, et que nous voulons placer dans la circonscription qu'il représente. Je crois que l'on nous accuserait de manquer de générosité si l'on adjoignait ce village à Grey-sud.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le village est mal représenté sur la carte.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, il est mal représenté. Le village est en partie dans trois cantons différents, n'est-ce pas ? Glenelg, Artemesia et Hollande.

M. SPROULE : Non, dans deux.

Le PREMIER MINISTRE : Dans deux seulement ; mais d'après cette carte il n'est que dans un. Si ce village est situé en partie dans Grey-est et en partie dans Grey-sud, n'est-il pas plus juste de le placer entièrement dans la circonscription où demeure l'honorable député de Grey-est ? Si nous n'avons pas agi ainsi, je crois que mon honorable ami aurait été le premier à trouver à redire. Il ne se plaint pas lui-même, mais c'est l'honorable député de Grey-nord qui se plaint, et quoique nous fassions, les honorables députés se plaindront toujours.

M. SPROULE : Bien que je représente Grey-est depuis 25 ans, il y a 20 ans que je n'y demeure pas. Je demeure à Markdale.

Le PREMIER MINISTRE : Nous répartissons la représentation de façon à ce qu'elle s'accorde avec les faits, et que mon honorable ami puisse résider dans la circonscription qu'il représente. Je ne puis comprendre les motifs sinistres que mon honorable ami m'attribue. Il est vrai que je diffère avec lui en religion et en politique, et peut-être aussi en beaucoup d'autres choses, mais s'il doit continuer à représenter Grey-est, je ne serai pas jaloux si sa majorité est plus forte qu'autrefois.

M. RICHARDSON : La raison apparente et très faible donnée par l'honorable premier ministre pour laquelle le village de Markdale devrait être ajouté à Grey-est, est l'intérêt de mon honorable ami le député de cette circonscription, mais il n'a pas considéré la conséquence de ce remaniement pour le député de Grey-sud. La plus grande partie du village de Markdale est située dans le canton de Glenelg. Il est vrai que ce village est sur la limite et qu'une partie est dans le canton d'Artemesia, mais la plus grande partie est dans le canton de Glenelg, qui est situé géographiquement dans Grey-sud.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La carte qui a été soumise au comité montre que le village faisait partie de trois cantons différents, et que deux de ces cantons étaient dans Grey-est et un dans Grey-sud.

M. RICHARDSON : Les deux tiers de ce village sont dans Glenelg qui est dans Grey-sud. Cette dernière circonscription est la plus petite des trois, au point de vue de la population ; elle a 2,500 habitants de moins que Grey-est, et cependant le comité adjoint ce village à Grey-est, rendant encore la différence plus grande. Bien que j'aie demandé à l'honorable ministre des Travaux publics de nous donner quelques raisons valables de ce changement, je n'ai pu avoir aucune réponse. Je crois que l'honorable ministre des Travaux publics devrait répondre à ma question et me dire si le comité a essayé de mettre en pratique ces principes qu'on lui a rappelés pour sa gouverne, et que l'on croyait qu'il observerait dans le remaniement de ce comté comme dans le remaniement des autres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a aucun doute que le comité s'est gouverné suivant les principes posés par l'honorable premier ministre dans la division de ce comté en tenant compte du fait que mon honorable ami le député de Grey-est demeure dans ce village. Et puis nous ne sommes pas des enfants. Nous savons tous que la population de chaque canton n'est pas égale, que les électeurs ne sont pas tous du même parti, et que lorsque vous entreprenez de diviser un comté l'un ou l'autre des partis en souffrira plus ou moins. Mais je prétends que nous avons divisé ce comté au meilleur de notre connaissance et de notre habileté. Nous n'avons pas voulu donner au parti conservateur tous les avantages, et les mettre en état de nuire à ses adversaires politiques ; mais aucun membre conservateur du comté n'a pu indiquer un seul cas où la majorité s'est conféré un avantage abusif. On ne peut empêcher qu'il se mêle un peu de politique dans ces questions, et sous ce rapport notre proposition peut soutenir la comparaison avec celle des honorables députés de la gauche.

Une VOIX : Plus ou moins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle en toute franchise. Je ne veux pas rappeler le passé et dire que les honorables députés de la gauche ont volé autrefois le siège de l'ex-député de Grey-sud. Nous nous reposons dans ce cas-ci sur le jugement de la population qui est aussi capable que l'honorable député de Toronto-ouest—peut-être plus, parce qu'elle est plus intéressée et plus juste dans ses jugements—de dire si la division que nous proposons est juste et équitable ou non. Je dis donc que vous ne pouvez pas détacher une municipalité d'un district électoral pour l'unir à un autre sans changer plus ou moins l'aspect politique de la circonscription ; mais je dis que l'on n'a pas prouvé encore et que l'on ne prouvera pas que, dans la discussion de ce bill la majorité du comté a été injuste et s'est ménagé plus d'avantages qu'elle avait parfaitement droit de prendre dans la division qu'elle a faite des comtés. Elle a été juste envers la minorité, et si quelqu'un a à se plaindre de nous se sont plutôt nos amis politiques, que les membres de l'opposition.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre s'était mieux renseigné, il aurait appris que s'est un conservateur qui a représenté Grey-sud depuis 1878 jusqu'au remaniement de 1882, et depuis cette époque jusqu'au dernier parlement Grey-sud était représenté par un libéral, de sorte que le remaniement de 1882 n'a pas volé de siège aux libéraux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait parfaitement comment les choses se sont passées, et je ne vois pas la nécessité de continuer la discussion sur ce point ; mais ces accusations injustes contre moi-même à l'égard des membres conservateurs, deviennent ennuyeuses. Discutons plutôt la question à son mérite. Que la gauche indique où nous avons commis des injustices.

M. THOMSON (Grey) : Nous avons déjà indiqué que le village de Markdale devrait être placé dans Grey-sud. D'après la présente division, Grey-sud a une population de 21,063, et Grey-est, une population de 23,-

662. Le village de Markdale fait évidemment partie de Grey-sud et s'il était mis dans cette circonscription, on égaliserait la population entre Grey-sud et Grey-est. Pourquoi l'honorable ministre n'accepte-t-il pas cette proposition s'il veut être juste ? Mais la majorité n'a montré jusqu'ici que de l'injustice, et tous les sophismes du monde ne feront pas croire le contraire aux électeurs,

L'amendement de M. Richardson est rejeté.

M. SPROULE : Je désire proposer l'amendement suivant :

(b.) Que la division nord de Grey soit composé des cantons de Derbey, Kappel, Sarawack, Saint-Vincent, Sydenham, et de la partie du canton de Collingwood sise au nord des lignes 30 et 31, comprenant la moitié nord du lot n° 29 de la concession 10 et les villes de Meaford, Thornbury et Owen-Sound.

Je propose cet amendement pour faire droit à une pétition qui a été envoyée au gouvernement et que l'on m'a demandé d'appuyer. Le but de cet amendement est simplement de détacher une partie du canton de Collingwood et l'ajouter à Grey-nord. Je ne propose cet amendement que par déférence envers ceux qui ont envoyé cette pétition, car pour ma part je n'approuve pas le principe de diviser une municipalité et c'est ce que cet amendement propose.

Prenant en considération le désir si manifestement exprimé par les pétitionnaires, je propose cet amendement que, d'après la conviction de ces derniers, le gouvernement acceptera certainement. Au point de vue politique, cette proposition n'a aucune signification quelconque, parce que, dans cette partie du canton de Collingwood, la ville de Thornbury contient une population dont les votes se partagent à peu près également entre les deux partis. Le greffier de cette municipalité m'affirme qu'on a préparé à la hâte cette requête qu'ont signée tous ceux auxquels on s'est adressé et au bas de laquelle on verrait d'autres noms si l'on avait eu plus de temps à sa disposition. Le maire et les conseillers de la ville de Thornbury, le président et les membres de l'association commerciale de cette ville, de même que les citoyens du village voisin de Charlesburg, ont signé cette requête. Ce village et la ville de Thornbury se trouvent dans ce rayon étroit du township de Collingwood ; dans une lettre aux intéressés j'ai expliqué ma manière de voir ; mais on a insisté de nouveau auprès de moi, me demandant de proposer cet amendement, et c'est pour me rendre aux vœux de la population que je soumets maintenant cette proposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'aimerais pas à m'engager d'une façon ou d'une autre quant à cet amendement. J'ai pris une attitude bien tranchée contre le principe de diviser les municipalités. Cependant, avec le consentement du premier ministre, je demanderais que cette question restât en suspens, afin de pouvoir la discuter avec mon honorable ami et examiner le document qu'il a soumis à la Chambre. Tout en combattant fortement tout ce qui tend à la division des municipalités, je dois dire que, si cette proposition n'est pas de nature à soulever des objections d'un côté ou de l'autre, et s'il existe des raisons spéciales pour l'accepter, je ne serai pas prêt à contrecarrer les désirs de la population intéressée.

M. HENDERSON : Le fait que le ministre des Travaux publics est prêt à étudier une proposition ayant pour effet de diviser une nouvelle municipalité, est bien de nature à m'étonner, vu qu'il a refusé d'accepter toute autre motion semblable présentée par les membres de la gauche. A mon sens, ni la droite ni l'opposition ne désire diviser les municipalités, et je suis surpris de constater que l'honorable ministre songe, un moment, à nous demander de laisser en suspens cet amendement, afin de lui permettre de l'étudier, cela après que toute autre motion de ce genre venant de ce côté-ci de la Chambre a été repoussée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas d'un amendement proposé par la gauche, et ayant une signification politique quelconque.

M. SPROULE : C'est bien là mon avis.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami d'Halton (M. Henderson) nous enseigne plutôt à ne pas accepter ce que nous proposent les membres de la gauche. Si nous suivions ces conseils, nous serions certainement censurés. Ce fait, cependant, peut établir comme règle que toute proposition venant de l'apposition, est erronée. Je ne veux pas être sévère à ce point, et je consentirai à ce que l'amendement reste en suspens.

M. HENDERSON : Le très honorable premier ministre ne m'a pas compris. Je me suis opposé à ce que le ministre des Travaux publics s'occupât d'une proposition condamnée par les deux partis, surtout après qu'il eût refusé d'étudier tout autre amendement proposé par les membres de la gauche et en faveur duquel militaient d'excellentes raisons.

M. RICHARDSON : J'avais l'intention de proposer un autre amendement, mais constatant que le gouvernement se trouve dans d'excellentes dispositions, maintenant, et que, pour la première fois, il veut reconsidérer une question qui lui a déjà été soumise, je lui demanderais d'étudier à nouveau le difficulté qui s'élève à propos des limites de Grey-nord et de Grey-est. Je prierais le ministre de s'occuper de la question soulevée à propos du village de Markdale. Cette municipalité doit-elle faire partie du comté de Grey-nord ou de la division électorale de Grey-est ? Le gouvernement veut-il étudier de nouveau ce point ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. RICHARDSON : Dans ce cas, je ne proposerai pas d'amendement, et j'espère que les ministres prendront en favorable considération la question que j'ai soulevée.

Article 37.—Comté d'Hastings.

M. NORTHRUP : Avant que cet article soit adopté, je désire dire quelques mots. Je n'ai pas besoin de rappeler les déclarations qu'a faites le premier ministre, lorsqu'il a présenté ce projet de loi, parce que mon honorable ami de Grey (M. Richardson) les a déjà citées. L'honorable chef du gouvernement, dans cette circonstance, nous promettait un juste remaniement de la carte électorale du pays, et, prenant part au débat qui a suivi, j'ai accepté les déclarations du premier ministre dans le sens qu'il les faisait. Plus tard, j'ai soulevé cette question au comité et n'ayant pu obtenir justice pour le comté d'Hastings, du moins, c'est là mon avis, je veux maintenant m'adresser au chef du gouvernement lui-même, et lui demander d'examiner la division de ce comté au point de vue géographique, et de constater si le partage fait par le comité, peut être réellement considéré comme injuste et équitable. J'ignore quelles sont les connaissances du très honorable premier ministre sur les townships du comté d'Hastings et sur leur état, mais je puis lui dire qu'il y a vingt-quatre cantons dans cette division électorale, soit sur trois townships en largeur, huit de profondeur. On compte environ 125 ou 130 milles de l'extrémité sud à l'extrémité nord, et 33 milles en largeur. Un remaniement précédent accordait trois députés à Hastings. Je crois pouvoir démontrer, ici même, qu'Hastings a le droit d'avoir trois représentants et que, si l'honorable premier ministre voulait étudier cette question et établir une comparaison entre Hastings et d'autres divisions électorales, il constaterait que nous devrions être représentés ici par trois députés ; cependant, je ne veux pas insister sur ce point. Je ne dis pas que nous n'avons pas droit à trois représentants, loin de là. J'affirme le contraire. Toutefois, comme je désire rendre impossible toute réponse à ce que je dis, je demande simplement au chef du gouvernement de considérer que nous avons le droit d'avoir trois représentants, et qu'on ne nous en donne que deux, et j'invoque cette raison supplémentaire pour lui demander de tenir plus particulièrement à ce que, dans un cas semblable on mette en pratique, avec justice et bonne foi, la promesse qu'il nous a faite.

En considérant qu'il y a vingt-quatre cantons dans ce district électoral, le premier venu se dit que, si l'on fait quelque effort pour diviser avec justice ce comté, il devrait y avoir, si possible, douze townships dans chaque division. D'après le projet qui nous est soumis, ce comté se divise en deux parties, celle de Hastings-est et celle de Hastings-ouest ; il y a sept cantons dans cette dernière, et l'on en compte dix-sept dans Hastings-est. Si l'on jette un regard sur la superficie géographique de ces deux divisions, on doit reconnaître qu'elle n'est pas justement partagée. Que l'honorable premier ministre tienne aussi compte du chiffre de la population, et il constatera que celle d'Hastings-ouest, où l'on ne trouve que sept townships, est de 32,504 âmes, tandis que la population d'Hastings-est répartie dans dix-sept cantons, s'élève à 26,786 habitants. On se demande naturellement comment il se fait que la population d'Hastings-ouest l'emporte tatera l'impossibilité d'ajouter à Hastings-est. Si l'honorable leader du gouvernement veut consulter les rapports des dernières élections générales dans ce comté, il constatera l'impossibilté d'ajouter à Hastings-est un seul canton voisin, sans augmenter les chances politiques du candidat de l'opposition dans cette division. Il est de fait que le comté groupe ensemble neuf municipalités—sept townships et deux autres divisions municipales, une cité et une ville—dont chacune donnera une majorité en faveur des conservateurs, tandis que les dix-sept autres townships et les deux autres municipaltés ont été mis de côté pour former la division d'Hastings-est, dans l'espérance que le gouvernement pourra faire élire ses candidats dans cette partie de ce comté. Lorsque cette question fut discutée au comité, la seule raison invoquée par la majorité pour excuser cette division extraordinaire, fut qu'on avait posé comme règle que toutes les fois qu'il y aurait une population urbaine et une population rurale dans un même comté qui aurait le droit d'élire deux représentants, la population de la partie où se trouvait la population urbaine, devrait être plus considérable que celle de la division qui contenait la population rurale.

Je ne veux pas soulever de querelle à ce propos, mais je veux signaler le fait que, afin d'obtenir cette différence d'environ 6,000 âmes en faveur d'Hastings-ouest contre Hastings-est, on a établi ce qu'on pourrait appeler une fenêtre en saillie sur un territoire qui, naturellement, aurait dû appartenir à la division d'Hastings-est. Si l'honorable premier ministre avait la carte sous les yeux, il pourrait constater l'exactitude de ce que j'affirme ; s'il n'a pas cette carte, il me fera plaisir de la lui procurer. Il verra alors à l'extrême sud de cette divison, la cité de Belleville, qui fait partie maintenant d'Hastings-ouest et qui se trouve dans le township de Thurlow, l'un les cantons d'Hastings-est. Il est vrai que Belleville se trouvait dans la division d'Hastings-ouest, avant le partage que l'on veut faire maintenant. Mais les trois anciennes divisions ont été abolies, et le comité a décidé de n'en former que deux seulement.

On a pris trois townships, celui de Sydney, à l'ouest, ceux de Thurlow et de Thyendinaga et la cité de Belleville qui se trouve en entier dans Thurlow, l'un des cantons d'Has-

tings-est. Belleville donne une majorité conservatrice ; on devait donc laisser cette cité dans Hastings-ouest où elle se trouvait auparavant. Nous avons donc au sud, une fenêtre en saillie pour Belleville. A douze ou quatorze milles au nord, nous en avons une autre dans les townships d'Hastings et de Rawdon. J'ose dire que la seule raison qu'on peut invoquer pour ajouter ces cantons à Hastings-ouest, c'est que leur population est conservatrice en grande partie ; on les ajoute à une division électorale qui élira le candidat conservateur par une majorité de 1,200 voix.

M. HEYD : C'est un comté très sûr.

M. NORTHRUP : Oui, on peut croire que tout cela le rendra assez sûr. Mais si l'on se propose de donner à la population du pays l'occasion d'exprimer ses vues, si le gouvernement désire conserver le pouvoir en comptant sur l'expression honnête et libre de l'opinion publique, s'il croit que sa politique se recommande à l'approbation du peuple, pourquoi, je le demande au nom du sens commun, dévie-t-il de sa route et jette-t-il sept townships dans une division électorale, et dix-sept cantons dans une autre, avec deux "fenêtres en saillie" qui lui permettent de grouper des majorités conservatrices qui seraient séparées autrement, et de porter à 1,200 voix la majorité des candidats protectionnistes dans Hastings-ouest, dans l'espérance de pouvoir faire élire un de ses partisans dans l'autre division de ce comté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Combien y a-t-il, maintenant, de municipalités dans Hastings-ouest ?

M. NORTHRUP : On n'y trouve que le township de Sydney, la ville de Trenton et la cité de Belleville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Combien en trouve-t-on dans Hastings-est?

M. NORTHRUP : Il y a Churlow, Chyendenaga et Hungerford, y compris le village de Tweed et la ville de Deseronto.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a donc dix-huit municipalités dans Hastings-nord.

M. NORTHRUP : Il y aurait vingt cantons dans la division d'Hastings-nord. Dans l'état actuel des choses, on compte un township dans Hastings-ouest, trois dans Hastings-est et vingt dans Hastings-nord. J'ose prétendre qu'en examinant la carte du comté d'Hastings dans le désir d'en faire le partage d'une manière juste et équitable, on se dira qu'à Hastings-ouest doivent appartenir le canton de Sydney, la cité de Belleville et la ville de Trenton, qu'Huntingdon doit faire partie d'Hastings-nord, et que Churlow doit être ajouté à Hastings-est. Il est vrai que dès le remaniement de la carte électorale du pays, en 1892, Huntingdon aurait dû être ajouté à Hastings-est qui aurait eu alors quatre townships au lieu de trois qu'il a maintenant ; cela aurait porté à peu près au même chiffre la population de Hastings-est qui aurait été d'environ 20,000 âmes, et celle d'Hastings-nord qui se serait élevée à 22,000 habitants. Rien n'a été fait alors dans ce sens, et l'on ne s'est pas occupé de cette partie du pays. Sir John Thompson refusait de faire une exception en faveur de telle ou telle localité. Si le comité désire diviser le comté d'une manière juste et raisonnable, s'il veut partager la division actuelle d'Hastings-nord entre celles d'Hastings-est et d'Hastings-ouest, la première chose qui le frappera sera l'opportunité d'ajouter Huntington à Hastings-est,ce qui formera un carré contenant quatre townships et le chiffre de population nécessaire—et c'est la seule raison donnée au comité en faveur de ce projet—nous obtiendrons deux divisions électorales compactes, au lieu des deux divisions éparpillées, qu'on nous propose de créer, aujourd'hui. Si le ministre des Travaux publics veut consulter les chiffres de la population, il verra que, en comptant 9,000 âmes pour Belleville et 4,217 pour Trenton, et en prenant une rangée de townships du sud au nord et une couple de rangs sur la largeur ; il se trouvera à avoir douze cantons pour Hastings-ouest, ce qui laissera un nombre égal de township pour Hastings-est, et il aura la population qu'il désire. S'il veut une population urbaine dépassant celle de la division rurale, il peut atteindre cette fin en ajoutant simplement plus de townships du côté nord. De cette façon, Hastings-est formera une division compacte de deux townships de large du nord au sud, sans tenir compte de la longueur.

Je crois qu'il est juste de signaler à l'attention publique le fait que, lors du dernier document soumis au comité des comptes publics, un des comissaires d'Hastings-nord a reçu des appointements extraordinairement élevés—$600 ou $700—après une correspondance suivie dans laquelle il expliquait les difficultés que présentait cette partie du pays qu'il avait à traverser. Si le ministre des Travaux publics veut s'enquérir de ces détails et lire les lettres en question, il comprendra ces difficultés que le gouvernement a reconnues, du reste, puisqu'il a payé à ce fonctionnaire la somme considérable—je ne dis pas excessive—de $600 y compris une gratification de $300. En effet, comme ce commissaire le démontrait, les routes de cette partie du pays se trouvaient dans le pire état possible ; la population était éparse çà et là, et il était presque impossible de voyager dans cette région. Le gouvernement a reconnu combien ces réclamations étaient justes, et c'est pour cela qu'il a augmenté les appointements du commissaire en question. Si ce sont là des faits, je puis certainement m'adresser au premier ministre et lui dire que, advenant les élections générales, il est impossible pour un de ses partisans, ou pour un conservateur dévoué au chef de l'opposition, de faire une propagande politique dans une division qui a 128 milles de longueur,

et qui s'étend à environ 150 milles du sud-est au nord-ouest, et qui, je parle de Hastings-est—ainsi que le disait le shérif de notre comté, il y a quelques jours, si elle était pointillée sur la carte, s'étendrait presque de Belleville à Hamilton. C'est pourquoi je puis dire que douze townships, vu l'état presqu'impraticable des chemins dans cette région, forment un territoire assez vaste pour qu'un homme politique puisse y exercer tout son zèle. Il est impossible d'entreprendre ce travail dans dix-sept cantons, dans les circonstances que je viens d'indiquer.

Il est un autre point à considérer. Le seul chemin de fer que nous avons actuellement pour le nord, l'Ontario-Central, longe la division d'Hastings-ouest, et la majorité de la population d'Hastings-est qui veut se rendre du sud au nord, doit se diriger vers l'ouest et prendre le chemin de fer qui court vers le nord à travers Hastings-ouest, pour débarquer à l'ouest de ce comté. La rangée de townships dont se compose Hastings-ouest, se trouve le point le plus éloigné qu'on peut atteindre par cette voie ferrée. Il faut ensuite parcourir en voiture cette immense étendue de pays dans des chemins véritablement impraticables. Il faut aussi considérer une autre question. Supposons que les deux partis politiques désirent tenir une convention à un endroit quelconque, pour y discuter les affaires du pays. Aucun membre de la droite ne pourra désigner un endroit dans la division d'Hastings-est, telle qu'on se propose de la constituer, où l'on pourra convoquer, avec quelques chances de succès pratique, une assemblée ou une convention d'un parti ou de l'autre. Tweed est à peu près le seul endroit qu'on peut désigner pour cette fin, et cette municipalité se trouve dans la division actuelle d'Hastings-est.

Si une assemblée a lieu à Tweed, les habitants du nord devront traverser six townships, c'est-à-dire parcourir environ 100 milles. Il leur faudra se diriger du nord vers le sud, dans une région que ne traverse aucun chemin de fer et dans des chemins impratiquables, avant d'atteindre Tweed. Je ne m'appuie pas sur mon expérience personnelle pour parler ainsi, mais une personne en qui j'ai toute confiance, m'a déclaré que, en vérité, il était matériellement impossible de voyager en voiture du nord au sud de ce comté, parce qu'il n'y a pas de chemins praticables. Il faut se rendre dans Hastings-ouest, voyager en voiture jusqu'à Hastings-est. Je suppose que le comité avait en vue un principe, quand il a fait cette division, car je considère comme acquis que le très honorable premier ministre ne désire aucunement changer l'attitude qu'il a prise, et qu'il est prêt à nous accorder une juste division de ce comté. Je crois pouvoir demander au comité de fournir une raison quelconque à l'appui d'une division semblable. Ces divisions électorales s'appellent Hastings-ouest. Ce sont peut-être les noms les mieux appropriés, car on en trouverait difficilement de plus justes. Voici

cette pauvre division d'Hastings-est qui contient dix-sept townships, qui s'étend de l'extrémité nord à l'extrémité sud de ce comté en faisant les deux "fenêtres" dont j'ai parlé. Je proposerais de donner à Hastings-ouest la rangée de cantons qui s'étend du sud au nord, y compris la cité de Belleville.

Le PREMIER MINISTRE : C'est-à-dire les cantons de Sydney, Churlow et Chyendinaga.

M. NORTHRUP : Ces cantons se trouvent au sud sur les bords de la baie de Quinté. Je proposerais d'ajouter Sydney à Hastings-ouest, et de continuer ensuite la ligne vers le nord. Je demanderais d'ajouter à Hastings-ouest toute la rangée de townships qui se trouvent à l'ouest, sur une largeur d'un canton s'étendant du sud au nord de cette divisions électorale ; afin de donner à celle-ci la population qu'elle devrait avoir, pourquoi ne pas lui adjoindre les six ou neuf townships qui se trouvent au nord ? Si le gouvernement croit que cette division devrait avoir une population plus considérable que celle de la cité, il pourrait faire entrer dans cette division, ces neuf townships ; d'autre part, s'il pense que cette population doit être moins considérable, il pourrait n'y faire entrer que six townships. En ajoutant les six townships du nord ; chaque division comptera respectivement douze cantons, et alors, il sera possible aux libéraux comme aux conservateurs de faire de la propagande politique dans cette division, et d'y tenir des assemblées auxquelles la population pourra assister.

Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Je ne désire aucunement faire de l'obstruction, je crois que cela n'est pas nécessaire, parce que, à moins que je ne me trompe complètement dans l'idée que je me forme de ce comté, il est parfaitement évident que le comité, en rendant sa décision, ne s'est pas rendu compte des difficultés et l'état de choses qu'il créait.

C'est pourquoi je ne veux pas parler plus longtemps, convaincu que je suis que, si le comité veut se donner la peine d'examiner les cartes que je déposerai devant lui, il reconnaîtra combien ma proposition est raisonnable. Je suis prêt à soumettre ces cartes au comité, qui, je l'espère, d'après les instructions du très honorable premier ministre verra à rendre justice, et c'est tout ce que je demande pour le comté d'Hastings.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me ferait plaisir, en vérité, de laisser cette question en suspens, pour fournir au premier ministre et aux membres du comité l'occasion d'étudier la proposition si plaisamment énoncée par l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup).

J'ai écouté très attentivement son discours, et je ne crois pas qu'il ait établi solidement sa cause. Mon honorable ami sait que le

comité n'est pas responsable de l'étendue de territoire, ni de l'état plus ou moins mauvais de chaque division électorale. Il a attaché beaucoup d'importance au nombre des cantons dont on a composé la division d'Hastings-est. Jusqu'à présent, celle-ci ne contenait que trois ou quatre townships, si la mémoire ne me fait pas défaut. Comme Hastings-nord perdait son représentant, nous avons partagé son territoire entre les deux autres divisions électorales. Plusieurs membres des deux côtés de la Chambre ont fait des remarques sur l'état de choses qui existait alors, et je suis certain que le comité, en rendant sa décision, s'est efforcé de partager la population aussi équitablement que possible, tout en accordant un plus grand nombre d'habitants à la division où se trouve la cité de Belleville ; les membres du comité étaient animés du désir de faire pour le mieux. Mon honorable ami a parlé longuement de ce qu'il décrit comme constituant une fenêtre en saillie. J'ai examiné la proposition qu'ont soumis l'honorable député et ses amis, et j'ai constaté que la seule différence, c'est que cette motion n'est que l'ébauche d'une " fenêtre en saillie " surmontée d'une cheminée. Il fallait distribuer ces townships quelque part. On a fait remarquer au comité qu'il existait des intérêts communs à ces cantons, et l'on a apporté des raisons pour démontrer que l'adoption de cette mesure était dans l'intérêt de la population. Je comprends que l'honorable député présente une motion bien différente de l'amendement proposé par ses amis au comité ; si l'on ne voit aucune objection, je serai content, si mon honorable ami voulait me transmettre une copie de sa proposition, de l'étudier avec soin ; on pourrait alors entendre toutes les parties intéressées et savoir s'il y a quelque raison de faire un changement.

M. NORTHRUP : Je suis heureux d'accepter l'offre gracieuse de l'honorable ministre des Travaux publics. Ce dernier nous dit que le comité n'est pas à blâmer à propos de l'étendue de cette division électorale, mais je crains bien ne pouvoir m'accorder avec lui sur ce point. Ce n'est pas la nature qui a fait cette division, mais celle-ci est bien l'œuvre du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du comité.

M. NORTHRUP : La nature n'a pas placé dix-sept cantons dans une division, et sept dans une autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous aviez 20 townships dans Hastings-nord, auparavant, et nous ne sommes que de petits pêcheurs en comparaison des membres de la gauche.

M. PORTER : M. le président, comme j'ai l'honneur de représenter l'une des divisions d'Hastings, j'ai le droit, semble-t-il, de discuter cette question, et je sens qu'on s'attend à ce que je prenne part à ce débat. Cependant, à ce propos, je désire qu'il soit bien entendu que je ne discute pas cette question de remaniement de la carte électorale du comté d'Hastings, en me plaçant à un point de vue d'intérêt personnel. En discutant ce sujet, le comité s'est montré des plus généreux à mon égard ; sous ce rapport, il est même tombé dans l'excès. La division d'Hastings-ouest que j'ai l'honneur de représenter à la suite d'une élection partielle, m'a élu par une majorité de plus de 500 voix.

C'est une majorité suffisante pour satisfaire n'importe quel élu ; mais à la suite des mesures prises par le comité, cette majorité, si elle se maintient du même côté qu'auparavant, atteindra probablement 1,200 à 1,500 voix. Pour ma part, je ne saurais me plaindre de représenter le comité d'Hastings dans des conditions aussi favorables; mais d'un autre côté, je crois devoir protester contre l'évidente injustice commise au détriment de quelques-uns de mes collègues.

Le comité d'Hastings pense avoir deux sujets de plainte dans l'espèce. Le premier qui se présente à mon esprit est motivé par la décision du comité qui a enlevé un représentant à Hastings pour ne lui en laisser que deux. Cela me paraît une injustice patente envers le comté d'Hastings. La question a été amplement débattue au sujet d'autres comtés dont le comité s'est occupé, et aux raisons données pour convaincre nos adversaires que le comté d'Hastings a droit d'avoir trois représentants j'ajouterai ceci: le comté d'Hastings a été représenté durant de nombreuses années par trois députés ; or, au cours du remaniement opéré par le comité, plusieurs collèges électoraux auxquels le chiffre de leur population ne donnait pas droit à trois représentants, parce que ce chiffre était inférieur à trois fois le nombre formant l'unité de population, se sont vu accorder trois représentants. Le comté d'Hastings n'a pas le chiffre de population suffisant pour lui donner le droit strict, aux termes de la loi, à trois représentants ; néanmoins, il a depuis plusieurs années élu trois députés. Ce contre quoi je proteste, c'est qu'on a enlevé un représentant au comité d'Hastings habité par une population de plus de 59,000 contribuables, et qu'on en a ajouté un à celui de Middlesex qui n'a que 54,000 habitants.

Comment pouvez-vous justifier cette conduite ? Si un collège électoral qui n'a pas la population suffisante, aux termes de la loi, pour être représenté par trois députés en reçoit tout de même trois, dans le dernier remaniement, pourquoi privez-vous Hastings du même privilège qui lui appartient déjà, quand sa population est supérieure à celle de Middlesex. L'illogisme est patent. Voilà pour ce point.

La deuxième chose contre laquelle je proteste aussi, c'est la division arbitraire d'Hastings. En supposant que ce comté ne doive élire que deux représentants, il me paraît

qu'en faisant la division du comté, le comité a violé tous les principes arrêtés pour le guider dans ses délibérations et qu'on a maintes fois réaffirmés ici au cours de ce débat.

Et tout d'abord, au sujet de la question de population, le premire ministre et quelques membres du comité ont prétendu qu'ils avaient cherché avant tout à se rapprocher de l'égalité de population, de manière à aboutir à une représentation équitable de toutes les parties du pays. Rapprochez cette déclaration de la décision prise à l'égard d'Hastings. On a créé deux divisions électorales : Hastings-ouest, habité par une population de 32,000 âmes, et Hastings-est, qui n'en compte que 26,000, soit une différence de 6,000.

Il est manifestement impossible d'admettre qu'en cette occasion, du moins, le comité a eu pour souci d'égaliser la population entre les deux divisions d'Hastings.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous oubliez que l'une des deux comprend la ville de Belleville.

M. PORTER : Mais vous ne pouvez pas ici comparer la situation de Belleville à celle des autres municipalités urbaines qui sont représentées directement. La population de Belleville compte dans la population totale de la division comme celle de toute autre circonscription rurale. Si elle élisait un député par elle-même, ce serait différent ; mais elle est comprise dans la division au même titre que toutes les autres municipalités.

Il y a donc une différence de 6,000 habitants. Et ici le comité a violé le principe d'après lequel il devait égaliser la population entre les districts électoraux.

Une autre considération dont le comité prétend s'être inspiré, c'est celle qui voulait que la délimitation des districts électoraux devait tendre à constituer des territoires compacts, pour la plus grande commodité des électeurs. Ce principe a-t-il été aussi violé dans le cas d'Hastings?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il na pas été violé.

M. PORTER : Permettez-moi de vous indiquer où je pense qu'il l'a été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Eh bien ! montrez-nous-le.

M. PORTER : Hastings-ouest mesure 10 milles de large et 35 milles de long ; mais Hastings-est en mesure 25 de large et 125 de long. On le voit, dans la constitution de ces territoires électoraux, comme dans la distribution de la population, tous les principes posés par le comité ont été par lui violés.

Notre honorable ami (M. Northrup) a fait remarquer que la constitution actuelle des frontières divisionnaires allait rendre aux candidats la visite du district presque impossible. Si la localisation des bureaux de vote se fait comme auparavant, ceux-ci seront tellement séparés les uns des autres qu'un électeur d'Hastings-est sera obligé de partir la veille au soir de sa maison pour pouvoir voter au poll le jour de l'élection.

Bien qu'on m'ait assuré une majorité considérable, bien trop considérable à mon goût, je renoncerais volontiers à une partie de ma majorité en faveur d'Hastings-est, auquel elle appartient naturellement. On a demandé au comité de diviser le comté en tirant une ligne droite du nord au sud, ce qui eut jeté 29,000 habitants dans une divison et 30,000 dans l'autre. Cela eut été un partage honnête.

On nous dit que les membres du comité n'ont pas obéi à des préoccupations électorales ; mais examinons les conséquences de leur décision. Hastings élit, dans les conditions actuelles, trois députés conservateurs, et le projet de division contenu dans le bill du gouvernement supprime Hastings-nord représenté par un député conservateur, pour masser 1,200 à 1,500 électeurs conservateurs dans la division d'Hastings-ouest, afin de laisser dans celle d'Hastings-est les deux partis à peu près d'égale force. De fait, en se fondant sur les résultats de la dernière élection, les libéraux pourront, après cette nouvelle division, remporter Hastings-est par 200 à 300 voix de majorité.

En présence de ces faits, peut-on dire que certains membres du comité n'ont pas obéi à des préoccupations électorales en établissant ces divisions ? La chose peut avoir été faite sans but préconçu ; mais il n'en est pas moins vrai que, par la faute de ce remaniement, un représentant conservateur disparaît, un autre reçoit un renfort inutile, et le troisième est mis en danger de se faire battre dans son comté par l'ennemi.

Naturellement, comme je l'ai déjà dit, je suis un des mieux partagés dans ce remaniement ; mais la justice et la loyauté me commandent de soutenir la proposition de mon collègue d'Hastings-est, et j'ai confiance que le gouvernement fera ce qui est juste.

L'item 37, concernant Hastings, est réservé.

A l'item 38, concernant le comté de Huron.

M. HENDERSON : Pour quel motif avez-vous détaché, pour l'adjoindre à Huron-est, une partie de Huron-ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense que c'était pour égaliser la population des deux divisions.

L'item 38 est adopté.

M. TAYLOR : Me sera-t-il permis de faire observer au premier ministre, qu'il est minuit, et qu'en vertu d'une entente à cette fin on devrait ajourner.

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; et comme nous voilà rendu au comté de Kent qui

donnera, je suppose, lieu à quelque discussion, nous ferons mieux de lever la séance.

Le comité rend compte de ses délibérations.

L'AJOURNEMENT.—A PROPOS DE L'AUDITEUR GENERAL.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose l'ajournement.

M. TAYLOR : Avant que la séance soit levée, je désire faire part à la Chambre de la question importante, à mon avis, exposée dans cette lettre que je vais lire pour complaire au désir de son auteur.

D'abord voici une circulaire :

Copie d'une circulaire adressée aux différents départements de l'administration fédérale.

Bureau de l'auditeur général,
Ottawa, le 17 septembre 1903.

Monsieur,—Malgré l'existence de l'imbroglio actuel relatif à l'émanation de lettres de crédit, je consentirai avec plaisir, et dans la mesure permise par le bon vouloir des fonctionnaires du bureau des comptes, à viser les demandes d'argent présentées par chèques du receveur général pour les besoins les plus pressants de votre département. Ayez la bonté de m'envoyer tous les titres nécessaires pour me justifier d'approuver vos demandes. Le personnel de ce bureau travaillera avec plaisir, j'en suis sûr, après les heures règlementaires pour rendre service à votre département dans cette circonstance.

J'ai l'honneur d'être
Cher monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
(Signé) JOHN GORMAN,
pour l'auditeur général.

Ottawa, 16 septembre 1903.

Cher monsieur Taylor,—Le "Citizen" de ce matin rapporte que M. le ministre des Finances aurait dit hier, en réponse à une demande de renseignements que vous lui avez faite, que plusieurs députés seraient bien aises de toucher de l'argent pendant l'Exposition ; mais il ne pouvait donner à ce sujet aucune information. L'auditeur général a le pouvoir de créer un imbroglio, et c'est l'alpha et l'omega de toute la question.

Je prends la liberté de joindre à la présente lettre une copie de la circulaire en date de samedi dernier, qui s'explique par elle-même, et que j'ai fait écrire aussitôt que j'eus appris que le gouvernement allait déposer un bill à ce sujet. Cette circulaire est destinée à atténuer autant que possible les conséquences de l'imbroglio que jusqu'alors j'avais espéré voir se dénouer de jour en jour.

Après cette circulaire, les députés ont pu toucher ce qu'il leur fallait, et ils le peuvent encore en moins de vingt-quatre heures, en demandant au greffier un chèque du receveur général.

Voulez-vous me rendre service en donnant à la Chambre lecture de cette lettre et de la circulaire ci-jointe ?

J'ai l'honneur d'être
Cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL.

Monsieur G. Taylor, membre du parlement,
Chambres des communes,
Bureau de l'auditeur général du Canada.

Cette lettre et cette circulaire ont été écrites dans le bureau de l'auditeur général. Elles donnent, ce me semble, le démenti au gouvernement qui prétend que les députés ne peuvent plus toucher leur indemnité quotidienne. Voilà plus d'une semaine que ce conflit existe entre l'auditeur général et le ministre des Finances, et celui-là nous dit que l'imbroglio peut être réglé en vingt-quatre heures.

Le ministre des Finances devrait s'apercevoir que l'imbroglio n'existe plus ; que le différend est réglé, puisque non seulement les députés, mais encore le personnel administratif de la Chambre peuvent toucher leur dû. Il devrait s'apercevoir que le greffier signe des chèques du receveur général et que ceux-ci sont payés immédiatement.

Il faut trouver une issue à cette situation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre honorable ami devra s'adresser à l'Orateur et au greffier de la Chambre, qui ne relèvent ni de mon ministère ni du gouvernement. Tout ce que j'ai à dire, c'est que ni le ministre des Finances ni le gouvernement ne peuvent rien faire pour amener la terminaison de cet imbroglio.

Dans mes observations de l'autre jour, j'ai indiqué que toute la difficulté provient du conflit du système de vérification par lettres de crédit avec le système de demandes directes. En vertu de la méthode exposée par l'auditeur général, notre collègue peut présenter sa demande au greffier ou au comptable. Le comptable donnera son certificat ; celui-ci sera visé par l'auditeur général qui l'enverra au ministre des Finances, et l'argent sera versé en temps utile. C'est une affaire qui regarde l'Orateur et le greffier. Quant à moi, je n'ai aucune discrétion à exercer.

M. HENDERSON (Halton) : Je crains que ce soit mettre les membres de cette Chambre dans une drôle de posture devant le pays en revenant sans cesse sur cet imbroglio qui peut être réglé dans quelques jours. Vous donnez à penser que les députés ne peuvent pas payer leur pension ou vivre pendant une semaine sans toucher d'argent à la caisse de l'Etat. Pour ma part, bien que j'aie besoin comme n'importe qui, je ne crois pas que nos collègues aient des motifs sérieux de plainte. Je ne pense pas que nous éprouvions beaucoup d'inconvénient à attendre que cette affaire soit réglée.

Si j'interviens dans cette discussion, c'est que je trouve déplorable que nous passions aux yeux du public pour des gens qui ne viennent ici que pour de l'argent. Les journaux sont remplis de commentaires sur ce sujet. J'estime que les messagers et les petits pages, les entrepreneurs de fournitures et de travaux publics ont plus besoin que nous ; mais on paraît devoir donner la priorité aux membres du parlement, comme s'ils étaient dans la gêne. Je ne crois pas qu'aucun d'entre nous soit dans la gêne et

nous sommes consentants de patienter encore, si c'est nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je rappellerai à l'honorable député que ce n'est pas le gouvernement qui a soulevé cette discussion du tout. C'est l'opposition qui en parle. Le gouvernement n'a fait que répondre aux interpellations qui lui ont été adressées.

M. HENDERSON : Je n'accuse pas le ministre des Finances d'avoir soulevé cette question. Je m'en prends à ceux qui l'ont provoquée.

M. SPROULE : Je pense que cette affaire pourrait être réglée bien facilement, si on la comprenait mieux. Suivant moi, tout ce que l'auditeur général exige, c'est qu'on lui remette les vieux chèques et le bordereau de banque qui les accompagne. Il est évident que le ministre des Finances peut les remettre, puisque l'auditeur général pense qu'il en a besoin pour faire son travail, et qu'il ne peut s'en passer pour exécuter les prescriptions de la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon ami soulève une question entièrement étrangère. Il n'y a pas de conflit entre le ministre des Finances et l'auditeur général. La question est celle-ci : la commission dans l'affaire Martineau a recommandé une méthode différente de l'ancienne, relative aux borderaux de banque et autres comptes, et le conseil de la trésorerie s'y est conformé. Le libellé de l'ordre émis par le conseil de la trésorerie est basé sur les conclusions mêmes du rapport de la commission. Après avoir adopté le premier procès-verbal, le conseil de la trésorerie fit une légère correction pour se mettre d'accord avec l'auditeur général.

Je ne mets pas en discussion la sincérité de l'auditeur général. J'ai beaucoup de respect pour lui ; mais il préfère la vieille méthode à la faveur de laquelle Martineau a fait ses vols, bien que la commission ait recommandé d'en changer. Le changement n'est pas considérable ; nous y avons adhéré, et je ne vois pas pourquoi l'auditeur général ne pourrait pas s'y conformer aussi.

M. SPROULE : J'ai compris que l'auditeur général a recommandé qu'on lui remette tous les chèques, au lieu de les renvoyer aux divers départements dont ils émanent ; mais relativement au ministère des Finances, tout ce qu'il désire, c'est qu'on lui retourne avec les chèques un double du bordereau, afin de lui permettre de les vérifier en les comparant au bordereau de la banque. Je ne vois pas comment il pourrait faire sa vérification autrement. Il ne me semble pas qu'il y ait de grandes difficultés à se conformer à ces instructions.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député me permettra de lui dire qu'il est imparfaitement renseigné à ce sujet. On ne refuse pas de fournir à l'auditeur général toutes les informations qu'il demande ; mais je nie à l'auditeur général le droit de dicter des ordres au conseil de la trésorerie.

M. SPROULE : A mon sens, ce n'est pas la question. D'après l'opinion puisée aux meilleures sources, l'auditeur général estime qu'il agit honnêtement en se conformant aux prescriptions formelles de la loi ; et il a autant de raison de s'en tenir à cette ligne de conduite que peut en avoir le conseil de la trésorerie d'agir comme il l'entend.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ajouterai que le gouvernement et le conseil de la trésorerie agissent conformément à l'avis du ministre de la Justice, qui est d'opinion que tout ce que nous avons fait est conforme à la loi ; et si l'auditeur général est convaincu de son côté qu'il se conforme également à la loi, je dis qu'il est temps de tirer l'affaire au clair.

M. TAYLOR : Que veut dire l'auditeur général dans ce passage de sa lettre :

" Cette circulaire a été écrite pour atténuer autant que possible les conséquences le l'imbroglio que jusqu'alors j'avais espérer voir se dénouer de jour en jour " ?

Il paraît donc qu'il existait entre le ministère des Finances et l'auditeur général un conflit que ce dernier espérait de jour en jour voir finir.

A propos de l'observation faite par le député d'Halton (M. Henderson) touchant le sujet de cette discussion, je dirai que je n'en parle pas aujourd'hui pour la première fois. L'auditeur général m'a écrit pour me demander, en ma qualité de membre du parlement, de lire cette déclaration à la Chambre, et je l'ai fait.

Pour ma part, je n'ai pas touché grand'chose de mon indemnité, et pour la première fois jeudi dernier, quand je me présentai à la caisse, j'essuyai un refus ; cette semaine, lorsque j'y suis retourné, le conflit subistait encore.

Plusieurs députés m'ont demandé s'ils ne pourraient pas enfin avoir de l'argent, et j'ai cru qu'il était de mon devoir de saisir la Chambre de la question. Je ne me préoccupe pas de ce qu'on peut penser dans le pays des membres du parlement ou des fonctionnaires de la Chambre. La loi nous alloue une indemnité de tant par session, et nous avons le droit d'en toucher une partie tous les jours, suivant nos besoins. Plusieurs députés n'ont rien touché jusqu'à maintenant ; mais bientôt ils auront besoin d'argent, et je me demande pourquoi on nous laisserait dans la gêne, lorsque le pays nous doit cet argent. Il n'y a pas de déshonneur pour un député à déclarer qu'il a besoin d'argent et qu'il désire que cet imbroglio se termine au plus tôt.

Si c'est la faute de l'auditeur général, qu'on le dise ; si c'est la faute du ministre des Finances, qu'on le sache. Il a dit qu'il espérait de jour en jour voir la fin de ce conflit.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet.

M. TAYLOR : Il n'est pas encore terminé, et l'auditeur général écrit une lettre pour indiquer comment on peut avoir de l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas m'expliquer cette lettre. Si l'honorable député n'a pas pu toucher son indemnité avec la même promptitude et la même facilité qu'autrefois, c'est parce que l'auditeur fénéral a refusé d'émettre en faveur du greffier de la Chambre la lettre de crédit ordinaire. Peu m'importe les embarras que lui ont causés d'autres services ; j'affirme, quant à moi, qu'il n'avait pas le droit d'opposer ce refus, et c'est notre intention d'amender la loi de telle sorte qu'il n'aura pas le pouvoir de tenir ainsi en échec les membres du parlement ou un service quelconque, sous un prétexte aussi futile et aussi insoutenable. Si la loi l'autorise à prendre cette attitude, il faudra modifier la loi.

La motion est adoptée et la séance, levée à minuit et 15 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 17 septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures.

INTERPELLATIONS.

CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

M. MACLEAN :

A-t-on biffé de l'ancienne charte du Grand Tronc, accordée en 1852, l'article suivant : il ne pourra être exigé d'aucun voyageur de troisième sur ladite ligne, plus de deux sous par mille, et il devra se rendre chaque jour d'un bout à l'autre de ladite ligne au moins, un convoi auquel on aura attaché des wagons de troisième ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis à faire faire des recherches à ce sujet, mais je n'ai pas encore assez de renseignements pour pouvoir répondre à cette question, et je demande qu'elle soit laissée en suspens.

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

M. HENDERSON :

Combien a-t-il été payé à titre de prime sur le fer et l'acier, durant les deux exercices de 1890 à 1903 inclusivement, expirés le 30 juin ?

Le MINISTRE DU COMMERCE :

Exercices expirés le 30 juin.	Fer en gueuse.	Acier.	Barres puddlées.	Total.
	$	$	$	$
1890	25,697 27			25,697 27
1891	20,153 05			20,153 05
1892	30,294 37			30,294 37
1893	93,896 48			93,896 48
1894	125,044 49			125,044 49
1895	63,383 96			63,383 96
1896	104,104 84	54,498 52	5,611 17	164,214 53
1897	66,578 69	17,366 16	3,018 82	86,893 67
1898	165,654 25	67,454 03	7,705 78	240,814 06
1899	187,954 35	74,644 28	17,511 02	280,109 65
1900	238,296 14	64,360 29	10,121 10	312,777 53
1901	351,259 07	100,057 74	16,703 09	468,019 90
1902	688,769 11	84,609 79	17.710 48	791,089 38
1903	670,339 74	721,923 86	9,541 18	1,401,804 78
	2,831,355 81	1,184,914 67	87,922 64	4,104,193 12

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jusqu'à et y compris 1895, il n'a été payé aucune prime sur le fer et l'acier.

BARRAGE A QUESNELLE, C.A.

M. EARLE :

1. L'obstruction, au barrage de Quesnelle, Colombie Anglaise, qui empêche le saumon de pénétrer dans le lac, a-t-elle été enlevée ?
2. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de la faire enlever en temps utile pendant la présente saison de migration du saumon ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Non.
2. L'inspecteur des pêcheries a été s'enquérir sur place s'il serait possible de construire un tunnel sur le côté du chenal, et il a trouvé qu'il vaudrait mieux renoncer à cette idée. Le ministère est à étudier s'il y aurait lieu de pratiquer un passage à travers le roc, en dessous du barrage, mais il désire se procurer des renseignements avant d'entreprendre ces travaux dispendieux et qui pourraient être inutiles. A tout évènement, on fera immédiatement tout le possible pour répondre aux exigences de la situation.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. LENNOX : Avant que l'ordre du jour soit appelé je signalerai l'entrefilet suivant, publié hier dans " l'Evening Journal ", d'Ottawa :

HORS DU COULOIR.

Le député Haughton n'aime pas la populace.

Il prétend qu'il y a trop de visiteurs de l'Exposition dans les édifices du gouvernement.

Les couloirs du parlement, excepté les plus rapprochés de la salle des séances où les députés et les sénateurs tiennent respectivement leurs délibérations sont ouverts, comme ils doivent l'être, et cela gratuitement à tout citoyen du Canada qui respecte la loi des convenances, comme le font tous ceux qui viennent visiter ces édifices. Il n'est pas même besoin de billet pour pénétrer dans la galerie et y assister aux débats.

Il n'y a qu'un député ou un sénateur trop épris de sa personnalité et de son importance qui puisse songer à écarter le peuple d'un édifice qui appartient non pas aux députés, mais au pays. Même lorsqu'il y a autant de visiteurs qu'il y en a eu pendant la semaine de l'Exposition, personne ne fait de cas de l'encombrement des couloirs, bien que la foule qui s'y pressait hier et aujourd'hui ait été fort loin de les encombrer comme le font les députés eux-mêmes à l'issue d'une séance ou les jours où il surgit un débat important. Cependant, certain député paraît ne pas vouloir coudoyer le peuple en circulant dans les couloirs, même lorsque le peuple y est représenté par des gens respectables comme ceux qui sont venus visiter l'Exposition du Canada central. Ce député, c'est M. Haughton Lennox ; il représente Simcoe-ouest et occupe un des fauteuils réservés aux membres de la gauche. Bien qu'il soit député d'un comté rural, il s'est plaint, à la séance de ce matin, que les visiteurs encombrent les couloirs au point d'embarrasser la circulation

La députation, comprenant la légitime curiosité qu'on éprouve à assister à une séance du parlement lorsqu'on a rarement eu l'occasion d'y assister, et le droit des électeurs de voir de leurs yeux ce que font leurs représentants, n'approuvera probablement pas les doléances de M. Lennox.

Il n'y a pas un seul mot de vrai dans cet article, je le déclare hautement, et, par bonheur, je puis le prouver par le compte rendu des débats. Cette question de privilège concerne également tous les membres de cette Chambre, car chacun d'eux désire sans doute s'acquitter de sa tâche sans crainte et de façon à répondre le mieux possible aux exigences de l'intérêt public. J'ai le droit et le privilège d'énoncer mon opinion sur tout ce qui concerne le fonctionnement de cette institution qui s'appelle la Chambre des communes. Dans la circonstance dont il s'agit, j'ai eu l'honneur d'une approbation de la part du premier ministre. J'ai dit qu'on avait jugé nécessaire de tenir les portes ouvertes quelques jours à cause de la grande chaleur et que, sans y penser, certain député s'était placé, comme je l'ai peut-être fait moi-même une fois, en arrière du fauteuil de l'Orateur, près de cette porte, pour adresser la parole, et qu'il était tout à fait difficile aux députés occupant un siège près de cette porte, d'entendre ou de se faire attendre. Voici ce que j'ai dit :

M. LENNOX : Avant que l'on procède à l'étude de ce bill en comité, je ferai remarquer au premier ministre qu'il nous est très difficile

d'entendre ce qui se dit dans, cette Chambre, à cause du bruit des conversations que l'on tient dans les couloirs voisins de cette porte-ci. Il me semble qu'il faudrait trouver moyen de faire cesser cette incommodité.

A quoi le premier ministre a répondu :

Il est certainement difficile d'entendre ce qui se dit d'un côté à l'autre de la Chambre, et il conviendrait de voir à ce que la députation fût à même de comprendre ce qui se fait.

J'ajouterai qu'à ce moment-là il se faisait tant de bruit que je n'ai pas saisi ce que disait le premier ministre, bien que je fusse ici à mon sège, et j'espère bien que ce que je viens de lire suffira à démontrer combien j'ai raison de prétendre que je n'ai pas fait la moindre allusion à ceux qui viennent visiter le Palais législatif. Pendant l'Exposition centrale du Canada, ou en tout autre temps, le public et surtout les membres de l'opposition ont intérêt à ce qu'on assiste autant que possible aux débats de cette Chambre, et je souhaite de tout cœur que les habitants de ce grand pays viennent en grand nombre assister à la discussion des affaires publiques. Je le répète, et sur ce point toute la députation m'approuvera, cet écrit n'est qu'un tissu d'inexactitudes ; je dirai même qu'il ne s'était rien passé qui fût le moindrement de nature à donner lieu à l'interprétation qu'on s'est permise. Enfin, je déclare qu'on ne pouvait être plus injuste à mon égard. Toutefois, on ne m'aura causé aucun dommage, parce que dans mon comté, là où je suis connu—et je regrette de ne pas être plus connu ailleurs—libéraux comme conservateurs, quelle que soit, d'ailleurs, l'opinion qu'ils puissent avoir de moi, refuseront de m'attribuer un sentiment aussi méprisable que celui de ne pas vouloir sympathiser avec mes voisins. Je trouve dans l'article en question les mots :

Le député Haughton.

Le prénom " Haughton " me plaît.

N'aime pas la populace.

Il prétend qu'il y a trop de visiteurs de l'exposition dans les édifices du gouvernement.

Je tiens à déclarer qu'il n'a été fait aucune allusion aux visiteurs du Palais législatif. Il est évident que l'article ne repose sur aucun fait. Voilà pour la première assertion. Quant à la deuxième elle se lit comme suit :

Cependant, certain député paraît ne pas vouloir coudoyer le peuple en circulant dans les couloirs, même lorsque le peuple y est représenté par des gens respectables comme ceux qui sont venus visiter l'exposition centrale du Canada.

Y a-t-il de la vérité là-dedans ? Nous faisons de la politique de parti, j'en fais moi-même jusqu'à un certain point ; mais je sais que toute la députation me rendra justice et admettra que les membres de la Chambre et le public qu'ils représentent ont des droits, tout comme les journalistes parlementaires ont des privilèges. Voici ce qu'on déclare en traisième lieu :

Il s'est plaint que les visiteurs encombrent les couloirs.

Je dis que je ne me suis pas plaint que les couloirs fussent encombrés de visiteurs. De fait, ils ne l'étaient pas, je crois même qu'il n'y avait pas d'étranger là quand je suis entré dans la Chambre au commencement de la séance, et il n'y avait pas lieu de parler d'incommodité, comme cet article vise à faire croire qu'on en a parlé. Il est dit plus loin dans l'article, et encore bien à tort, que

C'était au point d'embarrasser la circulation.

Ai-je parlé de cela :

Voici ce qu'on affirme enfin :

La députation n'approuvera probablement pas les doléances de M. Lennox.

Je n'ai rien dit qui fût de nature à provoquer ces remarques ; je maintiens, et au besoin je protesterai et j'insisterai qu'il faut faire observer le bon ordre dans cette Chambre et dans les couloirs pendant que nous sommes à nous occuper, en toute conscience, des affaires publiques. Je ne veux blesser personne. Lorsqu'il s'est agi de ce point hier matin un honorable député dont le siège est près du mien m'a fait entendre les mots n° 16. Lorsqu'il y a plusieurs députés de réunis dans cette pièce-là il est naturel qu'ils se mettent à converser ensemble. Or, nous ne sommes pas loin de la chambre n° 16. Mais enfin, je ne veux pas faire de cette question une question de parti. Nous avons tous le même intérêt à ce que l'expédition des affaires de la Chambre ne soit pas interrompue. Pas une seule des cinq assertions que j'ai rapportées ne repose sur les faits. Un honorable député exprime le désir que je lise de nouveau ce que j'ai dit.

Quelques VOIX : Non, non.

M. LENNOX : Je me rendrai au vœu de mes amis et je lirai cela de nouveau pour que pas un de nos collègues ne soit tenté de venir leur dire d'oublier. Voici donc ce que j'ai dit :

Avant que l'on procède à l'étude de ce bill en comité, je ferai remarquer au premier ministre qu'il nous est très difficile d'entendre ce qui se dit dans cette Chambre, à cause du bruit des conversations que l'on tient dans les couloirs voisins de cette porte-ci. Il me semble qu'il faudrait trouver moyen de faire cesser cette incommodité.

L'auteur de cet article a fait remarquer,—ce qui est vrai—qu'il n'est pas permis aux visiteurs de circuler dans ce couloir-ci; aussi, je crois bien qu'il n'y en avait pas. Je n'aurais pas eu d'objection à ce qu'il en eût, mais ce à quoi je m'oppose, c'est qu'on laisse faire des choses qui entravent l'expédition des affaires de cette Chambre.

Les correspondants de journaux qui se tiennent dans la galerie de la presse ne jouissent là que d'un privilège. Je n'hésite pas à reconnaître qu'ils ont des devoirs importants à remplir ; et, toutes choses bien considérées, nous devons de la reconnaissance à la presse des deux partis pour la façon dont elle s'acquitte de ces devoirs. Quant à moi, je n'ai eu jusqu'ici aucune plainte à formuler. Les journalistes doivent avoir à cœur de rapporter fidèlement nos paroles, ou sans cela il est préférable qu'il ne disent rien du tout. Un journaliste est parfaitement justifiable de faire des commentaires, soit favorables ou non; mais nous avons le droit de demander qu'on rapporte fidèlement nos paroles, ou sans cela qu'on se taise. Pour ce qui est de cet article, il faut choisir entre trois choses. Celui qui a écrit ce rapport ne connaissait pas le premier mot de ce qu'il disait, ou n'en avait rien compris ; ou bien il ne voulait pas comprendre, et ne voulait pas rappeler honnêtement ce qui avait été dit. L'une ou l'autre de ces trois choses suffit pour refuser à celui qui en est coupable l'accès de la galerie de la presse. Je ne veux pas attacher assez d'importance à cet incident pour exiger un semblable châtiment. Mais je désire faire observer aux correspondants de journaux, et en particulier à celui qui a écrit ce rapport que l'accès de la galerie de la presse est un privilège et qu'on ne doit pas exercer ce privilège pour commettre une injustice vis-à-vis de quelques représentants du peuple. Je le répète, celui qui est ici en cause n'avait pas entendu ce qui a été dit, ou bien il ne s'est pas assez appliqué à le comprendre, ou encore il n'a pas témoigné qu'il avait le désire sincère de donner aux paroles prononcées une interprétation justifiable. Les journalistes ne jouissent ici que d'un privilège, alors que les membres de cette Chambre sont investis d'un droit, et cela dans les intérêts du peuple. Les membres de cette Chambre représentent le peuple, et il importe qu'ils puissent toujours exprimer leurs opinions sur des sujets publics ou relatifs à cette Chambre sans crainte de voir leurs paroles mal rapportées. C'est ainsi que je comprends tout cela.

Je remarque qu'on dit de moi que je ne réussirai pas à obtenir la sympathie des membres de cette Chambre. Je ne cherche pas à obtenir de la sympathie. Je me contente de l'estime de mes collègues des deux partis, et je me considère très heureux quand je puis l'obtenir. Je mets surtout la question du droit au-dessus de tout, et je parle ici comme membre du parlement, et non parce que je prétends m'arroger en particulier le droit de faire la leçon à qui que ce soit. On me demande de dire si oui ou non j'exige des excuses. Tout cela m'est complètement indifférent, et je n'aurais même jamais su que la chose avait paru dans le Journal, sans l'obligeance d'un collègue qui a attiré là-dessus mon attention. Dans l'intérêt public, je signale le fait à l'attention de la Chambre, et afin que l'attitude que j'ai prise à ce sujet soit conforme aux règlements, je propose l'ajournement de cette Chambre.

M. JOHN CHARLTON : S'il fallait en juger par le ton dramatique sur lequel l'honorable député de Simcoe-sud a parle de cette vétille, on serait porté à croire qu'il est réellement convaincu que c'est là un sujet assez

important pour absorber l'attention de la Chambre pendant une demi-heure. Voilà que nous tombons dans l'habitude déplorable d'attacher de l'importance à ce que pensent les journaux de la conduite des membres de cette Chambre. Ce sont là de pures puérilités, et pas autre chose. Quelle raison peut avoir l'honorable député de venir annoncer à cette Chambre qu'un correspondant ou un reporter a tort de critiquer son discours ? Nous devons nous attendre à être critiqué, et la critique ne doit pas nous faire peur. C'est un signe de poltronnerie que de s'en prendre à un reporter de journal.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. CHARLTON : Je retire le mot "poltronnerie." Ce mot n'est pas——

M. SPROULE : Je désire savoir, M. l'Orateur, si le mot "poltronnerie" dont s'est servi l'honorable député——

M. CHARLTON : Je l'ai retiré.

M. SPROULE :—à l'adresse de l'honorable député de Simcoe-sud est une expression parlementaire.

Quelques VOIX : Il a retiré le mot.

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu l'honorable député retirer ce mot.

M. CHARLTON : Voilà déjà quelque temps que je note cette tendance, de la part de certains membres, de faire perdre des heures précieuses à cette Chambre pour des questions purement personnelles et qui ne peuvent en aucune manière intéresser le public. On a déjà dit de certains hommes que s'ils pouvaient être achetés à leur valeur réelle et vendus suivant leur propre estimation, l'écart suffirait à payer la dette publique. Il est possible que nous soyons tous portés à exagérer notre propre importance. Et nous avons là une preuve de cette exagération, quand nous voyons un honorable député se lever en cette Chambre, pour un sujet aussi absolument personnel que celui dont on vient de nous parler, et entreprendre de faire perdre un temps précieux à ce grand conseil de la nation en nous demandant de prendre tout cela en considération. Je ne veux pas ici examiner si cette plainte est fondée ou non. Elle ne repose sur aucun fondement. L'honorable député doit accepter les critiques de journaux dans le même esprit que nous le faisons tous. Je ne me suis levé que pour faire remarquer que l'habitude dont je viens de parler devrait être plutôt l'exception que la règle. Les délibérations de cette Chambre y gagneraient certainement en dignité, et par conséquent il importe que nous nous montrions très sévères pour réprimer toute tentative du genre de celle de l'honorable député de Simcoe-sud de donner écho en cette Chambre à des griefs d'une nature personnelle.

M. INGRAM : J'ai bien peur que certains député ne contribuent nullement à donner du décorum aux délibérations de cette Chambre. Voici ce que le correspondant du News de Toronto envoie à ce journal :

> Les journaux d'Ottawa font valoir de ce temps-ci le parlement comme une des attractions de l'Exposition qui se tient cette semaine au parc Lansdowne. "Venez voir le parlement en séance," nous disent-ils. Ils ont oublié de nous dire l'heure où la ménagerie est nourrie.

J'ignore si c'est nous qui sommes la ménagerie, mais dans tous les cas cela manque de convenance.

M. T. S. SPROULE : Je désire adresser la parole que pour faire remarquer——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Ces sortes d'interrupions ne m'ont jamais fait peur. Chaque membre du parlement a le droit de demander que ses paroles soient bien rapportées ; et dans le cas contraire c'est non seulement son droit, mais c'est aussi son devoir de mettre les choses au point. Pour ce qui est des objections soulevées par l'honorable député de Simcoe-sud, l'honorable député de Norfolk-nord devrait être le dernier homme en cette Chambre à y contredire. J'ai déjà entendu l'honorable député se plaindre, non pas une fois, mais à différentes reprises, de cet état de choses. Il n'est pas un député qui pourrait être mis en plus mauvaise posture que l'honorable député. Par conséquent, il devrait être le dernier à se plaindre quand il voit qu'un honorable député disire que ses paroles soient bien rapportées. L'honorable député de Simcoe-sud n'a rien fait qui puisse lui être reproché. Au contraire, il n'a fait que ce qu'il avait parfaitement le droit de faire ; et, je le répète, l'honorable député de Norfolk-nord devrait être le dernier homme à trouver à redire.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis d'avis, M. l'Orateur, qu'il ne faut pas attacher trop d'importance à cet incident. Mon honorable ami de Simcoe-sud m'a fait remarquer hier qu'il y avait beaucoup de bruit dans les couloirs, et j'ai dû reconnaître qu'il avait raison. Chacun sait que l'accoustique de cette Chambre et très défectueux, et qu'il est parfois difficile de s'entendre, à plus forte raison quand on fait du bruit dans les couloirs. Mais je n'ai jamais compris que mon honorable ami voulait dire qu'on devrait refuser au public l'accès des couloirs. Pour ma part, je regretterais de voir la disparition de ce privilège, surtout en temps d'exposition et quand il s'agit des dames qui nous font l'honneur de venir nous rendre visite et auxquelles il faut concéder tous les privilèges possibles. Mais cependant je dois faire remarquer à ces dames—et je compte qu'on prendra ici mes paroles en bonne part—qu'on ne doit pas oublier qu'en venant ici elles doivent renoncer au privilège de parler, que nous leur concédons gracieusement partout ailleurs et consentir à ce que

nous exerçons ici exclusivement ce monopole. Nous leur permettons volontiers d'entrer dans les couloirs et de visiter la Chambre, mais elles devront pour l'instant se contenter de ne manifester qu'une admiration silencieuse.

M. W. H. BENNETT : Je crois qu'on doit en tout temps permettre qu'on fasse une juste critique de nos discours. Il n'y a rien à redire quand il s'agit des membres de la galerie de la presse. Mais il n'en saurait être de même, quand on voit des membres de cette Chambre, qui sont en même temps propriétaires de journaux, faire des commentaires injustes au sujet de leurs collègues. Ainsi, par exemple, à l'occasion dun débat tout récent, un certain membre de cette Chambre, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a écrit ce qui suit au sujet d'un de ses collègues.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député de Simcoe-est puisse continuer à parler en ce sens. Je ne suis pas même sûr que le débat soulevé par l'honorable député de Simcoe-sud soit bien régulier. Si je l'ai autorisé, c'est parce qu'il a présenté une motion d'ajournement. Mais quand une motion d'ajournement est présentée, il nous faut prendre bien soin de ne pas même faire allusion à un débat précédent. Une motion d'ajournement est présentée afin de permettre à un honorable député de présenter une question ayant une certaine importance. Mais l'honorable député de Simcoe-sud a désiré faire quelques commentaires sur ce qui a été dit hier, et je lui ai donné cette autorisation. Mais il aurait dû se borner à des explications purement personnelles, et je ne crois pas qu'il soit bien régulier de sortir de la question présentée par l'honorable député de Simcoe-sud.

M. BENNETT : Si je comprends bien, une motion d'ajournement ne donne pas le droit de parler d'un débat précédent.

M. l'ORATEUR : Mais je crois comprendre que l'honorable gentleman veut revenir sur certains commentaires qui ont été faits au sujet de certaines choses non mentionnées dans la motion de l'honorable député de Simcoe-sud. Quand une motion d'ajournement est présentée, le débat devrait être strictement limité au sujet soulevé par le député présentant la motion.

M. R. L. BORDEN : Avec toute la défiance que je vous dois, M. l'Orateur, j'ai toujours compris que cette motion d'ajournement avait été présentée afin de nous permettre de discuter les droits et les privilèges de ceux qui ont charge de faire rapport des débats de cette Chambre ; et j'aurais cru, en mentionnant cela, qu'il aurait été absolument conforme aux règlements de traiter la question des privilèges de ceux qui se trouvent être à la fois membres de cette Chambre et correspondants de journaux, parce que je suppose que ceux-là doivent être astreints aux mêmes devoirs que les simples reporters ordinaires de journaux.

M. l'ORATEUR : Cette question aurait pu être présentée d'une autre manière,, mais l'honorable député de Simcoe-sud a présenté cette motion afin qu'il pût avoir occasion de se plaindre de la manière dont on avait interprété hier ses paroles, et il lui suffisait de donner à ce sujet des explications personnelles. J'engagerais les honorables membres de cette Chambre à ne discuter que cette question particulière. S'il y a d'autres questions qu'ils désirent soulever, il leur faudra adopter une autre méthode.

M. BENNETT : Je n'ai pas encore dit de quel député il s'agissait, et comme le sujet peut m'être personnel je crois que je devrais être autorisé à lire l'article en question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a parlé de l'honorable député d'Alberta.

M. l'ORATEUR : J'ai cru comprendre que le sujet dont a parlé l'honorable député de Simcoe-est n'avait aucun rapport avec ce qui s'est passé hier.

M. BENNETT : Mais il s'agit de la même catégorie d'abus dont cette Chambre devient coutumière. Dans ces circonstances, est-ce que je ne pourrais pas avoir le droit—

M. l'ORATEUR : Non, je crois que la discussion sur la motion doit se restreindre purement et simplement à l'incident d'hier.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami de Simcoe-est pourra sans doute avoir plus de chance dans une autre occasion, bien que je ne crois pas que cette Chambre y gagne grand'chose. J'aurais cru que peut-être nous aurions pu donner suite à tout cela en convenant que tout était compris dans les explications générales que l'honorable député de Simcoe-sud a données en présentant sa motion. J'ai pensé que les remarques de mon honorable ami de Norfolk-nord n'avaient aucune raison d'être, et cela à un plus haut degré, que celles de l'honorable député de Simcoe-sud, qui s'est plaint d'avoir été mal cité, et non de l'injustice de certains critiques à son égard. Tous ceux qui sont dans la vie publique depuis quelques années savent parfaitement que s'il leur fallait répondre à tout ce que les journaux ont à dire contre eux, cette besogne prendrait presque tout leur temps. Mais quand il s'agit d'une attaque absolument injustifiable et pouvant induire en erreur, je ne crois pas que ce soit manquer de dignité ni montrer de la lâcheté que d'attirer là-dessus l'attention de la Chambre, et je dois différer ici absolument d'avis avec l'honorable député de Norfolk-nord. Maintenant, pour ce qui est des couloirs de la Chambre, je crois qu'il n'est personne ici qui ne soit heureux de recevoir tous ceux qui veulent bien venir nous visiter.

Quant à ce qui est de moi, j'ai déjà été si enchanté de voir mes propres concitoyens venir visiter la Chambre en temps de session, qu'à diverses reprises je me suis fait un plaisir de quitter mes occupations pour leur faire visiter ces édifices, et c'est aussi ce que je ferai toujours. Mais il n'empêche qu'on doive tenir à ce qu'on conserve une certaine tenue dans les couloirs. Cependant, je ne crois pas que les visiteurs soient ici les seuls coupables, et que les membres mêmes de cette Chambre ont bien droit à quelques reproches. Mon très honorable ami a très bien dit que nous avions souvent de la difficulté à entendre ce qui se dit en cette Chambre, et cela non seulement à cause du bruit qu'on fait dans les couloirs mais aussi dans cette enceinte même. Et je viens ici m'adresser autant à mes propres amis de la gauche qu'aux honorables députés de la droite pour les prier d'avoir un peu plus de décorum durant les délibérations de cette Chambre. On entend ici une sorte de murmure continuel qui rend notre tâche très difficile,et nous empêche même souvent d'entendre ce qui se dit de l'autre côté de la Chambre. Même plusieurs de ceux qui occupent des sièges tout près de moi me font remarquer que souvent ils ne peuvent pas saisir ce que je dis, et j'éprouve de mon côté beaucoup de difficultés à saisir ce qu'ils disent.

A plusieurs reprises, depuis quelques jours, le ministre de la Justice m'a rappelé qu'il ne pouvait pas comprendre ce que je disais, et je suis aussi dans le même cas vis-à-vis de lui, bien que nous ayons tous deux des voix assez distinctes. Je demanderais donc que, durant les délibérations, et lorsqu'il est nécessaire que les députés aient entre eux des conversations quelconques, de ne toujours parler qu'à voix basse, parce que sans cela les orateurs en sont incommodés. Même, je crois que bon nombre des conversations, qu'on juge à propos de tenir en cette Chambre, pourraient être bien mieux tenues ailleurs, par exemple soit dans la salle n° 16 ou dans la salle n° 6. Je ne veux pas en dire plus long, mais il me faut cependant répéter que je crois que mon honorable ami de Simcoe-sud, étant donné qu'il a prétendu qu'on avait commis une injustice à son égard—et il n'y a aucun doute qu'il est dans le vrai, si ce qu'il nous a lu est exact—je crois, dis-je, qu'il était parfaitement justifiable d'avoir attiré sur tout cela l'attention de la Chambre dans les termes modérés dont il s'est servi.

LA REPRESENTATION DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 66) relatif à la représentation de la Chambre des communes, tel que rapporté par un comité spécial.—(Le premier ministre.)

M. BORDEN (Halifax).

Article 39—le comté de Kent.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Va-t-on laisser passer cela ?

M. CLANCY : Attendez un instant. J'espérais voir ici le premier ministre intervenir. La division de ce comté, telle qu'établie dans ce bill, est tellement contraire au bon sens qu'il me suffira ici de quelques mots. Ce serait du temps perdu que d'essayer à démontrer que deux et deux font quatre, et je me bornerai ici à soumettre quelques faits. J'ai fait parvenir au premier ministre une carte indiquant la division du comté, telle que projetée dans le bill, et celle que je propose moi-même. Le comté de Kent est divisé à peu près également par la rivière Thames. La ville de Chatham est située sur les deux côtés de la rivière, avec les townships d'Harwick et de Raleigh au sud, et ceux de Dover et Chatham au nord. Exception faite de la ville de Chatham, la population du côté sud de la rivière est de 27,338, et celle du côté nord, en exceptant aussi la ville de Chatham, de 20,797. La conclusion naturelle, en dehors de toutes considérations politiques, serait que la ville de Chatham serait mise sur le côté de la rivière qui possède la population la moins considérable. D'après le bill projeté, dans une circonscription vous vous trouviez avoir 25,338, et dans l'autre 32,074 soit une différence de 6,500.

Le PREMIER MINISTRE : D'après mes chiffres, la population d'une circonscription se trouverait être de 31,866.

M. CLANCY : Il peut y avoir un léger écart, mais cela ne représente relativement que peu de chose. Si c'est la rivière qui doit former la division, la population du côté sud se trouverait être 27,338, et celle du côté nord 29,865, soit une différence seulement de 2,527, en regard de 6,500 dans l'autre cas. Ceux qui connaissent cette région savent parfaitement que ces circonscriptions vont du nord au sud, et que c'est une contradiction de leur donner le nom de Kent-ouest et Kent-est. Entre Bothwell et Kent, et Elgin-ouest la rivière servait précédemment de ligne de démarcation. Il n'y avait sur le côté sud que le township de Dover, mais la rivière a toujours été depuis longtemps la ligne de division d'un bout à l'autre de ce comté. Les chemins de fer fournissant les comunications se dirigent vers l'est et l'ouest. Ces chemins de fer sont, sur la rive du lac, le Lake Erié and Detroit River, puis le Canada Southern, le Grand Tronc et le Pacifique Canadien. Il y a un chemin allant du nord au sud à Rondeau, mais les principales lignes de communication se dirigent vers l'est et l'ouest. J'ai exposé la chose en peu de mots, et si on n'est pas convaincu par ces faits il est bien inutile d'en dire plus long. Toute personne sans opinion préconçue et qui ne se laisse pas influencer par des considérations politiques, ne peut faire autrement que de convenir que la division que je pro-

pose est la seule équitable, et que la circonscription se trouve ici régulière alors que l'autre ne l'est pas.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne pouvons pas convenir de cela.

M. CLANCY : Le très honorable ministre va-t-il prétendre que la population est égalisée ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. CLANCY : Non, et un simple coup-d'œil suffit à démontrer que la circonscription projetée dans le bill n'est pas aussi régulière que l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous n'avez pas l'œil artistique.

M. CLANCY : Je ne vois pas ici les choses au même angle que l'honorable gentleman. Je me contente d'avoir l'œil juste, sans tare et sans travers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rayon visuel a beaucoup changé depuis 1892.

M. CLANCY: Je me contente de pouvoir distinguer ce qui est juste et ce qui ne l'est pas, et si c'est un crime d'avoir cette sorte de vue, je me reconnais coupable. Le très honorable premier ministre est maintenant responsable de ce bill ; et s'il approuve la division projetée dans le bill pour le comté de Kent, après ce que je viens de lui exposer, je suppose qu'il va falloir nous soumettre à la majorité de cette Chambre, mais j'espère que le très honorable gentleman va agir ici suivant ce qui est juste et équitable.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'éprouverai pas beaucoup de difficultés pour convaincre ceux qui ont pris note des remarques de l'honorable gentleman et ceux qui voudront bien me prêter un moment d'attention, que les choses ne sont pas telles qu'on vient de les représenter. J'ai donné beaucoup d'attention à cette circonscription en particulier, précisément à cause des très fortes observations présentées par l'honorable gentleman en plus d'une occasion. Ce matin, il a parlé de la redélimitation projetée du comté de Kent en des termes qui, je crois, manquent de pondération. Il a dit que ce remaniement était contraire au bon sens, et qu'il était absolument injustifiable. Je crois qu'il admettra avec moi, après y avoir plus réfléchi, que ce ne sont pas là des termes qu'il convient d'employer en cette circonstance. On ne peut pas dire, de cette redélimitation, qu'elle est contraire au bon sens et à la justice. Je reconnais qu'il y a toujours deux façons d'envisager une question. J'admets aussi que sur un point, mais sur un point seulement, mon honorable ami a un avantage de son côté. Entre la délimitation qu'il désire et celle qui est projetée dans le bill, il y a un écart notable de population. Si le comité devait adopter la division du comté qu'il désire avoir, il y aurait dans une circonscription environ 29,000 âmes et dans l'autre 27,000. Il faut reconnaître qu'en s'en tenant au bill l'écart est bien plus considérable, car Kent ouest a environ 31,000 et Kent-est environ 25,000, soit une différence d'environ 6,000. Il n'est que juste que nous prenions ce point en considération. Mais quelles sont les raisons qui, selon moi, font que la délimitation projetée soit parfaitement juste et équitable ? C'est que les divisions électorales sont aussi compactes dans un cas que dans l'autre. Dans le premier cas, le comté se trouve divisé par la rivière dans ses sinuosités. Dans l'autre cas, il se trouve divisé presque en droite ligne, car il n'y a qu'un seul angle.

M. CLANCY : Il y en a deux : celui allant du sud au nord-est et celui allant de nouveau du nord-est au sud.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami pousse ici l'argutie à l'extrême. Naturellement, si la ligne était absolument droite, il n'y aurait pas d'angle du tout. Mais il n'y a ici qu'une seule exception. Si mon honorable ami s'en tient à son argumentation, il nous faut admettre qu'en s'éloignant si peu que ce soit de la ligne droite, il nous faut absolument avoir deux angles. Je dois admettre cela ; mais nous ne nous éloignons qu'une seule fois de la ligne droite, et sous ce rapport la division est tout aussi équitable dans un cas que dans l'autre. Mais pourquoi les membres du comité ont-ils adopté cette division, plutôt que celle proposée par mon honorable ami ? C'est, je crois, parce qu'il devra s'ensuivre beaucoup moins de dérangement. La circonscription de Kent-ouest, telle que projetée dans le bill, restera absolument la même que celle qui a été constituée par l'Acte de 1882. Je ne veux pas prononcer le mot de "gerrymander", car ce mot a le don de crisper nos honorables amis de la gauche. Par l'acte de 1882, le comté de Kent a été distribué parmi tous les comtés avoisinants. La moitié de ce comté, formant dans ce bill la circonscription de Kent-ouest, a été érigée sous le nom de Kent. Le reste du comté, portant dans ce bill le nom de Kent-est, a été distribué entre Bothwell et quelques autres circonscriptions. Eh ! bien, le bill redonne à Kent ses frontières naturelles, et le divise en deux circonscriptions, car il y a pour cela la population nécessaire. La partie de Kent-ouest va rester ce qu'elle a toujours été depuis vingt-un ans. Mon honorable ami ne peut pas nier cela.

M. CLANCY : Il importerait fort peu de le nier.

Le PREMIER MINISTRE : S'il est indifférent de nier cela, je crois qu'il est très important de l'admettre, car l'un des principes cardinaux sur lesquels nous nous sommes toujours guidés est que nous devons apporter le moins de perturbations possible.

M. CLANCY : Le très honorable gentleman ignore-t-il donc que Bothwell a eu ses frontières durant bien plus longtemps que cela, puisque ce sont ici les années qui doivent compter.

Le PREMIER MINISTRE, C'est parfaitement exact, mais même les frontières de Bothwell, telles que constituées par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ont été dérangées plus d'une fois, comme mon honorable ami le sait fort bien, par les "gerrymenders" des années précédentes. Mais Bothwell ne forme pas un comté par lui-même : et comme, des deux côtés de la Chambre, on s'est rallié au principe de l'inviolabilité des frontières de comté, Bothwell n'a plus aucun titre à l'existence. J'ai comparé avec soin l'Acte de 1882, que j'ai en ce moment devant moi, avec le bill, et je vois que la circonscription de Kent-ouest, telle que définie dans le bill, est la même que celle qui a été créée par l'Acte de 1882 sous le nom de Kent. Dans ces circonstances,je viens demander à la Chambre s'il serait juste ou raisonnable de ne pas garder une circonscription qui existe depuis vingt et un ans ? Si l'on peut donner de bonnes raisons pour cela, ce sera très bien ; mais ceux qui ont rédigé ce bill ont décidé de s'en tenir le plus possible à l'état de choses actuel, et c'est là dans tous les cas un principe que les conservateurs devraient être les derniers à rejeter. Il me semble donc que la division adoptée est parfaitement juste. Je ne veux pas dire que celle qui a été proposée par mon honorable ami soit injuste ou contraire au bon sens. Je ne veux pas dire cela ; mais je soutiens qu'il y a tout autant d'équité et de bon sens dans la division projetée dans le bill comme dans celle demandée par mon honorable ami. J'irai encore plus loin, je crois pouvoir ajouter que du moment qu'on peut avoir deux circonscriptions dans ce comté sans jeter la moindre perturbation, ce plan doit être infiniment préférable.

M. CLANCY : J'aimerais à poser une question au très honorable premier ministre. Il a beaucoup appuyé sur le fait que la circonscription portant actuellement le nom de Kent-ouest a été constituée sous le nom de Kent depuis vingt et un ans. Et il a prétendu que ce serait une criante injustice d'apporter de la perturbation dans cet état de choses. C'est là ce qui a fait le fond de son argumentation. Eh ! bien, si l'on adoptait une fois pour toutes une règle de ce genre, je comprendrais que le très honorable premier ministre pût trouver bon de s'en rapporter, même si cette règle péchait par quelque chose. Mais que doit-il donc penser de la proposition du comité de venir déranger les limites du comté de Waterloo, qui sont fixées depuis déjà longtemps ? Je demanderais au très honorable premier ministre comment il peut appliquer son argument à Kent, alors qu'il va lui falloir prendre une attitude absolument différente au sujet d'une autre circonscription dont il va être question incessamment ?

Sir WILFRID LAURIER.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'en sommes pas encore à Waterloo, et je n'ai pas encore pris de décision à ce sujet. Je n'ai pas examiné ce qui en est, mais je me suis enquis soigneusement de tout ce qui se rapporte au comté de Kent, et il me semble que la division adoptée par le comité est parfaitement juste et que le bill ne pourrait pas être amélioré par le plan de mon honorable ami.

M. CLANCY : Bien entendu, il nous faudra céder, bon gré, mal gré, à la majorité de la Chambre. Le très honorable premier ministre a une excuse, et cela est tout naturel. Il en a toujours été ainsi depuis que le monde a été créé. Même Adam avait une excuse, et je dois dire que cette excuse n'était ni chevaleresque ni louable, car il cédait purement à la tentation ainsi que l'a fait le très honorable premier ministre. Et l'excuse que donne le très honorable premier ministre n'a ni bon sens ni noblesse. Je n'ai pas le droit de dire que je puis obtenir une nomination dans cette circonscription si je le désirais. Le ministre des Travaux publics a imaginé, en premier lieu, l'excuse brillante que cela servirait à donner à l'honorable député qui représente actuellement ce district le comté devant porter à l'avenir le nom de Kent-nord. C'est la seule raison qu'il a fait valoir auprès du comité. Il n'a pas dit que ce serait là commettre une injustice, mais il a laissé entendre que ce le serait. Cet arrangement, M. l'Orateur, a été imaginé et arrêté il y a déjà plus d'un an. Le très honorable premier ministre doit savoir qu'il n'y a pas une seule circonscription de la province d'Ontario, depuis Windsor jusqu'à Prescott, pouvant être divisée à l'avantage des libéraux, qui n'ait pas été ainsi divisée. Je défie le très honorable premier ministre de m'en citer une seule. Je ne veux pas discuter cette question plus au long, mais j'attendrai avec curiosité ce qu'on va nous dire au sujet de Waterloo. J'aimerais qu'il se rappelât toujours les excuses qu'il a fait ici valoir. Je me contenterai pour le moment de faire enregistrer une motion qui a, je crois, parfaitement sa raison d'être, et plus tard j'aurai quelque chose à dire au sujet des principes en général. Je présente donc la motion suivante :

Que l'article 39 soit amendé en retranchant tous les mots après le mot "le", à la première ligne, et leur substituant les suivants :

Le comté de Kent en deux circonscriptions, qui porteront respectivement les noms de districts nord et sud de Kent.

(a.) Le district du nord sera formé des townships de Chatham, Camden, Zone, Dover est et Dover-ouest, de la ville de Chatham, des bourgs de Bothwell, Dresden et Wallaceberg, et du village de Thamesville.

(b.) Le district du sud sera formé des townships de Oxford, Howard, Harwich, Raleigh, Tilbury et Rowney, des villes de Ridgetown et Blenheim et du village de Tilbury.

Je sais que cette motion n'est que pour la forme, car tout est déjà décidé depuis longtemps. Chacun sait que même les membres du comité n'ont pas hésité à dire—je le sais de sources certaines—que je cherchais par un artifice quelconque à constituer un district qui m'eût convenu à moi-même personnellement.

M. CAMPBELL : Ah bah !

M. CLANCY : Mon honorable ami, qui est maintenant retranché dans York-ouest, prend plaisir à applaudir les méfaits de ses amis. J'ai entendu dire, par des personnes en qui j'ai confiance, que nous étions, plusieurs amis ensemble, à faire tous nos efforts pour nous assurer des districts où nous pourrions nous présenter. Je tiens à dire que je n'ai jamais demandé de faveur à personne, pas même à mes propres amis. Je n'ai pas le droit de prétendre que je pourrais obtenir une nomination dans un seul district électoral du Canada. Je tiens à répéter au très honorable premier ministre qu'il ne pourrait pas mettre le doigt sur un seul district de l'est à l'ouest d'Ontario, qui n'ait pas déjà été morcelé pour le plus grand avantage des libéraux. Il importe peu qu'il appelle cela un morcellement on non ; les électeurs se chargeront de lui faire savoir ce qu'ils en pensent. On nous a dit que c'était une conférence. Ce n'en était certainement pas une, au sens ordinaire du mot. Par conférence on entend généralement une réunion d'un certain nombre de personnes sur un terrain commun, où l'on est tenu de consentir à ce qui est juste et où l'on est supposé n'obéir qu'aux lois de l'honneur et de l'honnêteté. Mais cette conférence était loin de tout cela. Il s'agissait ici simplement d'un comité, qui s'était réuni pour ratifier des conclusions arrêtées d'avance et pour remanier des districts électoraux dans les intérêts du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a déjà porté si souvent de ces sortes d'accusations extravagantes qu'il est à peine nécessaire de les relever. Je lui ai fait remarquer il y a quelques jours que si nous nous attachions à discuter les mérites mêmes du bill, il s'apercevrait que ce qu'il déclare ne repose sur aucun fondement. L'honorable député nous propose timidement son amendement, et il déclare d'avance qu'il ne s'attend pas à ce qu'il soit adopté. Cela n'a rien d'étonnant, car cet amendement ne repose sur aucune raison valable. Faute de cela, il se rejette sur toutes sortes d'accusations plus ou moins fantastiques et extravagantes contre le comité et contre la majorité de cette Chambre, accusations ne reposant sur aucun fondement et que nous savons être absolument fausses. Il est tellement féru de l'idée de persuader au pays que ses accusations sont parfaitement justifiables, qu'il ne cesse depuis un mois ou deux de nous en rebattre les oreilles. Il nous a déclaré que ce remaniement électoral était absolument outrageant. Mais quand nous en arrivons à considérer les détails du bill, et bien qu'avis ait été donné de certains amendements, l'honorable député lui-même n'a pas assez de courage pour en proposer plusieurs. Il sait d'avance qu'il y a eu tentative tellement désespérée de sa part pour avantager ici ses amis, qu'il aurait bien garde de permettre que cette comparaison soit faite. Il parle d'esprit de parti. Mais il sait pourtant fort bien que le comité, tout en étant disposé à faire ce qui était juste et équitable, ne pouvait, cependant, pas permettre que la majorité laissât à ses adversaires le soin de remanier les districts électoraux. Les propositions de ce comité sont devant nous, M. l'Orateur, et c'est à ceux qui ne sont pas satisfaits de nous montrer, s'ils le peuvent, où nous avons bien pu errer. Il est parfaitement admis que le comité était gouverné par certains principes, mais ils avaient à considérer certaines conditions et circonstances avant d'arrêter leurs conclusions. Ce qui s'appliquait à un district pouvait ne pas s'appliquer à un autre. Ce n'est pas un argument que de prétendre qu'une certaine chose doit être faite parce qu'il y a un précédent pour une autre, sans tenir aucun compte des conditions géographiques ou autres causes. Cela est tout à fait ridicule, pour dire le moins. Le projet soumis par le comité est parfaitement juste et dans l'intérêt public, alors que l'amendement de l'honorable député, à l'exemple de plusieurs autres dont avis nous a été donné et qui seront sans doute soumis, n'a été imaginé qu'afin d'assurer aux honorables députés un avantage injustifiable au point de vue des partis.

M. CLANCY : Je ne suis pas surpris du discours de l'honorable ministre, car chacun sait qu'il est passé maître dans l'art de tailler les districts électoraux qu'il lui plaît, et qu'il connaissait exactement ce qui devait être fait avant de faire partie du comité. Il n'avait ni oreilles pour entendre, ni yeux pour voir. Comment faire entendre raison à celui qui s'est déjà mis en tête de ne rien entendre ? Je reconnais que je perdrais ici mon temps. Il dit que j'ai porté des accusations extravagantes. C'est bien là l'un de ces mots qui sont tout naturel dans la bouche de l'honorable ministre. Il n'y a nul doute que l'honorable ministre est enchanté de ce qu'il a fait. Je dois lui faire remarquer, cependant, qu'il ne réussit pas à nous en imposer autant qu'il le croit, mais il ne s'est guère haussé dans l'estime du public. Laissez-moi rappeler aux membres de ce comité—il y en a un qui désire ardemment obtenir un portefeuille, tandis que l'autre est déjà ministre—qu'en consentant à faire partie de ce comité, ils assumaient une grande responsabilité, qui était d'exécuter l'engagement solennel pris par le très honorable premier ministre.

Le premier ministre avait annoncé au pays qu'il allait lui donner un bill de redistribution dont il n'aurait lieu que de se louer.

Il rappela, en cette occasion, l'exemple de M. Gladstone, mais je sais qu'il pourrait très bien imiter les faiblesses sans nous donner une seule des vertus de ce grand homme. Il a dit : " Nous allons faire une innovation. Nous nous proposons d'en finir avec les " gerrymanders " et de nous en tenir à des remaniements qui soient parfaitement équitables." J'ignore si les membres du comité qui ont entrepris d'exécuter ces belles promesses ont mal compris les paroles du très honorable premier ministre, ou bien s'ils ont pensé que, nonobstant cet engagement solennel, ils restaient parfaitement libres de faire comme bon leur semblerait. Ce qui est certain, c'est qu'ils reviennent vers le premier ministres avec une mesure, pouvant être acceptable aux politiciens de leur acabit, mais n'en entraînant pas moins à des actes dont aucun d'eux ne voudrait assumer la responsabilité en tant que citoyens individuels. On m'a dit que c'était là porter des accusations extravagantes. Il ne s'agissait pourtant ici que de choses fort simples, et je ne les aurais pas répétées si l'honorable gentleman (l'honorable M. Sutherland) n'avait pas repris son siège sans avoir le moindrement tenu compte du défi que j'avais lancé. J'ai défié l'honorable gentleman de pouvoir mettre le doigt sur un seul district qui n'ait pas été remanié à l'avantage des libéraux chaque fois que la chose a pu se faire. Si c'est là une accusation extravagante, il devrait être, ce semble, fort aisé de me citer le seul exemple dont je parle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai déjà fait souvent.

M. CLANCY : L'honorable député n'a fait qu'essayer, et chaque fois de façon absolument piteuse. Je puis comprendre qu'on vienne nous dire, avec ou sans raison: "Vous, qui êtes maintenant dans l'opposition, avez déjà sur la conscience des " gerrymanders " scandaleux perpétrés en 1882 et en 1892 ; vous avez privé les libéraux de leurs droits, et nous voulons maintenant user de représailles et faire en sorte que la leçon vous soit bonne." Si c'était là l'attitude qu'on eût prise et bien qu'il n'y ait là rien de recommandable, on aurait du moins fait montre de courage et d'une certaine valeur martiale. Mais quand nous les voyons user de subterfuges, et nous dire qu'il est temps que cessent les luttes de partis ; quand ils viennent nous demander d'entrer en conférence avec eux, et quand nous voyons qu'il n'y a pas une seule proposition à l'avantage de leur parti qui n'ait pas déjà été adoptée—quelle conclusion devons-nous tirer de leur conduite ? Ils nous ont demandé, comme des hommes d'honneur, de venir conférer avec eux, en nous affirmant qu'ils voulaient étudier tout cela au mieux de l'intérêt du pays, et en nous assurant que bien qu'ils eussent la majorité ils n'en tireraient aucun avantage indû; qu'au contraire ils suivraient en cela l'exemple que leur montrait l'Angleterre, et qu'ils nous donneraient d'une redistribution qu'on aimerait à rappeler, à l'honneur du premier ministre qui en avait été l'initiateur. Comment s'y est-on pris en Angleterre ? A-t-on crié à l'injustice? Y avait-il, en Angleterre, une majorité de comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, il y en avait une.

M. CLANCY : Il y avait une majorité de comité, mais non pas un rapport de majorité. Il n'y avait pas là un seul vestige de politique. Ce comité d'Angleterre n'existait pas seulement de nom ; c'était en réalité un véritable comité. C'est déjà assez mal d'agir comme on l'a fait, sans y mêler de l'hypocrisie.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami est sérieux dans ce qu'il dit, je dois lui rappeler, et j'en appelle ici à tous les membres de cette Chambre, qu'il a choisi pour porter ces accusations précisément le point le plus faible de ce bill ; car s'il y a dans ce bill un article qui soit juste et au-dessus de toute critique, c'est bien l'article s'appliquant au comté de Kent qui est l'objet de ses attaques. L'honorable gentleman a dit il y a un instant que je ne pourrais pas mettre le doigt sur un seul district qui n'eût pas été remanié à l'avantage du parti.

M. CLANCY : Non pas, j'ai dit qu'on ne pourrait pas m'indiquer un seul district où l'on eût négligé de saisir tous les avantages qui pouvaient se présenter pour le parti.

Le PREMIER MINISTRE : Même alors, l'honorable gentleman se trompe du tout au tout. L'honorable gentleman a dit que nous n'avions changé aucune division sans en tirer avantage ; mais il se trouve que le district même dont il est en ce moment question, et bien qu'on y ait apporté des changements, est laissé précisément en l'état où l'avaient mis ses propres ami lors du dernier remaniement électoral, et cependant l'honorable gentleman trouve à redire à ce que nous faisons. Parce que le parti conservateur, en 1882, a retaillé le comté de Bothwell à son propre avantage, il se plaint maintenant parce que nous ne laissons pas ce comté en l'état où il était auparavant. Il me permettra aussi de lui rappeler le comté de Peterborough, où nous courons risque, si on s'en rapporte au témoignage de l'honorable député de Lanark, de perdre un représentant par le remaniement qui a été fait. A Toronto, nous avons créé un nouveau district. Peut-on dire que cela est à l'avantage du parti libéral ?

N'est-il pas avéré qu'il est plus que probable que ce district élira un conservateur ? Qu'aurait-il donc dit si nous avions traité Toronto comme Montréal, où nous n'avons fait aucun changement, bien que Montréal soit bien plus fortement libéral que Toronto ? C'est là toute la justice qu'on nous rend, pour avoir observé la plus grande équité vis-à-vis des membres de la gauche. Je commence à regretter, M. l'Orateur, de ne

pas avoir agi comme plusieurs de mes amis voulaient que je fisse, c'est-à-dire de ne pas avoir saisi l'occasion d'user de représailles vis-à-vis de nos amis de la gauche et de ne pas leur avoir rendu la pareille de ce qu'ils avaient déjà fait contre nous.

M. STEPHENS : Pour ce qui est du comté de Kent, je crois que le bill est absolument juste et équitable, et je n'ai jamais entendu dire par aucun habitant de ce comté qu'il conviendrait de le diviser par la rivière, ainsi que l'a proposé l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Il a dit l'autre jour dans son discours que le district de Kent-est avait 45 milles de longueur. J'ai pris la peine d'aller aux renseignements, et je constate que la plus longue ligne droite à travers le comté ne dépasse pas 43 milles. En réalité, le comté offre un carré d'environ 25 milles. En divisant ce district par la rivière, la partie sud se trouverait avoir une largeur de 14 milles et une longueur de pas moins de 50 milles. Ainsi, cette division mettrait les choses au pire, et enlèverait aux habitants de ce district les avantages dont ils ont joui jusqu'à présent. Le district actuel aura la forme qu'il a toujours eue depuis 21 ans. Le comté de Kent a des sociétés agricoles et des collèges, tant dans la partie est que dans la partie ouest.

M. CLANCY : Ces sociétés agricoles sont elles dans Kent-ouest et dans Kent-est, tels que présentement constitués, ou bien sont-ce là des sociétés locales ?

M. STEPHENS : Oui, Kent-ouest et Kent-est auront ces sociétés, par les articles de ce bill. Ce bill pourvoit à ce que les townships de Oxford et de Howard soient compris dans Kent-est. Kent-ouest tient ses comices agricoles dans la ville de Chatham, qui est dans le district de Kent-ouest, tandis que Kent-est a ces comices à Thamesville. Le collège de Ridgetown est dans Kent-est, et le collège de Kent-oust est dans la ville de Chatham, qui est aussi dans Kent-ouest. L'honorable député dit que tous ces changements étaient parfaitement arrêtés il y a déjà un an. Je n'avais jamais entendu dire qu'on pût projeter de diviser le district par la rivière jusqu'à ce que l'honorable député en eût lui-même parlé.

Nul citoyen d'entendement, nul électeur du comté de Kent ne songerait ni à proposer ni à adopter pareille division.

M. CLANCY: Que l'honorable député, au lieu de se retrancher derrière le comité, se présente devant ses propres commettants et leur soumette un projet de remaniement équitable pour le comté de Kent. Qu'il retourne à Chatham, et dans le comté ainsi qu'il est délimité aujourd'hui et au lieu de se cacher derrière le mur pour jeter des pierres aux passants, qu'il fasse bravement la lutte.

M. STEPHENS : Je n'ai rien proposé au comité ; d'ailleurs, ce remaniement s'imposait au bon sens des membres du comité, sans qu'il fût besoin de rien leur proposer. L'honorable député a l'habitude de me sermonner ; l'autre jour à peine il a lancé contre moi une accusation indigne d'une gentilhomme et absolument fausse.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CLANCY : L'honorable député n'a pas le droit de dire que j'ai lancé contre lui une attaque indigne d'un gentilhomme et absolument fausse. Je le prie de se rétracter.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas entendu ces paroles, mais si le député de Kent s'en est servi, il voudra bien les retirer.

M. STEPHENS : Je retire le mot " faux " mais j'affirme que les affirmations de l'honorable député sont contraires à la vérité des faits.

L'honorable M. HAGGART : Je me serais abstenu de prendre part au débat sur le comté de Kent, n'étaient certaines observations du chef du cabinet. Le député de Bothwell (M. Clancy) vient de mettre le premer ministre au défi de lui signaler un seul comté où le gouvernement n'ait pas tiré tout le parti possible des avantages du remaniement. A cela le premier ministre répond en disant qu'au témoignage du député de Lanark-sud, le gouvernement n'a pas voulu bénéficier des avantages qu'il aurait pu retirer du remaniement de Peterborough-est. Il a signalé deux endroits : Peterborough-est et Toronto. Le gouvernement, dit-il, aurait pu y gagner à laisser Toronto avec les quatres députés qu'il avait déjà. Sur quoi repose l'assertion du premier ministre relativement à Peterborough-est? Est-il possible qu'il aurait pu obtenir quelque avantage pour son parti et qu'il ne l'ait point fait? Pareille question n'a pas surgi devant le comité. Il a été fait allusion à Peterborough-est, lorsqu'il s'est agi de remanier les comtés de Carleton, de Leeds et de Brockville. Afin d'en arriver à un compromis, comme je l'ai fait observer, la minorité du comité consentit à ce que Carleton n'eût qu'un seul député, et comme, depuis 1865, les cantons de Gloucester et de Carleton forment partie du comté de Russell, et, qu'ils figurent ainsi dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, nous consentîmes à ce que Carleton demeurât dans sa situation actuelle, bien que, d'après le projet de délimitation, ce comté eût droit à deux députés. Le comité annexa de nouveau les cantons de Fitzroy et de Huntley à Carleton et si nous avons consenti à ce remaniement, c'est avec l'entente que Leeds et Brockville obtiendraient trois députés à titre de compensation pour la perte d'un député que nous subissions dans le comté de Carleton. Relativement à Peterborough-est, le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) proposa, sans que cela fit partie de la convention, que le canton de Monaghan fût annexé

à ce comté, et cela afin de compléter les chiffres de population. Cette proposition n'avait rien d'officiel et il n'y a pas eu d'entente au sujet de Peterborough-est. J'ai toutefois consenti à l'annexion de Monaghan à ce comté, bien que ce canton appartient à un autre comté.

Nous avons consenti à cette annexion et à la proposition portant que Peterborough aurait deux représentants. Par conséquent, lorsque le premier ministre, en réponse au député de Bothwell (M. Clancy) vient affirmer qu'un témoignage du député de Lanark-sud, le gouvernement ne s'est pas prévalu d'un avantage politique dont il aurait pu s'assurer, il fait une affirmation toute gratuite et tout à fait illogiques. La seule réponse logique, le seul argument valable qu'il ait opposé au défi porté par le député de Bothwell, c'est lorsqu'il a dit : Nous avions le droit et le pouvoir de limiter la représentation de Toronto, et nous n'avons pas exercé ce droit ; nous avons accordé cinq députés à Toronto. Voilà une réponse catégorique au défi de l'honorable député, mais j'ajoute que partout où le gouvernement a pu retirer quelque avantage politique de la délimitation des comtés d'Ontario, il s'en est prévalu et il a exercé son droit.

Le PREMIER MINISTRE : Si ma réponse est illogique, je saurai désormais qu'il ne faut plus appuyer mes arguments sur les déclarations du députés de Lanark-sud; car, à la page 11392 du compte rendu des Débats, je lis ce qui suit.

L'honorable M. HAGGART : Il y a peut-être lieu d'expliquer mon attitude relativement au comté de Carleton. En vertu de la règle posée par l'honorable premier ministre, il n'y a pas le moindre doute que le comté de Carleton devrait élire deux députés.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le PREMIER MINISTRE :

Deux townships de ce comté : Osgoode et Gloucester, sont annexés au comité de Russell depuis 1865. Ils font partie de ce comté en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Les partisans du gouvernement qui faisaient partie du comité ont prétendu qu'on ne devait pas toucher à ces townships. Nous avons insisté sur le droit absolu de Carleton à deux représentants et, pour en arriver à un compromis, le ministre de la Justice s'est désisté de l'opinion qu'il avait exprimée relativement aux comtés unis, à savoir : qu'il ne fallait pas les divisier, si ce n'est conformément à leurs limites respectives, et il nous a accordé pour le comté de Leeds un représentant que nous n'avions peut-être pas le droit d'avoir——

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez !

Le PREMIER MINISTRE :

—et il a obtenu en échange deux députés pour Peterborough. Nous avons consenti pour Peterborough ; et je crois qu'à l'égard de ce comté, le ministre a fait erreur, car il est probable que nous remporterons la victoire dans les deux districts de Peterborough.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez !

M. SPROULE : Le comité s'est-il rangé à cet avis ?

M. CLARKE : Le député de Bothwell (M. Clancy) ayant porté un défi au chef du cabinet, celui-ci a répondu à ce défi, en nous signalant la magnanimité dont le gouvernement a fait preuve, en accordant un représentant supplémentaire à la ville de Toronto. Le député de Lanark-sud a fait bonne justice de l'affirmation du premier ministre relativement au comté de Peterborough. Le chef du cabinet nous permettra-t-il de lui faire observer qu'en ce qui concerne Toronto, le comité chargé de faire le remaniement de la représentation aux communes a fait la sourde oreille aux vives réclamations que j'ai formulées, de concert avec mes collègues.

Me permettra-t-il de lui répéter ce que j'ai dit hier soir, que le chiffre de la population de Toronto, à laquelle il s'agit d'accorder la représentation dans cette Chambre, est de 64,000 âmes supérieur à celui de la population de la même ville, à l'époque du remaniement de 1891 ? Le premier ministre croit-il avoir rendu justice à cette population de 64,000 habitants en ne leur accordant qu'un seul député, lorsque l'unité de représentation pour le reste de la province est fixé à 24,381 ? Pense-t-il avoir fait droit aux justes réclamations de Toronto, en fixant son unité de représentation à 41,608, tandis que pour le reste de la province, elle n'est que de 24,381 ? Est-il d'avis qu'il y ait l'ombre de justice, d'équité, dans le mode de remaniement qu'il a adopté, en séparant Toronto-sud du reste de la ville ? Pense-t-il qu'il ait fait quelque chose de bien chevaleresque en créant une division de 200 verges de largeur ici, de 100 verges plus loin et qui s'étend sur un parcours de cinq ou six milles de front ? Croit-il avoir marché sur les traces de l'honorable W. E. Gladstone ou de lord Salisbury, en délimitant ainsi les limites de Toronto ? Le seule chose dont Toronto puisse se féliciter c'est que le premier ministre et ses partisans au sein du comité, ne se soient pas avisés de marcher sur les brisées de leurs amis politiques d'Ontario. Il y a quelques années, alors qu'il s'agissait de subdiviser Toronto, de façon à gagner un siège pour le parti libéral, qu'ont-ils fait ? Ils ont eu recours à un système démodé, tout à fait suranné, mis au rancart : celui de la représentation des minorités. C'est la dernière goutte qui a fait déborder la coupe de l'iniquité.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous nous écartons quelque peu de la question débattue. Il s'agit, pour le moment, du comté de Kent.

M. CLARKE : Vous me permettrez de vous rappeler, M. le président, à titre de parlementaire, que lorsque la cité est attaquée, c'est le devoir de ses représentants, de repousser l'attaque.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Bientôt viendra le tour de Toronto et alors l'honorable député aura tout le champ voulu, pour débattre cette question.

M. CLANCY : C'est le premier ministre qui a abordé la question de Toronto.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il s'est contenté d'effleurer le sujet, à titre d'éclaircissement.

M. CLANCY : C'est précisément ce que faisait mon honorable collègue (M. Clark).

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne s'agit pas, pour le moment, de la délimitation de Toronto, de son morcellement ou de son fractionnement en tant de yards de longueur et de largeur.

M. CLARKE : Je veux bien obéir au règlement ; mais permettez-moi de faire observer au premier ministre que pour constituer le collège électoral de Toronto-sud, le comité a morcelé York-ouest, Toronto-ouest, Toronto-centre et Toronto-est. Il suffit de jeter un coup-d'œil sur la carte pour se convaincre de l'exactitude de ce que j'affirme.

M. CAMPBELL : M. le président, je désire dire quelques mots sur cette question.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Quelle question ?

M. CAMPBELL : Sur la question dont le comité est saisi.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que l'honorable député circonscrira ses observations au comté de Kent.

M. CAMPBELL : Certainement. J'aurai, plus tard, quelque chose à dire au sujet de Toronto. Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) ne cesse de répéter que le remaniement de Toronto est une abomination, un scandale. Je me borne à dire, pour le moment que, lorsque nous aborderons la question, je serai en mesure de prouver que ce remaniement est plus juste que celui effectué par le parti conservateur en 1892. Relativement à Kent et Bothwell, je ne puis que répéter, à la suite du député de Kent, (M. Stephens) que ce remaniement est si juste, si légitime, qu'il n'y a rien à ajouter à cet égard. Le député de Bothwell aime à sermonner ses collègues ; il est coutumier du fait, on le sait. Son expérience date de loin. En 1879, il fut élu député à la législature locale par le comté de Kent à 400 ou 500 voix de majorité ; mais sa conduite fut telle qu'il vit cette majorité fondre et disparaître, au point que son adversaire fut élu à une égale majorité. A force de sermonner ses collègues de l'assemblée provinciale et les électeurs de Kent, il réussit à se faire congédier par le peuple. Voilà deux fois qu'il est élu aux communes, et nous sommes parfaitement édifiés sur sa tactique. Sa proposition relative au remaniement de Kent tend à lui assurer la possession de son mandat ; tandis que celui que nous proposons remet les choses dans l'état où elles se trouvaient en 1882.

Les tories voulurent s'assurer la possession de ce comté et ils le remanièrent dans ce but ; mais les électeurs de Kent, convaincus de la fausseté de la doctrine tory, se sont ralliés au parti libéral et ils resteront fidèles à mon honorable collègue (M. Stephens.)

M. CLANCY : Pourquoi le député de Kent s'est-il réfugié dans le comté d'York?

M. CAMPBELL : Le député d'York aurait pu se faire élire dans le comté de Kent, s'il l'eût voulu. Aujourd'hui nous faisons du comté de Bothwell celui de Kent-est, et nous remettons dans ces comtés les cantons qui avaient été détachés de Kent et adjoints à Elgin-ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi les avait-on détachés de ce comté?

M. CAMPBELL : C'était pour assurer la défaite de l'honorable David Mills, et on a commis là une infamie. L'honorable David Mills faillit perdre son élection. Les électeurs furent tellement outrés de ce qu'on avait enclavé ces cantons dans un comté étranger, que nombre de conservateurs respectables votèrent en faveur de l'honorable David Mills, qui fut élu à une faible majorité. Non contents de cela, les tories lui escamotèrent son mandat. Le président de l'élection, sur le prétexte fort subtil qu'un ou deux présidents du scrutin, là où il n'y avait pas de majorité conservatrice n'avaient pas apposé leur signature au bas de leurs rapports, déclara J. J. Hawkins l'élu du comté. Le recensement tenu devant le juge de la cour de comté——

M. TAYLOR : M. le président, je soulève la question de règlement. En quoi cela intéresse-t-il la loi en discussion?

Quelques VOIX : Laissez-le donc poursuivre son discours.

M. CAMPBELL : Je suis à faire valoir les arguments qui militent en faveur du remaniement actuel. Le juge de la cour du comté ayant déclaré l'honorable David Mills l'élu du comté, le président du scrutin refusa encore d'attester le rapport et J. J. Hawkins détint son mandat pendant deux sessions, jusqu'à ce que l'honorable David Mills fût en mesure de porter l'affaire devant la cour Suprême. Que firent alors le présent député de Bothwell et ses amis ? Pour récompenser le président d'élection de cet acte infâme——

M. CLANCY : Qui était président d'élection?

M. CAMPBELL : Vous le connaissez tout aussi bien que moi. Vous lui avez offert un banquet et présenté une montre d'or.

Quand il se vit impuissant à assurer la défaite de l'honorable David Mills, l'honorable député de Bothwell eut recours aux bons

offices du président d'élection pour faire élire J. J. Hawkins ; et afin de récompenser cet officier public de son indigne conduite, il lui offrit un banquet et lui présenta une montre d'or. Il lut lui-même l'adresse——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député s'écarte de la question.

M. CAMPBELL : J'en conviens, je m'éloigne quelque peu du débat.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Veuillez revenir à la question débattue.

M. CAMPBELL : Pour revenir à la discussion du bill, j'affirme donc que rien ne justifie la division du comté, proposée par le député de Bothwell. La délimitation proposée par le bill est juste et équitable.

M. CLANCY : J'aurais cru que l'honorable député (M. Campbell) aurait ménagé les susceptibilités de son voisin (M. Stephens). Il a oublié de nous dire que le président d'élection en question est l'oncle de l'honorable député qui siège à ses côtés. Ce président d'élection est un homme droit, intègre, honorable. Il a été décidé qu'en dressant ce rapport, il s'était conformé à la loi.

M. CAMPBELL : Qui a rendu cette décision ?

M. CLANCY : Le tribunal de première instance.

M. CAMPBELL : Je le nie.

M. CLANCY : Je l'affirme ; d'ailleurs, l'honorable député est au fait de l'historique de cette affaire. Indubitablement, l'honorable D. Mills avait obtenu la majorité des voix ; il était l'élu du comté, et on lui adjugea le mandat, en toute justice et équité. L'honorable député n'a guère gagné l'admiration de son collègue, en essayant de noircir la réputation du président d'élection.

M. DAVIS : Et que dites-vous de la montre d'or ?

M. BENNETT : On vous en décernera une en cuivre.

M. CLANCY : Je regrette que la Chambre et le pays soient désormais privés des services d'un gentleman qui a fait l'ornement du parlement ; car, s'il était ici, il pourrait donner la réplique à l'honorable député (M. Davis) au sujet de cette montre d'or. Passons à d'autres choses. L'honorable député d'York (M. Campbell) affirme que mon adversaire l'a emporté à 500 de majorité.

C'est parfaitement vrai ; mais il aurait dû ajouter que, quelques mois plus tard, j'ai été élu à une majorité de 500 voix. L'honorable député (M. Campbell) a lui-même subi des poursuites en invalidation d'élection. Si je ne me trompe, son mandat a été révoqué. On l'a accusé d'avoir acheté une paire de souliers et d'avoir déposé deux billets de banque d'un dollar dans les fentes d'une grange pour servir d'appât aux électeurs. Si le tribunal ne se fût montré indulgent, l'honorable député aurait été privé de ses droits politiques. Ma carrière politique date déjà de loin ; j'ai été en butte à des poursuites en invalidation d'élection, poursuites inspirées par le dépit, la rancune et l'animosité politiques. Je dois ajouter, toutefois, que le parti libéral n'y a été pour rien ; car je tiens à le répéter ici. Je dois, dans une large mesure, mon élection au parti libéral de la province d'Ontario. J'espère que je devrai une autre élection au parti libéral. Je mets l'honorable député au défi de dire que mon mandat ait jamais été révoqué, ou qu'on m'ait jamais accusé d'actes comme ceux qu'on lui a imputés.

L'amendement est repoussé, et l'article, adopté.

A une heure, la séance est suspendue.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

Article 40.—Le comté de Lambton.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, Lambton est un des comtés réservés pour plus ample débat, bien que j'ignore, à vrai dire, la situation.

M. CALVERT : Le député de Lambton-est (M. Simmons) approuve, paraît-il, ce remaniement. J'en ai conféré avec lui une ou deux fois, et il m'a déclaré, ces jours derniers, que la chose était parfaite. D'ailleurs, il peut exprimer son avis. Les deux partis approuvent la délimitation de ce comté.

M. SPROULE : Il existe, paraît-il, certaines objections, bien que j'en ignore la nature. Il serait préférable que le député de Lambton-est exprimât lui-même son avis, mais il est absent.

Le PREMIER MINISTRE : Il vaut mieux adopter l'article et si le député de Lambton-est tient à rouvrir la discussion, nous y reviendrons.

On adopte l'article.

Article 43.—Le comté de Northumberland.

M. HENDERSON : Quelle est la population du comté de Northumberland ?

M. HYMAN : La population de la division de l'est est de 20,495 âmes, et celle de la division de l'ouest est de 13,055.

M. HENDERSON : Est-ce le plus petit comté de la province d'Ontario, relativement à la population ?

M. HYMAN : Si ma mémoire est fidèle, c'est bien en effet le moins important de tous les comtés d'Ontario, relativement à la population.

M. SPROULE : Voilà qui met bien en relief l'inconvenance pour me servir d'un euphémisme, d'accorder deux députés à

Northumberland, tandis qu'on ne donne qu'un seul représentant à Victoria et Haliburton. Les deux divisions de Northumberland n'ont qu'une population de 33,000 habitants, tandis que la division de Victoria et Haliburton, à elle seule, contient plus de 38,000 âmes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a égalité de population, si l'on compare le comté de Northumberland avec le comté de Victoria fusionné avec le comté provisoire d'Haliburton, mais le comté de Victoria proprement dit n'a guère qu'une population oscillant entre 31,000 et 32,000 âmes ; de sorte que, suivant la règle adoptée, Northumberland a droit à deux députés, avant le comté de Victoria.

M. SPROULE : Puisque vous avez annexé à Victoria un territoire qui en porte la population à 38,000 âmes, il faut pouvoir à la nouvelle situation ainsi créée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question a été longuemnt débattue. Le comité s'est rendu compte de cette irrégularité et de toutes les autres circonstances. J'ai moi-même proposé une délimitation différente, mais le comité a adopté à l'unanimité le remaniement consigné dans le bill, et cela afin de se rendre aux vœux de la minorité ; et puisque les deux partis sont d'accord sur cet article rien ne s'oppose à son adoption. La délimitation de l'autre comté a été réglée et la question a été si bien débattue qu'il n'y a pas lieu d'y revenir.

M. CLARKE : A-t-on adopté la règle, relativement au comté de Middlesex ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. CLARKE : Sa population lui donne-t-il droit à trois députés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. CLARKE : Est-ce qu'il n'y a pas deux autres comtés plus populeux qui n'ont pas obtenu que deux députés ?
Bruce et Hastings ne rentrent-ils pas dans cette catégorie ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a les chiffres sous les yeux et il lui est facile de faire ce calcul.

On adopte l'article.

L'article 42—le comté de Middlesex.

M. GILMOUR : Comme plusieurs députés de l'un et l'autre côté de la Chambre ont répété que le comté de Middlesex a obtenu une trop forte représentation, je tiendrais à savoir par quel procédé on est arrivé à lui accorder ce nombre de députés. Si je demande ce renseignement, c'est afin de pouvoir justifier aux yeux du pays l'attitude prise par le comité et par la Chambre. Comme je doutais que nous eussions droit à trois députés, je suis allé aux renseignements auprès du président qui m'apprit que pour fixer la représentation à ce chiffre, on avait annexé Middlesex à London, portant ainsi la population à 92,000 âmes. Ce chiffre, divisé par l'unité, donne trois députés, plus une moitié. London et Middlesex auraient donc droit d'obtenir quatre députés. Sans doute, le comté de Middlesex tient à obtenir le plus grand nombre de députés possible. La ville de London voudrait aussi obtenir un représentant de plus, mais la question se pose ici : avons-nous droit à plus de trois représentants ? Quel droit London a-t-il d'obtenir deux députés ? En cherchant à me convaincre que le comté de Middlesex a droit à trois députés, je me sens quelque peu perplexe. Sans doute, la délimitation du comté s'est faite d'après la règle et de façon à répondre aux vœux des citoyens ; mais si on me demandait pourquoi Middlesex obtient trois députés tandis que d'autres comtés, plus populeux n'en ont que deux, je serais fort embarrassé de trouver la réponse. Middlesex compte une population de 54,700, tandis que Wellington et Lambton avec une population de 55,646 et de 56,642 âmes respectivement, n'ont chacun que deux députés. Kent, avec une population de 57,422 âmes a deux députés. Essex, avec une population de 58,-816, Bruce qui compte 59,020 âmes et Hastings, 59,241 sont dans le même cas. Le président du comité chargé du remaniement de la représentation nous a dit l'autre soir, qu'il est arrivé à ce résultat en ajoutant la population de London à celle de Middlesex et en divisant ce chiffre par l'unité, ce qui donne quatre représentants. Ensuite, il a accordé un député à London et trois représentants au comté. Séparer ainsi London du comté de Middlesex, après les avoir unis, c'est à mon avis, un acte qui sent l'arbitraire.

Que le président de ce comité m'éclaire à cet égard, je lui en saurai bon gré et je défendrai les droits de Middlesex ; mais si la chose n'est pas justifiable, je dirai aux électeurs du comté : Vous n'avez droit d'obtenir que deux députés, et il n'est pas légitime que vous enleviez à une autre municipalité la pleine représentation qui lui appartient de droit. Si on retranche du comté la ville de London, avec sa population de 38,000 âmes la population du comté n'est que de 54,700. Si on divise ce chiffre entre trois députés, on constate que le premier collège électoral a 16,200 âmes, le deuxième 18,000, et le troisième 20,000.

Quand au premier collège électoral dont la population est de 16,200 âmes, il n'y a que deux divisions électorales dans la province d'Ontario qui aient une population moins élevée ; bien que, dans la province de Québec il se rencontre deux collèges électoraux dont la population n'atteint pas 10,000 âmes. Voici donc la question : de quel droit annexez-vous London au comté de Middlesex, pour l'en distraire plus tard d'une façon ar-

bitraire, tandis que vous accordez un député à la ville et trois représentants au comté?

M. HYMAN : Que l'honorable député me dise d'abord d'après quelle règle il sépare London de Middlesex ?

M. GILMOUR : L'honorable député, à la façon de l'Irlandais, répond à une question en en proposant une autre. Je demande d'après quelle règle vous avez fusionné d'abord London et Middlesex, de façon à leur accorder quatre députés, pour distraire, plus tard, la ville du comté et donner à la première un seul représentant, tandis qu'on accorde trois députés au comté. Je veux bien que Middlesex obtienne le plus grand grand nombre de représentants possible ; mais je ne veux pas qu'on vienne me jeter à la figure que nous avons un plus grand nombre de députés que de droit.

M. INGRAM : Nous n'avons nullement distrait London du comté de Middlesex ; seulement, nous avons dû tenir compte de sa situation. Le comité lui a appliqué la même règle qu'à tout autre comté où se rencontrent une ville ayant droit à la représentation, sauf toutefois le comté d'York.

M. HENDERSON : Excepté Brant.

M. HYMAN : Non, Brant obtient deux députés.

M. INGRAM : Comment cette règle s'applique-t-elle à Ottawa, à Kingston et à Hamilton?

M. HYMAN : Voici les chiffres. L'unité de représentantion adoptée par le comité est 36,572 pour deux députés : 60,953 pour trois députés ; 85,333 pour quatre députés.

M. CLARKE : Comment avez-vous établi ces chiffres?

M. HYMAN : Je l'ai déjà expliqué à différentes reprises. De la population globale d'Ontario nous avons défalqué celle de Toronto, et du nombre de députés accordés à Ontario, nous avons déduit le nombre accordé à Toronto. Puis nous avons divisé le reste des députés, qui est de 81, par le reste de la population. Cela nous a donné pour unité 24,381. Il a été convenu que tout comté ayant une population de cinquante pour cent au moins et de 150 pour cent au plus, supérieure à l'unité, aurait droit d'obtenir deux députés ; et tout comté ou union de comté ayant une population de 150 pour 100 au moins et de 200 pour 100 au plus, supérieure à l'unité, aurait droit à trois députés. En appliquant ces pour-cent à l'unité, on obtient les chiffres que j'ai indiqués. Je vais répondre maintenant à la question du député de Middlesex-est. Si j'applique cette règle au comté de Wentworth, je constate que la population totale est de 79,452 âmes. Sur le pied de l'unité, ce comté a droit d'obtenir trois députés, dont deux pour la ville d'Hamilton et un pour la population rurale du comté. Dans le comté de Frontenac, il y a une population totale de 44,534, qui donne droit au comté d'obtenir deux députés, dont l'un pour la ville de Kingston, y compris le village de Portsmouth, avec une population de 19,788, et l'autre pour le reste du comté avec une population de 24,746. Relativement au comté de Carleton, sauf les cantons d'Osgoode et de Gloucester, je constate que la population totale est de 82,020, ce qui donne droit au comté, d'après la règle de l'unité, à trois députés, dont deux pour la ville d'Ottawa et un pour le comté de Carleton. Quant à Middlesex, sa population étant de 92,702, il a droit, d'après l'unité, à quatre députés. La seule question qui surgit ici est celle de savoir comment répartir ces représentants dans le comté de Middlesex. Cette question ne saurait intéresser la situation de quelque député du dehors, car elle ne concerne que le comté de Middlesex. C'est tout simplement affaire d'intérêt local. London, avec sa population de 37,976, aurait droit d'après l'unité, à deux députés et il en resterait deux à accorder au reste du comté.

Etudions un instant la question des unités en 1881 et en 1891, et voyons comment le comté de Middlesex a été traité dans un bill de remaniement antérieur.

C'est au recensement de 1881 que j'emprunte ces chiffres. D'après ce recensement, la population totale du comté de Middlesex, était de 93,081, y compris, cela va s'en dire, la ville de London. On le sait, à l'époque du recensement de 1882, on s'est fort écarté des frontières des comtés de l'ouest, et Middlesex n'a pas fait exception. Dans trois différents cantons de ce comté, on s'est écarté des frontières de comté. Le canton de Stephen, avec une population de 4,504 et la ville d'Exeter, avec 1,725 habitants, soit un total de 6,229 furent annexés à Middlesex-nord. Le canton d'Euphemia, avec 2,791 âmes, fut enclavé dans Middlesex-ouest. Comme l'honorable député (M. Gilmour) le sait, le canton de Dorchester-sud et le village de Springfield, représentant une population de 2,399 âmes, furent annexés à Middlesex-est. Ainsi, à la population de Middlesex, qui atteignait le chiffre de 93,081, on ajouta une population étrangère prise dans les comtés de Huron, de Lambton et d'Elgin, s'élevant à 11,419 âmes, soit une totalité de 104,500. La question de la répartition des représentants se présenta sans doute à cette époque, comme elle surgit en ce moment-ci. L'honorable député le sait, à cette population de 104,500 habitants on accorde cinq députés, dont un à Middlesex-nord, à Middlesex-sud, à Middlesex-est, à Middlesex-ouest et à la ville de London respectivement. De la ville de London on détacha London-sud et London-est, qui étaient alors des faubourgs de London, mais qui forment actuellement partie de la ville; mais j'ignore si cette séparation s'est continuée après 1891. Avec cinq députés en 1881, l'unité de population pour le comté était de 30,900. Avec la population actuelle

de 92,702 âmes, et quatre députés accordés à Middlesex, l'unité est de 23,175, soit un excédent de 3,100 relativement à l'unité appliquée en 1881. En traitant le comté de Middlesex comme un seul tout et en acceptant les amendements proposés par les députés de la gauche, nous accorderions à ce comté trois députés, portant ainsi l'unité à 30,900, soit un excédant de 10,000 relativement à l'unité de 1881. A mon avis, voilà des raisons valables, à ce point de vue. Je le répète, la question de la répartition des représentants dans ce comté en est une d'intérêt local pour les électeurs de Middlesex.

Quelle que soit la règle qu'on applique, il est impossible d'accorder à cette population moins de quatre représentants. London a une population de 37,976 habitants et le reste du comté 54,726. En accordant deux députés à London, l'unité de représentation pour la ville dépasserait à peine 19,000. En accordant au comté de Middlesex, indépendamment de London, deux députés, pour une population de 54,700, l'unité de population pour deux députés serait de 27,263, soit une unité supérieure de 8,263 à celle de la ville. En appliquant la règle que nous avons presque invariablement adoptée—on peut citer quelque exception sans doute—il advient que dans les comtés où se rencontre une forte population urbaine, l'unité de représentation pour les divisions que renferment cette population urbaine est plus élevée que pour les autres. A mon avis, il est évident que le comté de Middlesex et la ville de London ont droit à quatre députés. J'hésiterais à assumer la responsabilité d'une répartition qui accorderait un seul député à la ville, dont la population dépasse à peine l'unité, et seulement deux représentants au reste du comté. J'ai encore une observation à faire ici. Tel que constitué actuellement, le comté de Middlesex a quatre députés, et la ville de London un seul représentant. Ce qu'on propose maintenant c'est d'enlever deux députés à une population de 54,000 habitants et d'accorder un représentant supplémentaire à une population de 37,000. Et il y a un écart de 24,000 dans la population de ces deux territoires.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que le comté a quatre représentants actuellement ?

M. HYMAN : Durant l'absence de l'honorable député, j'ai fait observer que la population s'est accrue le 11,000 âmes. Ceux qui ont entendu mes explications savent que je n'ai jamais songé à enlever deux représentants à la population du territoire compris dans les limites du comté.

M. BORDEN (Halifax) : Il faut tenir compte de l'augmentation de la population.

M. HYMAN : Je n'ai rien à ajouter à l'égard du comté de Middlesex.

Je suis prêt à justifier l'attitude prise par le comité, relativement à la répartition des représentants, non seulement dans le comté de Middlesex, mais dans la ville de London même. J'en suis convaincu, les citoyens de London, sans distinction de partis politiques, quand on leur aura fait un loyal exposé de la question, se rallieront à la décision du comité. Si l'on tient compte de toutes les circonstances et de l'impossibilité de priver le comté de Middlesex d'un député supplémentaire, toute la question se résume à savoir si cette répartition est digne d'approbation, et pour mon propre compte, je la crois justifiable.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que l'attitude de l'honorable député repose sur deux propsitions contradictoires. D'abord, il considère le comté de Middlesex comme un seul tout, indépendamment du fait qu'il y a une ville dans les limites de ce comté, et il déclare qu'il aura quatre représentants. Puis, tout d'une haleine, il divise le comté en deux parties distinctes, déclarant qu'il faut distinguer la population rurale de la population urbaine. A quelle attitude adhère-t-il ? Quand il se rencontre dans un comté une ville comme London, ou Hamilton ou Ottawa, est-ce que le collège électoral rural est constitué comme s'il n'y avait pas de ville dans ses limites ? Voici un comté qui renferme une ville populeuse. Est-ce qu'en fixant la représentation, il ne faut pas tenir compte du fait qu'il y a une ville dans les limites de ce comté ?

M. HYMAN : L'honorable député était absent lorsque j'ai défini ma pensée ; j'ai déclaré que la règle appliquée à Middlesex est celle-là même qui régit tous les autres comtés où il se rencontre des villes populeuses.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député n'applique pas à Middlesex la règle qui régit tous les comtés où se trouve quelque grande ville ; car le comté d'York qui renferme la ville de Toronto——

M. HYMAN : J'ai excepté York.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable collègue établit toujours des exceptions.

M. HYMAN : Non ; dans les observations que je viens de formuler, j'ai expressément excepté le comté d'York, et cela pour des raisons bien connues.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député peut sans doute réussir à rendre son attitude logique et légitime, en établissant suffisamment d'exceptions et de restrictions. Quant au comté de Carleton auquel il a fait allusion, je dois l'avouer, c'est la première fois que j'entends dire que la représentation de Carleton comprend la ville d'Ottawa.

J'ai bien ouï dire qu'il y a deux députés pour la ville d'Ottawa, et l'on parle aussi de la représentation pour le reste du comté ; mais jamais je n'ai entendu parler de Carleton comme d'un seul tout, renfermant la ville d'Ottawa. J'ai entendu parler de la représentation de la ville d'Hamilton et du

reste du comté de Wentworth, ou ce qu'on appelle le comté de Wentworth, car ce sont deux municipalités distinctes ; mais on ne saurait affirmer que le comité ait posé en principe que le comté de Wentworth devrait avoir trois représentants, et l'ait divisé, comme s'il n'existait pas de ville dans son territoire. Ce sont là deux unités municipales absolument distinctes. Et, cependant, dans son argumentation, l'honorable député prétend qu'il ne faut pas faire entrer, tout d'abord, en ligne du compte ces unités municipales, mais envisager le comté de Middlesex comme un seul tout, renfermant la population de London et effectuer ainsi une répartition de façon à lui accorder quatre députés. Eh bien ! si c'est la loi, il importe de le savoir. Il faut bien comprendre pourquoi cette règle saurait s'appliquer au comté d'York. Je ne sache pas que le député de London ait fait valoir d'arguments dans ce sens. A mon avis, rien ne nous autorise à appliquer à Hamilton ou à London une règle différente de celle qui régit Toronto. La population de Toronto, il est vrai, est le double ou le triple de celle d'Hamilton ; mais est-ce là une raison suffisante pour établir pareille distinction dans l'application du principe La population de Toronto est de 200,000 âmes, celle d'Ottawa, de 60,000 ou 70,000 ; eh bien ! y a-t-il lieu d'appliquer à cette dernière ville un principe portant que pour les fins de la représentation, cette ville fera partie du comté, tandis qu'on applique à Toronto un principe différent ? Je le répète, il y a ici deux unités municipales distinctes, l'honorable député ne saurait le nier ; le comté de Middlesex et la ville de London. J'envisage ici le comté de Middlesex dans son ensemble ; j'ignore en combien d'unités municipales il soit possible de le fractionner.

M. HYMAN : Si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, il me demande si je nie que Middlesex et London soient séparés au point de municipal. Je ne le nie point ; seulement j'ajoute qu'ils sont unis pour les fins judiciaires, ayant le même tribunal, le même jury, le même juge.

M. R. L. BORDEN : Est-ce à ce point de vue que le comité a établi la distinction avec la ville de Toronto ?

M. HYMAN : J'ai répondu à la question posée par l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Alors, l'honorable député n'établit pas la distinction entre ces comtés, au point de vue judiciaire ?

M. HYMAN : J'ai établi une distinction entre Midlesex et York ; et lorsque York viendra en délibération, je ferai valoir les arguments qui militent en faveur de l'application d'une règle différente à ces deux comtés.

M. R. L. BORDEN : Certains députés qui sont plus au courant de la situation que je ne le suis, m'informent qu'il n'y a pas lieu d'établir pareille distinction relativement au comté d'York ; car, la même pratique règne à Toronto, et même l'entretien du palais de justice est à la charge de la municipalité tant à Toronto qu'à London. Evidemment, cette distinction au point de vue judiciaire n'est pas admissible. Du reste, c'est bien le moment de discuter cette question, bien que l'honorable député prétende qu'il faille attendre que l'article relatif au comté d'York vienne en délibération. En effet, il prend une attitude fort importante, qui peut se résumer ainsi : voici un comté renfermant une grande ville, et pour les fins de la répartition de la représentation, nous l'envisageons comme une seule unité. D'autre part, nous prétendons que, puisqu'il s'agit d'une ville importante et populeuse, jouissant d'une organisation municipale distincte à presque tous égards, il ne faut point envisager le comté comme une seule unité, mais comme deux unités et le traiter en conséquence ; et ce principe doit s'appliquer non seulement à London, mais à Ottawa, à Hamilton, à Toronto et à Kingston. Il semblerait, de prime abord, que la proposition formulée par l'opposition a le mérite de la logique, et de l'uniformité dans l'application du principe, et que l'honorable député devrait établir une distinction entre le comté de Middlesex et le comté d'York.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il est un enseignement qui se dégage de ce débat, c'est que le comité a fait preuve de haute sagesse dans la décision de ces questions. Il est vrai, nous avons décidé d'user d'arbitraire envers Montréal et Toronto, et nous avons dit les raisons qui ont motivé cette décision.

Il n'y a nullement lieu d'établir de distinction entre le comté de Middlesex et tout autre comté. D'après la règle adoptée, Middlesex a droit d'obtenir quatre députés. Il y a d'excellentes raisons qui militent en faveur de cette décision, et quand l'article relatif à Toronto viendra en délibération, ce sera le moment de faire connaître ces raisons. Quant aux autres comtés de la province, où se trouvent des villes plus ou moins populeuses que Toronto, nous leur avons appliqué la même règle que nous voulons appliquer à Middlesex.

M. GILMOUR : Je tiens à bien définir mon attitude. Je veux savoir quelle règle on a appliquée à la répartition de la représentation à Middlesex et à London, afin de m'assurer du nombre de députés auxquels cette ville et ce comté ont droit, car si l'honorable député peut établir qu'on a appliqué à Middlesex et à London la règle qui a été appliquée d'une manière uniforme à toute la province d'Ontario, je n'hésiterai pas à voter contre mon parti sur cette question. Si les députés de la droite peuvent me prouver que la règle posée par le premier ministre pour la gouverne du comité, relativement au remaniement des comtés, a été appliquée à Middlesex et à London, j'appuierai volontiers le gouvernement. Si l'on

ne réussit pas à me prouver clairement la chose, force me sera bien de voter contre le gouvernement. On s'est trop extasié sur la justice de ce remaniement; sur l'impartialité dont la droite a fait preuve ; car, ici les paroles ne concordent point avec les actes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député nous dit à bon droit, que si on peut lui prouver que la règle appliquée au comté de Middlesex l'a été à tous les comtés d'Ontario——

M. GILMOUR : Je tiens à ce que le ministre saisisse bien ma pensée ; je ne prétends pas qu'on ait appliqué une règle uniforme à toute la province. Je sais qu'au début, on en a établi une ; seulement, il faudrait savoir si on l'a appliquée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, il a été décidé d'user d'arbitraire relativement à Montréal et à Toronto. Quant à savoir si nous avons eu tort ou raison, c'est là une question sur laquelle je n'ai point à me prononcer. D'ailleurs, la question pourra revenir en délibération.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce que le ministre entend dire, lorsqu'il affirme que la chose a été décidée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit, en effet, que la chose a été décidée. L'honorable député, je m'en souviens, a proposé d'agir arbitrairement à l'égard de Toronto et de lui donner cinq représentants.

M. BORDEN (Halifax) : Ma première proposition tendait à prendre la population collective des villes d'Ontario, et à la soustraire de la population totale de la province, puis à fixer, d'après cette base, l'unité de représentation pour le reste de la province ; mais cette proposition a été repoussée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député doit se féliciter de ce que sa proposition ait été rejetée. La majorité de la Chambre et du pays sera d'avis que la règle adoptée l'emporte de beaucoup sur la proposition de l'honorable député. En réponse au député de Middlesex, je dois dire que nous avons usé d'arbitraire à l'égard de ces deux villes, et la majorité des députés sera d'avis, je crois, que nous avons agi légitimement. D'ailleurs, par le passé, la coutume a prévalu d'user d'arbitraire à l'égard de ces villes.

M. CLARKE : A coup sûr, après tout ce qu'on nous a dit au sujet des méthodes adoptées au cours des remaniements antérieurs, l'honorable député n'ira point invoquer cet argument suranné et dire qu'il a suivi une pratique en vogue il y a dix ou vingt ans passés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le cas dont il s'agit, cette pratique était légitime, à mon avis, j'ai toujours odhéré à ce principe. Le député de Middlesex-est tenait à savoir s'il est juste d'accorder à Middlesex le nombre de députés fixé par ce bill, et à cela je réponds que la règle appliquée à Middlesex l'a été à tous les comtés d'Ontario, sauf Toronto et Montréal. Cette proposition s'impose donc à son approbation.

M. GILMOUR : On a appliqué à Middlesex, dites-vous, la règle appliquée à tous les autres comtés : fort bien, mais s'est-on conformé à la règle posée par le premier ministre? A-t-on respecté la règle relative aux frontières des comtés ? La ville de London et le comté de Middlesex sont des unités parfaitement distinctes. Il existe entre ces municipalités certaines relations de diverse nature ; mais, municipalement, elles sont aussi distinctes que deux comtés séparés. D'ailleurs, je fais ici abstraction de tout intérêt personnel, et si j'insiste sur ce point, c'est afin de savoir comment ces messieurs peuvent justifier la proposition qu'ils ont formulée relativement à Middlesex.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député affirme que la ville de London forme une municipalité distincte du comté de Middlesex. Cette observation s'applique également à Windsor, Woodstock, Stratford, Belleville, Hamilton et Ottawa,de sorte que London ne fait nullement exception à la règle. Le chef de l'opposition, à titre de membre du comité, est allé encore plus loin, dans le mémoire qu'il nous a soumis, et si la règle qu'il a proposée avait été adoptée, le comité aurait été obligé d'unir Middlesex et London, bon gré mal gré.

La ville de London, en raison de sa situation géographique, ne se prêtait à aucun autre remaniement que celui que nous lui avons fait subir. Mon honorable collègue a formulé un excellent argument au sujet de la délimitation des quatre collèges électoraux renfermés dans les limites de Middlesex, y compris la ville de London. La forte population de London ne cadre guère avec la faible population de quelques comtés ruraux. A mon avis, il eût été préférable de ne pas détacher du collège électoral rural la partie de la ville qui y figurait depuis nombre d'années. C'est une règle qui a été suivie dans quelques autres comtés, mais le président du comité a cru préférable d'appliquer la règle tendant à grouper en un faisceau la population urbaine et peut-être, à titre de représentant de cette ville, aurait-il hésité à approuver un remaniement différent de celui-là. La majorité du comité s'est rangé à mon avis, jugeant qu'il eût été légitime, de laisser London-est annexé à Middlesex-est, et cela sans violer aucune règle. Je le répète, n'eût été la demande du président du comité, le bill aurait contenu un article dans ce sens. Nonobstant l'inégalité de la population, l'attitude du député de London est fait légitime. L'honorable député (M. Gilmour) a mal saisi ma pensée, s'il croit que je reven-

dique de concert avec la majorité du comité, quelque mérite extraordinaire au sujet de ce bill——

M. GILMOUR : Voici à quoi j'ai fait allusion ; quand le premier ministre a saisi la Chambre de ce bill, il nous a dit que le remaniement de la représentation serait marquée au coin de la justice et de l'équité, et que le comité s'inspirait des principes bien autres que ceux adoptés par le passé. Or, je sais parfaitement que vous en avez fait de cette œuvre une fameuse affaire pour votre parti.

Qulques VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise d'entendre mon honorable collègue déclarer que ce remaniement est une fameuse affaire, et je suis ravi de constater que nous n'avons rien perdu de son estime.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Gilmour) entend par-là une besogne politique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand on tient compte de la faiblesse de l'humaine nature, surtout chez les politiciens, ce bill, je suis fier de le dire, constitue un grand progrès sur les lois similaires établies par le passé.

Si le monde continue à progresser politiquement parlant, comme nous l'avons fait dans l'élaboration de cette mesure, comparée aux mesures similaires antérieures, nous aurons bientôt atteint le millénium politique. Au prochain remaniement des comtés, il n'existera plus de divergence d'opinion entre tous les hommes sincères, si nous continuons à marcher de l'avant d'un pareil pas. Personne, sans doute, ne s'est imaginé que la majorité du comité allait distribuer les sièges à ses adversaires, et cela à son propre détriment.

M. CLARKE : Voilà qui est bon à noter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là l'idée qui perce dans certains amendements soumis par quelques députés de la gauche, et c'est si vrai qu'ils n'ont pas osé présenter ces amendements aux délibérations de la Chambre. Nous consentons à accepter la responsabilité de ce bill, et le peuple, si je ne me trompe, estimera que nous avons agi avec justice, tout bien pesé. La règle appliquée ici a été suivie uniformément dans tous les collèges électoraux similaires dans Ontario. Cet article du bill mérite donc qu'on l'adopte sans plus ample discussion.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics nous dit que ce bill constitue un véritable progrès sur les lois similaires du passé, et que si le monde continue à progresser de la sorte, nous aurons bientôt atteint le millénium. Cela me remet en mémoire le problème qu'un père de famille donna, un jour, à résoudre à un de ses garçons, qui se croyait fort en arithmétique. Etant donné un puits de 50 pieds de profondeur, au fond duquel se trouve un chat qui, chaque fois qu'il remonte de trois pieds, retombe de quatre pieds, combien de temps lui faudra-t-il pour arriver à l'orifice du puits ? Après avoir longtemps médité, l'enfant répondit : Père, si vous voulez me donner une nouvelle ardoise à écrire, je vous prouverai que le chat est depuis longtemps en enfer.

M. INGRAM : Le gouvernement et ses partisans ont d'abord posé en principe que les représentants des collèges électoraux urbains devraient représenter une plus forte population que les députés de comtés ruraux. Ils ont appliqué cette règle à Toronto et établi l'unité à 41,608, relativement à 21,540 qui est celle adoptée pour le comté d'York.

Pour London, ils ont porté l'unité à 37,976, et pour les divisions voisines, celles de Middlesex, à 18,242. Ils ont appliqué cette règle à London et à Toronto. A Ottawa, les deux députés représenteront chacun une unité de 28,820, et dans le comté de Carleton, le député représentera 36,976 habitants. Dans la ville d'Hamilton, les deux députés représenteront respectivement une moitié de 26,317 ; tandis que dans le comté de Wentworth, le député représentera 500 habitants de plus que l'un ou l'autre des députés d'Hamilton. Par conséquent, la règle s'applique à Toronto et à London, mais non pas à Ottawa ni à Hamilton. Ainsi en est-il de la ville de Kingston, relativement au comté de Frontenac. Le député de Kingston représente une population de 19,788, tandis que le représentant du comté rural de Frontenac représente 24,746 habitants. Parmi les cinq villes intéressées, il y en a donc trois auxquelles ne s'applique pas la règle établie par le gouvernement. Quant le ministre des Travaux publics nous parle de l'inviolabilité de cette règle, il sait très bien qu'ils n'ont cessé de l'enfreindre. Quand on établit une règle, il faut l'appliquer autant que possible ; mais, en réalité, vous la violez, du moment que cela vous convient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député avait pris les villes de Québec et de la Nouvelle-Ecosse——

M. INGRAM : Je parle d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avions à nous occuper de toutes les circonstances. Si l'honorable député n'est pas satisfait du remaniement de Kingston et Frontenac, ou d'Hamilton et Wentworth, pourquoi ne propose-t-il pas un amendement ?

M. INGRAM : La réponse est facile. Jusqu'ici vous n'avez rien concédé et je ne désire pas provoquer l'expression d'un sentiment railleur et hypocrite en proposant un amendement que les membres de la droite s'empresseraient de rejeter.

M. CALVERT : L'attitude des membres de a gauche me surprend. En 1882, ils ne

trouvaient pas que Middlesex avait une représentation trop nombreuse et ils n'étaient pas si empressés qu'aujourd'hui de protéger ce comté contre un pareil excès. Ce comté, y compris la ville de London, avait la même population qu'à présent—bien près de l'unité—et mes honorables amis, non contents de lui donner quatre représentants, créèrent un autre collège électoral. Dans ce temps-là, Middlesex-nord comptait 21,239 âmes ; Middlesex-est, 30,600 ; Middlesex-ouest, 21,496 et la ville de London 19,747, soit un total de 93,081, ce qui fixent l'unité de représentation, pour quatre divisions, à 23,270 habitants.

Nos bons amis de la gauche n'étaient pas alors satisfaits de la constitution du comté de Middlesex et ils adjoignirent à la division nord le township de Stephen et la ville d'Exeter qui faisaient partie de la division électorale de Huron. Ils séparèrent Euphenia de Lambton pour l'unir à Middlesex-ouest ; ils détachèrent le township de Dorchester-sud du comté d'Elgin pour l'incorporer à Middlesex-est ; augmentant ainsi la population du comté de 10,000 âmes et la portant à un peu plus de 103,000, soit une moyenne de 20,400 pour les cinq collèges électoraux. Ils s'adressèrent à quatre comtés différents pour trouver onze ou douze mille habitants, et, en fin de compte, on lui donna une moyenne de 23,270 âmes pour chaque collège—ce qui était à peu près l'unité de représentation—ils eurent 20,400 âmes seulement.

Quelques membres de la gauche disent que nous sommes injustes envers la population de Middlesex. Je ne vois pas pour quelle raison le comté qui comprend London, ne serait pas traité comme d'autres qui renferment de grandes villes. Pourquoi ne pas le traiter comme Elgin qui contient dans ces limites la ville de Saint-Thomas dont la population est un peu moins nombreuse que celle de London? Pourquoi ne pas le traiter comme les comtés d'Hastings, de Brant, d'Oxford qui renferment Belleville, Brantford et Woodstock dans leurs limites? Pourquoi établir une différence entre Middlesex et les autres comtés qui renferment des villes, bien qu'un peu plus petites que London? Celle-ci est le chef-lieu du comté de Middlesex ; c'est le siège du tribunal et du conseil de comté. La population de chacun des quatre collèges électoraux sera d'environ 23,200, bien près de l'unité de représentation.

Je ne vois pas pourquoi la gauche s'opposerait à ce que nous donnions quatre représentants au comté de Middlesex, y compris la ville de London, parceque depuis 1882, ce comté en a eu cinq. L'honorable député de Middlesex-est a dit que la population d'un des collèges que nous reformons n'était pas assez nombreuse. Si je prends les chiffres du recensement, je constate que la population actuelle de Middlesex-nord est de 17,455 âmes et qu'elle sera de 16,414 âmes après l'adoption de ce projet de loi ; que la population de Middlesex-ouest est de 15,843 habitants et qu'elle sera de 18,074 après l'adoption du présent projet de loi. Un seul de ces collèges électoraux aura une population moindre qu'aujourd'hui. Je crois donc qu'il est juste que nous accordions trois représentants au comté de Middlesex et un quatrième à London. Pourquoi diviserions-nous cette dernière ville pour lui donner deux députés ainsi que le demandent les membres de la gauche?

M. HYMAN : Ils ne veulent donner à London qu'un seul député.

M. CALVERT : J'ai compris qu'ils voulaient accorder deux représentants à London et deux au comté. Je crois que le présent remaniement donnera satisfaction à tous les habitants de Middlesex et à tous les membres de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Travaux publics a déclaré que le comité s'occupait non seulement d'Ontario, mais de tout le pays et qu'il avait adopté certains principes qui, je suppose, doivent être appliqués toutes les fois que les circonstance l'exigent.

Qu'il me permette d'établir une comparaison entre la représentation du comté de Middlesex et celle des cité et comté d'Halifax.

Le comté d'Halifax contient 74,662 habitants et élit deux représentants, ce qui fait que, là, l'unité électorale, est de 37,331 âmes. Le comté de Middlesex, y compris la ville de London, renferme 92,602 habitants et élit quatre représentants, soit un pour 23,116 habitants. Si le comté de Middlesex, y compris London, n'avait droit qu'à trois représentants, il y aurait un député pour 30,867 âmes ; et sa représentation ne serait pas équitable, puisque l'unité aurait 7,000 âmes de moins que dans le collège électoral que j'ai l'honneur de représenter.

Je ne veux pas faire de récrimination. Si mes honorables amis s'étaient appuyés sur un principe pour établir la représentation nationale, et l'avaient toujours appliqué rigoureusement, ils auraient dû donner à mon collège électoral le droit d'élire un autre député. Je ne me suis pas plaint, mais je tiens à vous signaler cette différence entre mon comté et celui de Middlesex. Je fais cette observation parce que l'honorable député de London a déclaré, au sein du comité—je ne sais s'il a répété la chose dans cette enceinte—que j'avais une dent contre le comté de Middlesex.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable chef de l'opposition, dont l'expérience et les connaissances légales sont reconnues de tous, a démontré beaucoup mieux que moi tout le ridicule de l'argumentation de l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) qui a tenté de prouver par une comparaison basée sur la population de ces circonscriptions électorales que nous

n'avions pas agi avec justice dans le cas qui nous occupe.

J'admets avec le chef de l'opposition qu'il existe dans le remaniement de la carte électorale certaines inégalités ; mais on avouera que celles dont se plaint l'honorable député d'Elgin-est sont peu sensibles. Il nous cite, par exemple, le cas de Kingston. Bien que le comté de Frontenac, dans les limites duquel Kingston est situé, ait une population plus considérable que la ville que je viens de nommer, nous aurions commis une grande erreur, à mon sens, si nous avions adjoint à Kingston une partie quelconque de la population rurale dans le but d'arriver aussi près que possible à l'unité de représentation. Dans la formation des collèges électoraux, il faut considérer la situation et les conditions de comtés.

M. INGRAM : L'honorable député de London (M. Ingram) nous a dit qu'on avait suivi le même principe dans le remaniement d'un certain nombre de circonscriptions de l'Ontario. J'ai fait alors l'observation qu'on s'en était départi au sujet de London.

N'est-il pas vrai que, dans la province de Québec, il y a des collèges électoraux qui ont une population de 70,000 ou 80,000 âmes et qu'il en a d'autres qui ne renferment que 13,000 et même 11,000 habitants. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries représente, si je ne me trompe, une division électorale qui contient 90,000 âmes ; il est probable que dans dix ans, au prochain remaniement, elle en comptera plus de 100,000. Cependant, le présent projet de loi n'y touche pas. La carte électorale présente une foule d'irrégularités semblables.

Le PREMIER MINISTRE : L'argument que vient d'apporter mon honorable ami démontre les difficultés de notre tâche et la futilité des reproches que l'on fait à un projet de loi que nous avons élaboré dans un esprit de justice et d'équité. Il est très vrai que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries représente une circonscription qui contient aujourd'hui près de 70,000 âmes et qui, suivant toutes les probabilités, en comptera 100,000 dans dix ans. En suivant le conseil de l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) nous ferions plaisir à nos amis de Maisonneuve qui ne demanderaient pas mieux de voir verser le trop-plein de leur population dans les comtés de Jacques-Cartier et de Laval. Mais, si nous agissons ainsi, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ne reviendrait pas siéger sur ces banquettes et il aurait certainement raison de s'écrier : Délivrez-moi de mes amis. Je crois que l'honorable député d'Elgin-est rendrait un fort mauvais service à son parti, si nous suivions ses conseils.

L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Gilmour)—un bon Ecossais—nous dit, avec l'énergie qui est une des traits caractéristiques de sa race, qu'il veut que le comté de Middlesex ait trois représentants, s'il y a droit. Mais il ne faut pas oublier que nous avons à faire face à une grave difficulté dans la répartition des districts électoraux de la province d'Ontario ; nous devons réduire le nombre de représentants. Mon honorable ami observera que, en vertu du présent bill, les comtés d'Hastings, de Bruce, de Victoria, de Durham, de Norfolk, d'Ontario, de Wellington et de Middlesex perdront respectivement un de leurs représentants.

L'avis de la gauche est de faire disparaître deux collèges électoraux du comté de Middlesex. Aujourd'hui ce comté, y compris la ville de London, compte 90,000 âmes et a droit à quatre représentants. En 1882, sa population était un peu plus forte et était, je crois, de 93,000 habitants, mais il ne faut pas oublier qu'on y a adjoint 11,000 habitants d'un comté voisin—ce qui formait un total de 103,000 âmes—et qu'on a donné cinq représentants à cette circonscription, adoptant ainsi l'unité électorale qui nous a servi de base. Aujourd'hui nous rendons les 10,000 ou 11,000 habitants que l'on a arrachés de la circonscription voisine et nous donnons au comté ses anciennes limites ; de sorte que l'unité de représentation est exactement la même qu'en 1882.

Si vous voulez donner à London un autre représentant, il vous faudra faire disparaître ailleurs un collège électoral. Où allez-vous jeter les yeux ? Quel est le comté prêt à se sacrifier ? Est-ce Huron ? Est-ce Grey ? Est-ce même Toronto ? J'ai demandé hier à l'honorable député de Toronto-ouest de se sacrifier, d'immoler ses ambitions sur l'autel de la justice, mais il n'a pas voulu consentir.

Mon honorable ami fait ordinairement preuve d'une grande impartialité et j'attache quelque importance à ses avis, mais il admettra que j'ai raison de louer l'esprit dans lequel ce projet de loi a été conçu.

M. HYMAN : Je ne puis laisser passer les observations du premier ministre au sujet de la province de Québec sans ajouter un mot. Là, ainsi que dans la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces, le remaniement des collèges électoraux n'a jamais été une opération aussi difficile que dans Ontario. J'aimerais voir deux représentants de l'Ontario se mettre à la besogne et effectuer la répartition des districts électoraux de cette province, ainsi que l'honorable ministre de la Justice et l'honorable député de Jacques-Cartier ont fait au sujet de la carte électorale de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous sommes plus raisonnables dans la province de Québec.

M. INGRAM : Vous n'avez jamais eu à vous plaindre au sujet de la formation des collèges électoraux. Mais il n'en est pas ainsi dans l'Ontario. Le gouvernement d'Ontario a le pouvoir de créer des comtés dans les districts qui ne sont pas encore organisés et

on abuse de ce privilège pour des fins politiques. Si les conservateurs étaient au pouvoir dans cette province et si, dans la création d'un nouveau comité, ils suivaient l'exemple des libéraux, ils y chercheraient un avantage de parti.

Que voyons-nous ici ? Nous donnons le privilège au gouvernement de l'Ontario—qu'il soit libéral ou conservateur—d'envoyer à Ottawa un député selon son cœur, car il a le droit d'organiser à sa guise un nouveau district. Il est bien bon de taxer sir John Macdonald d'injustice, mais nous savons tous que la répartition des collèges électoraux faite en 1882, n'était qu'un jeu d'enfant comparé à celle de sir Oliver Mowat.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HYMAN : Veuillez me laisser développer mon argument. Supposons que la cité de Montréal soit conservatrice, en grande partie, et ait droit à trois représentants, je demande au premier ministre s'il ferait dans la province de Québec ce que l'on a fait dans la province d'Ontario. Accorderait-il à Montréal le droit d'élire trois députés et, en même temps, dirait-il aux électeurs que chacun d'eux aura le droit de voter deux fois, c'est-à-dire pour deux représentants sur trois ? Est-ce que ce serait là une loi équitable ? Appliquerait-il le principe de la représentation de la minorité à la cité de Montréal afin d'avoir un partisan de plus ? S'il appliquait ce principe à Montréal et, ensuite aux districts ruraux, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas l'appliquer à une ville où il ne pourrait faire élire un de ses candidats dans des conditions normales. Il irait certainement trop loin. C'est cependant ce qu'a fait sir Oliver Mowat à Toronto. Il y a appliqué le principe de la représentation de la minorité et a bâillonné les électeurs de cette ville afin de faire élire un de ses candidats. L'ancien premier ministre d'Ontario a dit : La ville de Toronto a trois représentants, mais il n'y en a qu'un seul qui exprime les vœux du peuple, parce que, sur les trois députés, vous n'avez qu'une voix de majorité. Je suis heureux de dire que cette loi inique a provoqué tant de protestations qu'il a été forcé de l'abroger. Le premier ministre du Canada est-il prêt à approuver une semblable politique ? Croit-il que les conservateurs de l'Ontario n'ont pas raison de se plaindre ? Voilà comment on les a traités en 1885 et voilà pourquoi nous surveillons avec un plus grand soin la répartition des collèges électoraux que les représentants des autres provinces.

M. CLARKE : Dans le cours de ce débat, Montréal a servi de paravent, et la droite ne cesse de nous dire qu'elle se sert des mêmes poids et des mêmes mesures pour Montréal et pour Toronto.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, Québec a 65 représentants, et 57 appuient le gouvernement. Quatre députés de Montréal sont ministériels, et deux appartiennent à l'opposition, si l'on admet que Jacques-Cartier fait partie de la ville de Montréal. L'opposition compte donc deux membres qui lui viennent de Montréal et six membres fournis par le reste de la province de Québec. Je demanderai au premier ministre s'il pourrait modifier la carte électorale de Québec de façon à donner plus d'avantages au parti libéral.

Le PREMIER MINISTRE : Très facilement.

M. CLARKE : Je suis obligé d'accepter la déclaration du premier ministre, s'il la fait sérieusement ; mais j'aimerais savoir comment il s'y prendrait.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami me pose la question sérieusement, je lui dirai que si nous annexions le comté de Jacques-Cartier à la cité de Montréal——

M. CLARKE : Mais ce serait contraire au principe qu'il a posé.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Clarke) me demande s'il serait possible de retoucher la carte électorale de Québec pour le profit du parti libéral. La chose serait facile, si je suivais les conseils de l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) ; l'honorable député de Jacques-Cartier s'y opposerait probablement. Mais nous croyons que nous sommes assez forts dans la province de Québec.

M. CLARKE : Je crois que c'est justement la raison pour laquelle on ne touche pas à Québec. Je ferai observer qu'on a créé un nouveau collège électoral à Toronto. On a adjoint à cette ville 50,000 habitants qui n'en formaient pas partie pour les fins de la représentation dans les Communes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Est-ce que ces habitants appartenaient à la municipalité de Toronto ?

M. CLARKE : Oui. Ces districts ont été successivement annexés à Toronto. Ils ont été séparés, en partie, d'York-est et d'York-ouest ; c'est le vieux quartier Saint-Paul. Ensuite eut lieu l'annexion du quartier Saint-Mathieu——

M. HYMAN : Je conseillerais à l'honorable député de nous donner ces explications lorsque le comité étudiera la répartition des collèges électoraux de Toronto.

M. CLARKE : Je fournis certains renseignements au premier ministre pour lui prouver que nous ne sommes pas traités avec justice. Si je parle trop longtemps——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous nous occuperons de ces détails qui concernent Toronto, lorsque nous étudierons la partie du projet de loi qui a trait à cette dernière ville.

M. CLARKE : Mais on a parlé de Toronto à maintes reprises.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais en ce faisant, on a enfreint le règlement.

M. CLARKE : Vous auriez dû vous en apercevoir plus tôt.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette après-midi, j'ai rappelé certains députés à la question. Mieux nous observerons le règlement, plus vite nous en arriverons à cette partie du bill qui concerne Toronto.

M. CLARKE : M. le président, je tiens à protester solennellement contre une pareille décision. Je m'efforce de réfuter des arguments que l'on a répétés à maintes reprises au sujet de la répartition des collèges électoraux de Toronto.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si je ne me trompe, lorsqu'on a mentionné Toronto, c'était pour prendre cette ville comme point de comparaison. Mais on n'a pas discuté la nouvelle formation des collèges électoraux de Toronto. Lorsque l'honorable député aborde ce sujet, il s'écarte de la question dont la Chambre est saisie.

M. CLARKE : J'appelle l'attention du comité sur la différence que l'on établit entre Montréal et Toronto. Depuis l'ouverture de la séance, on a mentionné le cas de ces deux villes à maintes reprises. La population des districts annexés à Toronto est de 50,000 âmes, et l'accroissement naturel de la population dans les quartiers de cette ville tels qu'ils se trouvent représentés maintenant est de 14,000 âmes, soit un total de 64,000 habitants. Je demande de nouveau sur quel principe de justice on d'équité on s'est basé, lorsque l'unité électorale de l'Ontario est de 24,381 âmes, pour ne donner à Toronto qu'un seul représentant nouveau, bien que sa population se soit accrue de 64,000 habitants ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous en arriverons à cette question.

M. CLANCY : Au sujet du comté de Middlesex, je crois que nous en sommes rendus là——

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais que nous avions voté les dispositions du bill relatives au comté de Kent.

M. CLANCY : Oui, et à la satisfaction de tous.

Le premier ministre nous dit que s'il suivait les conseils de la gauche, il faudrait effacer un autre collège de la carte électorale de la province. Middlesex a un député de plus qu'il ne devrait avoir.

Le PREMIER MINISTRE: Comment cela?

M. CLANCY : En vertu de ce bill. Prenez l'exemple que nous a cité l'honorable député de London (M. Hyman), l'un des membres du comité. Mon honorable ami nous déclare que la population agglomérée de Middlesex et de London est de 92,701 âmes. Il nous dit que ces deux comtés ne sont pas réunis au point de vue municipal, mais pour les fins judiciaires seulement. On lui a fait observer que le comté d'York et la cité de Toronto sont absolument dans les mêmes conditions. Il nous mentionne la cité d'Ottawa et le comté de Carleton. Ce dernier, en y comprenant la cité d'Ottawa, a une population de 96,904 habitants. Middlesex, y compris London, aura quatre représentants, lorsque Carleton, y compris la cité d'Ottawa, n'en a que trois, bien que ce dernier comté ait 4,000 âmes de plus.

Si le premier ministre ne veut pas priver Middlesex d'un collège électoral, je lui ferai observer que Peterborough est trop favorisé sous le rapport de la représentation. On accorde deux représentants à ce comté qui y a certainement moins droit que la ville de London. Je ne discuterai pas maintenant les raisons qui militent contre cet état de choses ; elles nous ont été fournies par nos adversaires eux-mêmes. Si la proposition que je fais ne convient pas au premier ministre, qu'il abolisse un des collèges électoraux de Northumberland. Il n'offensera pas l'honorable député qui représente ce comté (M. Cochrane) et vous n'entendrez ni pleurs ni grincements de dents.

M. COCHRANE : Je reviendrai sain et sauf.

M. CLANCY : C'est pour cette raison que l'on veut laisser les choses dans le statu quo. Si le premier ministre désire créer un autre collège, et s'il ne veut pas toucher au comté de Middlesex auquel, sans aucun droit, on donne un nouveau représentant, qu'il modifie les districts électoraux de Northumberland ou de Peterborough.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député concède deux représentants à London, combien donnerat--il à Middlesex ?

M. CLANCY : Deux.

Le PREMIER MINISTRE : Pourquoi ?

M. CLANCY : Simplement pour suivre le principe de l'unité électorale que la droite a posé. Pour les fins de la représentation, London est tout aussi indépendant du comté de Middlesex que du comté d'York. On n'accorde qu'un représentant à London, suivant le désir de l'honorable député qui représente ce collège électoral (M. Hyman). Il n'y a aucune raison d'en agir ainsi. On ne met pas en pratique le principe que l'on a posé. La gauche n'a jamais demandé de s'en écarter. On ne s'est pas fait scrupule de s'en départir à plusieurs reprises et toujours on a donné la raison qu'on invoque aujourd'hui.

M. CALVERT : Je désire poser une question à mon honorable ami. Pourquoi les membres de la gauche n'ont-ils pas protesté lorsque l'ancienne administration a donné cinq représentants au comté de Middlesex? Ils ne sont pas satisfaits parce que nous lui en accordons quatre aujourd'hui.

M. CLANCY : Voilà une question très plausible. L'honorable député (M. Calvert) ne nous a pas dit qu'en 1892 il fallait augmenter le nombre des représentants. Nous devions créer quatre-vingt-douze collèges électoraux, ou six de plus qu'aujourd'hui, et il a fallu effectuer de nombreux changements afin de répartir la représentation suivant la population. A cette fin, on a dû adjoindre certains townships au comté de Middlesex et placer l'unité électorale à 19,702 habitants.

M. CALVERT : L'honorable député de Bothwell soutient qu'il était nécessaire, en 1892, de constituer des collègues complémentaires ; mais la ville de Toronto avait une population de 180,000 âmes et vous ne lui avez donné que quatre représentants. Au lieu de remanier la carte électorale du comté de Middlesex, ne pouviez-vous pas donner un autre représentant à Toronto ?

M. CLANCY : A tort ou à raison, le parti conservateur estima que l'unité électorale ne devait pas être la base de la représentation dans les grands centres. Je suppose que c'est la raison qui a fait refuser à Toronto une représentation proportionnée à sa population. Nous pouvons régler cette question immédiatement, si l'honorable député croit que le principe que nous avons suivi n'est pas équitable. Aux fins d'obtenir une unité électorale aussi juste que possible, nous avons adjoint une partie de Toronto au comté d'York.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'était pas pour arriver à égaliser la population des différents collèges électoraux.

M. CLANCY : Mon honorable ami nous donne précisément les motifs contre lesquels il s'insurge. Il pose aujourd'hui à la vertu et il croit voir que tous les changements faits en 1882 et 1892 n'ont été effectués que pour en tirer un avantage de parti. mais il ne s'aperçoit pas qu'on peut lui imputer les mêmes motifs. On accorde quatre représentants à Middlesex sous le prétexte que London en forme partie, cependant la population agglomerée n'y est que de 96,000 âmes, mais on ne donne au comté de Carleton et à la ville d'Ottawa qui sont dans les mêmes conditions et qui ont une population de 92,000 âmes que trois représentants. Voilà un exemple qui illustre bien l'état de choses dont nous nous plaignons.

M. AVERY : Comme les dispositions de ce bill concernant le comité de Middlesex font disparaître le collège électoral d'Addington que j'ai l'honneur de représenter, il me sera bien permis de faire quelques courtes observations. Addington contient 24,499 habitants et le ministre, qui pose à l'impartialité, a réuni Lennox et Addington et a fait subir certaines modifications au comté de Frontenac.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Les dispositions du bill concernant Addington ont été adoptées.

M. AVERY: Je ne cite la chose que comme exemple. Je n'ai pas abusé de la patience de la Chambre et j'aimerais à me renseigner sur les motifs qui ont provoqué ce remaniement de la carte électorale. J'aimerais savoir du ministre des Travaux publics pourquoi il a adjoint Portsmouth à la cité de Kingston pour donner une représentation basée sur la population.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour arriver à l'unité électorale. Pas une autre raison ne nous a guidés. Si l'honorable député désire proposer avec l'assentiment de son chef, un amendement, je ne m'y oppose pas.

M. AVERY : J'avais compris que l'honorable ministre en avait agi ainsi par esprit de justice et d'équité et afin de donner à la ville de Kingston une représentation basée sur sa population. Pourquoi alors ne pas aller un peu plus loin et ne pas adjoindre le township de Kingston qui renferme dans ses limites la ville de ce nom? La population y serait alors de 22,964 habitants : Frontenac compterait 21,570 âmes et Lennox et Addington contiendrait 23,346 habitants. Mais en adjoignant Portsmouth à la ville de Kingston, vous ne laissez à Lennox et Addington que 19,788 habitants. Si vous vouliez agir avec impartialité, vous auriez dû adjoindre le canton de Kingston à la ville de ce nom tout comme vous avez fait pour Portsmouth. Vous auriez alors établi la représentation sur la base de la population. Mais vous avez cru sans doute qu'il serait difficile de faire élire un de vos amis à Kingston si on y adjoignait un township conservateur.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre a, dans la province d'Ontario, un ami très sincère qui a communiqué à la population de cette province—après avoir étudié le bill que le chef du gouvernement a présenté —le résultat de ses réflexions sur le remaniement de la carte du comté de Middlesex et de la ville de London.

Il serait peut-être bon de demander au président du comité si les chiffres que je vais vous citer sont exacts. Ils montrent quelle a été la cause de la nouvelle formation de la circonscription de Middlesex. D'après ces chiffres—l'honorable député voudra bien me dire si je me trompe—mon estimable collègue qui représente Middlesex-est (M. Gilmour) a obtenu une majorité de 720 voix à la dernière élection. Son grand mérite engage les électeurs à mettre de côté tout esprit de parti lorsqu'il se porte candidat ; mais cette majorité n'est probablement pas normale. En faisant une nouvelle répartition des municipalités qui constituent le collège électoral de Middlesex-est, les honorables membres de la droite espèrent réduire cette majorité à 302 voix. Telle est leur intention.

M. HYMAN: Mon honorable ami ne devrait pas faire des insinuations de cette nature. L'honorable député de Middlesex a déjà déclaré que la division de la circonscription en quatre collèges électoraux était parfaitement équitable.

M. CLARKE : Le résultat du remaniement de ce comté qui est actuellement représenté par deux conservateurs et par deux libéraux——

M. HYMAN : Vous revenez aux limites des comtés.

M. CLARKE : Vous convertissez la majorité de 213 voix du député de Middlesex-nord (M. Sherritt) en une minorité de 281 voix. L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) a obtenu une majorité de 176 voix, et le présent remaniement la portera à 422 voix. Middlesex-sud, représenté par M. McGugan, disparaît de la carte électorale. Quel est le résultat?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que dites-vous de London?

M. CLARKE : Je parle de Middlesex.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que dites-vous de London?

M. CLARKE : London avait un représentant et sa représentation ne sera pas changée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Mais quel est l'effet du bill au point de vue des partis?

M. CLARKE : L'honorable député de London (M. Hyman), président du comité qui a procédé au remaniement de la carte électorale, a été élu à une majorité de 547 voix et si ces chiffres sont exacts, elle sera réduite à 353 voix. Tout en admirant l'esprit chevaleresque de l'honorable député qui donne trois représentants aux districts ruraux du comté au lieu de demander deux collèges pour London, comme il aurait pu le faire, on admettra que sa réélection est assez sûre.

Je ferai observer au comité que Middlesex et London sont aujourd'hui représentés par deux conservateurs et trois libéraux et qu'après l'adoption du présent projet de loi, le comté de Middlesex sera représenté par trois libéraux et un conservateur. Si vous étudiez les données statistiques fournies par le "News", M. le Président, vous constaterez, je crois, que toutes les fois que l'on a pu obtenir un semblable résultat, sans trop choquer la conscience publique, on n'a épargné aucun effort pour en arriver là.

M. CALVERT : On a simplement donné au comté de Middlesex les limites qu'il avait avant 1882. Le remaniement que l'on fit dans ce temps là adjoignait à ce comté des municipalités voisines de façon à faire disparaître tous les collèges libéraux à l'exception d'un seul. Pendant plusieurs années, la représentation de ce comté se composait de quatre conservateurs et d'un seul libéral, parce qu'on avait réuni en un seul collège électoral les townships libéraux de Westminster, de Caradoc et de Lobo. Sous la sage administration du premier ministre actuel, nous avons fait l'éducation du peuple et nous avons ramené Middlesex dans le droit chemin.

Quant à moi je ne craindrais pas de me porter candidat dans mon collège électoral tel que les conservateurs l'avait formé, mais nous donnons à Middlesex et aux autres comtés de la province qui ont souffert du remaniement de 1882 leurs anciennes limites. Si nous devons y gagner quelque chose, le peuple ne s'en plaindra pas, car depuis 1896 nous avons le meilleur gouvernement dont fasse mention l'histoire du Canada.

M. CLARKE : S'il m'est permis de puiser à une source de renseignements que l'on ne saurait suspecter, car il en coule des louanges sans nombre pour le premier ministre et le président du comité——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quel source parlez-vous ?

M. CLARKE : Je cite le News, de Toronto, et je suis certain que c'est un autorité que la droite respectera. Dans son numéro de lundi, voici ce que ce journal disait :

> Le premier ministre et M. Hyman sont les auteurs de l'habile mouvement stratégique qui a assuré à la majorité du comité chargé de remanier la carte électorale une bonne position pour défendre son rapport.

Le journal continue sur ce ton flatteur, mais cela nous importe peu. Je désire appeler l'attention du comité sur le tableau qu'il publie donnant le relevé des votes de chaque collège électoral à l'exception de six ou sept et indiquant les résultats qu'on pourra obtenir grâce au présent projet de loi.

L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) dit que la justice et l'équité ont présidé à la rédaction de ce bill. Je lui ferai observer que si la répartition des collèges électoraux est faite suivant ce projet de loi, les libéraux, tout en étant en minorité dans la province d'Ontario, feront élire un plus grand nombre de leurs amis que les conservateurs. Voilà un état de choses qui n'est certainement pas suivant la justice et l'équité. Mais ce bill est un digne pendant de la mesure que les amis politiques des membres de la droite ont fait adopter par l'Assemblée législative d'Ontario, du remaniement des collèges électoraux dont cette province a souffert et souffre encore. Grâce à ce tour de passe-passe législatif, les conservateurs, ayant obtenu une majorité de plusieurs milliers de voix dans les élections provinciales se trouvent cependant en minorité dans l'Assemblée législative.

L'honorable ministre du Commerce nous a lu certaines statistiques au sujet des suffrages exprimés aux dernières élections générales et aux élections partielles qui ont

eu lieu depuis dans la province d'Ontario. L'état du scrutin démontre que, abstraction faite de Nipissing, 203,532 bulletins ont été déposés dans l'urne électorale en faveur des candidats conservateurs et 199,750 en faveur des candidats libéraux. Notre majorité populaire est de 3,782 voix et notre majorité—je parle de la représentantion d'Ontario dans cette Chambre—est de 14 voix. Mais, si ce bill est adopté, quel en sera l'effet? Qu'on me permette de citer le News de Toronto :

Le "News" donne aujourd'hui un tableau démontrant quel aurait été le résultat du scrutin dans l'Ontario aux dernières élections générales, si la carte électorale eût été alors modifiée d'après le plan de la majorité libérale du comité chargé de faire une nouvelle répartition des districts électoraux. Ce tableau a été préparé après une étude de tous les comtés d'Ontario, à l'exception d'Algoma-est et Algoma-ouest, de Nipissing, de la Rivière-la-Pluie, de la Baie-du-Tonnerre, car nous n'avons pas aujourd'hui des données assez certaines sur ces dernières circonscriptions pour juger de l'état de l'opinion publique en parfaite connaissance de cause. Notre examen des chiffres du scrutin démontre que la majorité de 16 voix que le parti conservateur a obtenue dans l'Ontario aurait été convertie en une minorité de 15 voix. Pour arriver à ce résultat, nous comptons tous les bulletins qui ont été déposés dans l'urne électorale en les répartissant entre les nouveaux collèges tels que reformés par le comité. Dans la représentation des partis, le gain des libéraux est de 11 voix et la perte des conservateurs est de 20 voix. D'après ce tableau, les conservateurs perdraient 9 voix dans les districts ruraux, mais par la création de nouveaux collèges électoraux à Toronto et dans le Nouvel-Ontario, leur perte dans toute la province serait de 6 voix.

Voilà le résultat que l'on espère obtenir dans la province d'Ontario par l'adoption du présent projet de loi. Les statistiques que je viens de citer autorisent parfaitement l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) à affirmer que ce remaniement de la carte électorale est fait dans le but de nuire autant que possible au parti conservateur dans la province d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) s'est de nouveau étendu longuement sur la formation des collèges électoraux de Middlesex. Il connaît parfaitement la raison des changements qui ont été faits. Il sait que c'est pour conserver les limites du comté tel qu'il est constitué. Je serais heureux de voir un conservateur aussi éminent et aussi distingué que l'honorable député de Toronto-ouest faire bonne justice des extravagantes assertions de l'honorable député de Bothwell et d'autres membres de la gauche au sujet de ce terrible remaniement des collèges électoraux de Middlesex. Il est clairement prouvé que la nouvelle division du comté réparera la grande injustice commise en 1882 et donnera à cette circonscription ses anciennes limites. Des heures durant la gauche nous a parlé de l'odieux remaniement que ce bill est destiné à opérer, mais pas un seul député ne peut soutenir que le nombre des représentants que nous accordons à Middlesex est injuste et que nous ne tenons pas la balance égale entre les deux partis.

M. CLARKE : L'honorable ministre se trompe. Il n'affirmera pas que je me suis déclaré satisfait lorsque j'ai cité les chiffres et les déclarations du "News".

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais de la division du comté de Middlesex contre laquelle je n'ai entendu formuler aucune objection.

L'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) a démontré que les choses resteraient dans le même état que sous le régime conservateur, avant le remaniement de 1882 qui n'a pas respecté les limites des comtés.

Mon honorable ami sait parfaitement que les chiffres qu'il a cités, bien qu'ils soient exacts dans un certain sens, sont cependant de nature à induire en erreur au sujet de la force respective des partis dans la province d'Ontario.

M. R. L. BORDEN : Comment sont-ils trompeurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que les chiffres ont trait à certains comtés dont les opinions politiques sont très changeantes. L'un des objets que nous avons encore en revenant au principe de la formation des collèges électoraux en prenant pour base les limites des comtés, c'est simplement de réparer, dans une certaine mesure, l'injustice, l'iniquité qui a été commise en 1882 et en 1892.

Non seulement l'article que mon honorable ami a cité vient à l'appui du remaniement de la carte électorale dont nous nous occupons, mais il fait justice de toutes les accusations que l'on formule contre nous, car l'un des objets de ce bill est de réparer la grande injustice que des actes précédemment votés par le parlement ont causée à la province d'Ontario.

M. CLARKE : Je repousse l'interprétation que l'honorable ministre des Travaux publics donne à mes paroles. J'ai simplement fait observer que ce bill constituait le remaniement des collèges électoraux le plus ingénieux qu'il était possible d'inventer et c'est ce que déclare le " News " de Toronto. Sans changer un seul vote, on espère convertir une majorité conservatrice de 16 voix en une minorité de 15 voix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux de voir l'honorable député de Toronto (M. Clarke) réfuter les arguments apportés par son collègue de Bothwell (M. Clancy) et par d'autres membres de la gauche.

L'honorable député d'Elgin (M. Ingram) qui est d'une extrême intransigeance sur cette question, a été encore plus convain-

cant. Il déclare que le remaniement de la carte électorale opéré par sir John Macdonald en 1882 est loin d'être aussi injuste que celui que sir Oliver Mowat a fait adopter par le parlement provincial et a démontré que, si ce comité avait voulu répartir les collèges électoraux de façon à en tirer un avantage de parti, il aurait pu mettre les conservateurs de l'Ontario dans une situation cent fois pire que celle qui leur est faite. Mais pas un membre de la gauche n'a pu démontrer que ce bill a été préparé pour obtenir un avantage de parti. On n'apporte pas de preuve, on se contente d'assertions extravagantes.

M. INGRAM : Si l'honorable ministre des Travaux publics trouve dans mes paroles quelque chose de réconfortant pour le gouvernement, il peut s'en servir.

M. BENNETT : S'il adoptait le principe posé par le gouvernement d'Ontario, le ministre devrait démembrer les townships et les municipalités ; ce qu'il pourrait difficilement faire après l'expression de sentiments nobles et vertueux dont ce bill a été l'occasion.

Cet après-midi le ministre des Travaux publics nous a dit que ce bill valait bien celui de 1882. Je laisserai au peuple canadien le soin de comparer et de juger. On peut facilement se rendre compte de l'importance ou de l'injustice d'un projet de loi par la longueur du débat qu'il provoque. Les membres de la droite nous déclarent que le bill de 1882 était inique. J'ai eu la curiosité de constater quelle avait été la durée de la discussion. Le 28 avril 1882, sir John Macdonald saisit la Chambre de ce projet de loi et l'honorable M. Blake, l'honorable M. Mills, l'honorable M. Mackenzie et M. Charlton prirent part au débat, et—chose étonnante—la discussion était close à six heures de l'après-midi. L'opposition de ce temps-là aurait certainement fait plus de bruit si le bill eut été aussi infâme qu'on l'a prétendu depuis.

Le 8 mai, le bill fut remis à l'étude et le défunt sénateur Plumb, l'honorable M. Blake, sir Mackenzie Bowell et d'autres députés prononcèrent de longs discours. La majorité de ceux qui prirent la parole ce jour-là se composait de conservateurs.

La discussion fut reprise le 9 mai et on attachait si peu d'importance à ce projet de loi que M. Charlton et M. Plumb se lancèrent dans une interminable querelle de mots. Le point controversé entre les deux adversaires était de savoir si M. Charlton avait réussi à obtenir le titre de citoyen américain et avait voté dans le Michigan le jour de l'élection présidentielle. M. Plumb apportait certaines preuves à l'appui de son assertion, mais M. Charlton tenta de repousser ce qu'il appelait des insinuations, et il s'évertua longuement à prouver qu'il était sujet britannique et non pas citoyen américain, et qu'il pouvait établir sa généalogie jusqu'à la neuvième génération depuis le commencement du monde. Il remonta le cours des âges jusqu'au neuvième siècle afin de prouver son titre de citoyen britannique. La séance fut levée à onze heures. Tout cela vous démontre l'importance que les libéraux attachaient à ce bill qu'on prétend si injuste aujourd'hui.

Le débat fut repris le 11 mai et on passa une partie de la séance à discuter s'il était avantageux ou désavantageux de forcer les candidats à fournir un dépôt lors de leur mise en nomination et on fit quelques observations au sujet de la province de Québec. Sir John Abbott recommanda certaines modifications aux districts électoraux de Montcalm et d'Argenteuil et elles furent acceptées par les libéraux.

Le 12, l'étude du bill fut reprise, mais comme les libéraux avaient épuisé leurs munitions, ils provoquèrent vingt-cinq votes. Ils n'avaient plus rien à dire contre le bill.

Le premier ministre a toujours eu la réputation d'être bienveillant, mais je crois qu'il suivait plus le penchant naturel de son caractère quand il était dans l'opposition que depuis qu'il est au pouvoir. Quoi qu'il en soit, M. Laurier était tellement satisfait du bill qu'il n'ouvrit pas la bouche une seule fois pour le condamner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il en avait honte.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai donné un bon exemple. Je regrette de dire que l'opposition ne l'a pas suivi depuis que la Chambre est saisie du présent projet de loi.

M. BENNETT : Peut-être ; mais il ne considérait pas le bill de 1882 comme une mesure infâme, car, si telle eût été son sentiment, il aurait certainement fait quelques observations.

Comparez le bill de 1882 avec le présent bill. Ces messieurs de la droite s'enorgueillissent du présent bill parce que la délimitation d'un petit nombre de districts seulement et contestée. Voyons combien il y avait de circonscriptions dans le bill de 1882 dont la délimitation n'était pas au gré de tous. Il n'y eut pas un seul changement de fait dans les provinces maritimes ; pas un seul changement dans la province de Québec, si j'excepte ceux faits amicalement, par la commune entente de deux députés conservateurs relativement à quelques townships dans les deux circonscriptions dont j'ai parlé. Les seuls changements effectués le furent dans la province d'Ontario. Il était nécessaire de faire ces changements, vu qu'il fallait créer six circonscriptions nouvelles. Pourtant, nous voyons que la discussion de cette mesure n'occupa que cinq jours. Un de ces jours-là, le débat prit fin à onze heures du soir à la suite d'une altercation entre l'honorable député de Norfolk-nord et feu le sénateur Plumb. Durant ces cinq jours, la plus grande partie du temps se passa non pas à faire la discussion raisonnable du bill, mais à faire vo-

ter la Chambre en partis compacts. Le ministre actuel des Douanes proposa un amendement, qui fut gracieusement accepté par sir John Macdonald, bien que certains de ses partisans fussent d'avis qu'il ne devait pas l'être ; et je conseillerais au premier ministre actuel de suivre l'exemple donné dans la circonstance par sir John Macdonald, et d'agréer certaines des propositions raisonnables faites par la gauche, même si elles ne sont pas du goût de ses partisans. Mais comprenons bien une fois pour toutes que ce bill infâme de 1882 ne fut discuté que cinq jours en cette Chambre, et que la plus grande partie de la discussion ne fut pas sérieuse, mais faite semble-t-il, dans le but de tuer le temps.

M. CHARLTON : Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre toutes les observations faites par mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett). Je suis arrivé pendant qu'il était à faire son discours ; mais j'ai entendu quelques-unes de ses déclarations au sujet du débat sur le bill de remaniement de 1882. L'honorable député affirme que l'opposition dans le temps virtuellement donna son consentement tacite à l'adoption du bill.

M. BENNETT : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CHARLTON : Il a dit, à tout événement, que la gauche n'avait fait que très peu d'opposition au bill ; que le bill avait été adopté, qu'il était d'une nature à ne pas susciter beaucoup d'hostilité. Il a dit que la discussion du bill, en ce qui regarde feu le sénateur Plumb et moi-même, avait dégénéré, dans une grande mesure, en une altercation au sujet de nos antécédents, de notre pays natal, et autres sujets semblables. Il est vrai que le sénateur Plumb fut chargé de me répondre après que j'eus parlé de cette mesure inique, et que je l'eus condamnée sans réserve comme un des plus grands crimes et des plus grandes infamies politiques, comme un assassinat politique, une honte pour le gouvernement et un tache dans l'histoire du Canada. Après que j'eus parlé du bill en ces termes, on me répondit, comme on l'a fait à maintes reprises depuis, en me reprochant d'être un Yankee ; et on jugea que c'était amplement suffisant pour neutraliser l'effet de mon argumentation. Il se trouvait que mon interlocuteur dans cette circonstance était Yankee, et qu'il était venu au Canada après avoir été—

M. BENNETT: Cet homme est mort maintenant.

M. CHARLTON : Il avait été dans les affaires à Albany, et à la suite de certaines difficultés financières, s'était transporté au Canada et était devenu un bon sujet anglais. Son crime d'avoir vu le jour aux Etats-Unis lui fut pardonné parce qu'il était tory. Si un Yankee entre dans les rangs du parti tory, il est lavé de toutes ses iniquités ; il entre dans le bercail ; on ne lui reproche plus d'avoir été, indépendamment de tout désir de sa part, mis au monde en pays étranger. Mais s'il se trouve dans les rangs du parti libéral, son crime d'avoir vu le jour aux Etats-Unis ne saurait lui être pardonné. Feu le sénateur Plumb avait atteint sa majorité dans la république voisine ; il avait, à plusieurs reprises, exercé son privilège d'électeur dans ce pays ; il avait été président d'une banque à Albany ; et il était venu au Canada et s'était allié par mariage à une des familles en vue d'Ontario. Quant à moi, je vins au Canada comme enfant, amené par mes parents ; je naquis de parents anglais. Comme l'honorable député l'a fait observer d'une manière sarcastique, je retrouve la trace de mes ancêtres il y a sept siècles ; je descends d'une des familles les plus anciennes d'Angleterre; je suis fier de ma naissance et de ma généalogie. Mais tout cela n'est compté pour rien, parce que je naquis aux Etats-Unis. C'est un appel mesquin, méprisable aux préjugés populaires, dans le but de détruire l'effet des paroles d'un membre de cette assemblée ; et je le traite avec le mépris qu'il mérite, le mépris le plus entier ; cet appel est indigne d'un membre d'aucun parti politique. Maintenant, j'ai devant moi mon discours sur le bill de remaniement de 1882.

Quelques DEPUTES : Lisez-le.

M. CHARLTON : Ce bill fut présenté dans les derniers jours de la session. La députation était aussi fatiguée de cette session-là que nous le sommes de la présente ; si le bill fut adopté sans beaucoup de discussion, c'est que les députés étaient désireux de revoir leurs foyers. Le bill leur fut soumis inopinément ; il était d'une nature à demander beaucoup de recherches et d'études afin d'en bien saisir les dispositions iniques ; et peu de députés avaient le temps de faire cette étude ou étaient disposés à la faire. Conséquemment, le bill fut adopté plus facilement que de raison. Quelles étaient les dispositions de ce bill ? Je ne l'étudierai pas en détail, mais j'indiquerai certains caractères généraux suffisants pour convaincre tout esprit non préjugé que cette mesure était inique. Lors des élections de 1891, la majorité libérale dans Ontario fut de 7,276. Il fut donné 171,595 votes conservateurs, et 178,871 votes libéraux. Or, par ce bill de remaniement ou "gerrymander" de 1882, (bill plus inique que celui présenté dans la législature du Massachusetts sous le gouverneur Gerry, et d'où les mesures de cette nature ont pris leur nom) bien que nous eussions la majorité des voix dans l'ensemble de la province, en 1891, les conservateurs s'assurèrent de 63 sièges et les libéraux n'en eurent que 29. Or, M. l'Orateur, il serait impossible d'introduire un bill en vue de corriger même dans une mesure restreinte les iniquités du remaniement de 1882, sans changer, dans une grande mesure, la représentation de notre province. Si nous devions faire disparaître toutes ces iniquités, nos amis

conservateurs seraient persuadés que nous les persécutons ; nous reprendrions au voleur la proie qu'il nous a arrachée. Ils parlent de " gerrymander " ; mais, M. l'Orateur, le premier ministre, lorsque ce bill fut rédigé, insista pour que les principes invoqués en la matière par le parti libéral dans l'opposition, fussent respectés. Il insista sur le maintien des limites de comtés, sur le maitien de certaines dispositions qui empêchèrent nécessairement notre parti de s'assurer des avantages dont l'ancien gouvernement s'était assuré en 1882, et plus tard en 1892. Prenez, par exemple, ma propre circonscription. En 1882, Dereham et Tilsonburg furent enlevés du cœur d'Oxford-sud et rattachés à Norfolk-nord, en dehors duquel ils se projettent de deux milles. Les deux seules municipalités conservatrices d'Oxford-sud furent annexés à Norfolk-nord, dans le but d'assurer ce comté aux conservateurs ; mais leur espérance fut déçue. Si nous avions voulu adopter la ligne de conduite suivie par nos adversaire, en 1882 et en 1892, notre respect des limites de comtés nous aurait-il empêchés de faire un remaniement judicieux de ces deux districts de Norfolk-nord et de Norfolk-sud dont les populations réunies s'élèvent à un chiffre plus élevé que celle de Norfolk-nord, à l'époque où ces deux municipalités conservatrives enlevées à Oxford-sud y furent annexés. Le comté de Norfolk (nord et sud réunis) a une population de 29,147 habitants. Si nous avions voulu adopter, même dans une mesure restreinte, la politique dont nous avons souffert en 1882, nous aurions naturellement pu retrancher certains townships de Norfolk-nord, afin de ramener sa population au chiffre réglementaire. Nous aurions pu séparer du comté de Norfolk la municipalité de Middleton et le village de Delhi, qui sont contigus à Oxford-sud ; nous aurions pu retourner le compliment qu'on nous avait fait en 1882 (lorsqu'on enleva d'Oxford-sud deux municipalités conservatrices) en y annexant deux municipalités conservatrices du comté de Norfolk, qui géographiquement peuvent se rattacher tout aussi bien à un comté qu'à l'autre ; et nous aurions eu une circonscription à forte majorité libérale, et dont la population aurait excédé encore de 366 le chiffre réglementaire pour l'élection d'un membre. Ce chiffre réglementaire est de25,-367. Une fois ces deux municipalités conservatrices enlevées, la circonscription serait restée avec une population de 25,732. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Mes amis du comté de Norfolk s'en indignent. Ils disent : Pourquoi ne pas traiter vos adversaires comme ils vous ont traités ? S'ils ont ajouté à Norfolk une municipalité conservatrice enlevée à Haldimand, et deux enlevées à Oxford-sud, pourquoi seriez-vous empêchés de les traiter de la même manière et de rendre votre position assurée dans Norfolk? Pourquoi ne pas rattacher ces deux municipalités conservatrices à Oxford-sud, puisque même en ce faisant, vous conserverez au comté de Norfolk la population réglementaire pour l'élection d'un membre ? Au point de vue strict de l'équité, c'est ce qu'on aurait dû faire ; et avant que mon très honorable ami, le chef du gouvernement soit arrivé au bout, il regrettera presque de n'avoir pas traité nos adversaires comme ils nous ont traités, surtout étant donné qu'ils se permettent de vanter les mérites du bill de remaniement de 1882. Ce bill, M. l'Orateur, a été une honte pour la civilisation. On dit que ce fut une mesure équitable ; comment donc, ce fut un assassinat politique. Par suite de ce remaniement, il fallait cinq votes libéraux pour contrebalancer trois votes conservateurs.

Ce fut une iniquité flagrante, un crime de lèse-politque, un crime contre l'intérêt public, une basse infamie dont l'opposition devrait rougir ; et puisqu'elle n'en rougit pas, puisqu'elle cherche à la justifier, j'ai bien peu d'espoir qu'elle arrive jamais à comprendre les véritables principes de gouvernement. Je pourrais reprendre la discours que j'ai prononcé le 8 de mai en condamnation de cette mesure ; mais je ne voudrais pas, et je ne pourrais probablement pas en dire plus que je n'en ai dit alors. A mon avis, le moins nous discuterons ce remaniement de 1882, le moins l'opposition cherchera à le comparer avec la mesure équitable soumise à notre examen par le parti libéral, et le mieux ce sera pour ces messieurs de la gauche. Cette mesure de 1882 fut préparée en secret. Nous ne fûmes à même d'en rien connaître avant qu'elle fut soumise inopinément à la Chambre, et cela à une période de la session où nous étions tous désireux de revoir nos foyers, et peu disposés à faire l'examen attentif d'aucune mesure. Il n'y avait pas une seule de ces dispositions à laquelle nous nous attendions. Il fallait trouver des sièges pour quatre nouveaux députés dans Ontario, et dans ce but, cinquante-trois circonscriptions furent déchiquetées. Comparez cela avec la conduite que nous avons tenue dans la présente circonstance. Nous fîmes nommer un comité, où l'opposition s'est trouvée équitablement représentée ; sans doute, l'opposition était pas en majorité. On ne s'attend pas à ce qu'aucun comité soit composé en majorité de membres de l'opposition ; mais l'opposition s'y trouvait équitablement représentée. La question y fut mise à l'étude pendant des semaines ; et tous les membres de la gauche, faisant partie du comité, connurent toutes les décisions à mesure qu'elles furent prises. Rien de secret ; on n'accusa pas le gouvernement d'imposer à la Chambre une mesure inique ; et lorsque le comité ayant terminé ses travaux, et fait son rapport, soumit un bill à la Chambre, on trouva que ce bill était modéré et raisonnable. Nous nous sommes formés en comité dans le but d'examiner les détails et de faire disparaître les imperfections qui peuvent s'y trouver : mais certainement, considérée à un point de vue large, la mesure est juste et fait grand honneur au premier ministre, qui

plus que tout autre est l'ouvrier de cette mesure. Dans ces circonstances, je regrette de constater qu'on a recours aux anciennes tactiques, qu'on réitère les anciennes dénonciations contre quelqu'un qui serait né aux Etats-Unis, qui n'aurait vécu que cinquante-trois ans au Canada, et qui aurait à peine eu le temps de se faire naturaliser. Qu'on me permette de dire à l'honorable député de Simcoe-est que je naquis aux Etats-Unis, dans un centre écossais, aussi écossais que Glengarry. Je suis venu au Canada encore enfant. Je descends de signataires du Covenant, et je prétends être aussi bon sujet britannique que l'honorable député de Simcoe-est.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Simcoe-est a discuté le remaniement de 1882 ; dans le cours de cette discussion il a critiqué l'attitude prise par l'honorable député de Norfolk-nord ; et celui-ci lui ayant répliqué, la discussion doit se terminer là. Il va nous falloir maintenant revenir à la question de l'opportunité de donner trois représentants à la circonscription rurale de Middlesex et un à la ville de London.

M. BENNETT : L'honorable ministre des Travaux publics en vue de défendre la mesure actuellement soumise à la Chambre a affirmé qu'elle était pour le moins aussi juste que le bill de 1882.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député, j'en suis sûr, ne pourra établir que j'ai fait pareille déclaration.

M. BENNETT : La députation n'a sans doute pas oublié——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me trouverais très mal avisé de comparer le présent bill à celui de 1882. Une fois, cet après-midi, j'ai déclaré que ce bill était tellement supérieur à celui de 1882 que si nous continuons dans la voie du progrès, nous atteindrons, lors du prochain remaniement, l'âge d'or de la politique.

M. BENNETT : J'accepte cette déclaration du ministre des Travaux publics. Il regarde le présent bill comme tellement supérieur, que nous pouvons espérer, une fois l'âge d'or arrivé, avoir un bill qui sera acceptable aux deux partis. Maintenant, je le répète, ce bill de 1882, ne peut pas après tout avoir été si odieux. J'ai fait voir comme la discussion avait été brève, et que toute brève qu'elle ait été, elle dégénéra, un après-midi, en une altercation personnelle entre l'honorable député de Norfolk-nord et feu le sénateur Plumb. Je n'ai porté aucune accusation du tout contre cet honorable député (M. Charlton).

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas dit que l'honorable député (M. Bennett) avait porté aucune accusation spéciale. Mais il est à soulever et à discuter un sujet qui fut débattu il y a vingt et un ans——

M. GOURLEY : Et qui se rapporte à la question discutée aujourd'hui.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne s'y rapporte aucunement. Nous avons à l'examen une question déterminée et il est contraire au règlement que nous cessions de nous en occuper pour en discuter d'autres. Et à moins que ma décision ne soit mise de côté——

M. GOURLEY : La question est de savoir comment Middlesex devrait être divisé. La question de savoir comment cette circonscription fut divisée en 1882 n'est donc pas étrangère au sujet.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Assurément, mon honorable ami (M. Gourley) ne prétend pas qu'il y ait le moindre rapport entre la discussion générale du remaniement de 1882 et la question de la division du comté de Middlesex aujourd'hui ?

M. GOURLEY : Même le juge le plus sévère permettrait cette discussion.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Elle ne se rapporte aucunement à la question, et c'est ma décision. Je ne permettrai pas aux honorables députés lorsque nous en sommes à discuter un paragraphe du bill, de parler de tout ce qui s'est fait à ce sujet depuis 1882.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, M. le président, devons-nous comprendre qu'une discussion de cette nature pourra se faire, que des allusions seront permises au bill de remaniement de 1882, non seulement de la part des simples députés, mais de la part des ministres, même de la part du très honorable chef du gouvernement, et que nous serons empêchés de continuer la discussion parce qu'à un certain moment il nous vient à l'esprit que c'est le bon moment de clore le débat. Il ne me semble pas que la besogne de la Chambre puisse être conduite de cette manière. Que les règles du comité soient observées, mais qu'elles soient observées du commencement. Si elles ne sont pas appliquées dès le début, qu'on laisse aux députés de la gauche la même latitude qu'aux autres. Je ne veux pas donner à entendre, M. le président, que vous avez montré de la partialité ; n'allez pas croire que j'aie rien suggéré de la sorte ; mais généralement lorsqu'on a cherché à restreindre la discussion, c'est lorsque d'honorables députés de la gauche avaient pris la parole. Ce n'était là sans doute que des coïncidences, car je désire exprimer ma sincère croyance en votre parfaite impartialité. Mais, je ne crois pas qu'il soit à propos, après que la discussion s'est poursuivie quelque temps sur certains sujets (que le chef du gouvernement lui-même a traités) de décider, à cette heure avancée, que la gauche n'a pas le droit d'aborder la discussion de ces sujets. Je ne crois pas que la besogne puisse être expédiée de cette manière ; et s'il est nécessaire d'affirmer nos droits, nous nous mettrons en mesure de discuter la question,

si vous le préférez, en proposant que le comité lève sa séance.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Mon honorable ami (M. Borden) se montre injuste à mon égard ; sans doute, ce n'est pas à dessein ; mais l'injustice n'en existe pas moins. Je suppose qu'il n'était pas à son siège lorsque l'honorable député de Simcoe-est commença cette discussion au sujet de ce qui s'est passé en 1882, exposant la discussion qui avait eu lieu jour par jour sur le bill de remaniement de cette année-là, faisant connaître ce qui avait été dit par les divers députés et indiquant en conclusion qu'une grande partie de la journée s'était passée dans une altercation entre l'honorable député de Norfolk-nord et feu le sénateur Plumb, au sujet du lieu de leur naissance. Je permis à l'honorable député, M. Bennett, de poursuivre son discours ; et lorsqu'il eût fini, je pensai qu'il était que juste et raisonnable que l'honorable député (M. Charlton), à qui on avait fait allusion, eût la liberté de répliquer. Et lorsque l'honorable député de Norfolk-nord lui eut répondu, je refusai de laisser la discussion se continuer davantage ; en cela, je pense, j'étais parfaitement justifiable. Quant aux reproches qu'on m'a faits de rappeler à l'ordre les députés de la gauche plus fréquemment que ceux de la droite, il peut se faire qu'on ait raison ; mais il ne faut pas perdre de vue qu'un bien plus grand nombre de membres de l'opposition que de partisans du gouvernement ont traité ce sujet. Il est donc naturel qu'un plus grand nombre de membres de la gauche aient été rappelés à l'ordre. Maintenant, comme membres de cette Chambre, en gens sérieux, nous devrions nous efforcer de restreindre nos observations à la question sur le tapis. Je suis sûr qu'il n'y a pas de député ici qui, lorsqu'il s'éloigne de la discussion du sujet à l'étude, ne s'en rende parfaitement compte. Si je ne m'efforce pas de m'acquitter de mon devoir et d'engager les honorables députés à se conformer aux règles autant que possible, les jours se passeront en discussions vaines et oiseuses, et nous ne verrons jamais le terme des travaux que la députation est désireuse de voir finir.

M. BORDEN (Halifax) : Je regretterais beaucoup de m'être montré injuste à l'égard d'aucun honorable député, et plus particulièrement, je regretterais tout acte de ma part qui pourrait paraître injuste envers celui qui occupe la position difficile de président de ce comité. Je pensais avoir énoncé ma sincère croyance en votre parfaite impartialité. Mais je désire faire observer, M. le président, que votre déclaration n'est pas entièrement d'accord avec ma souvenance.

Pendant que nous discutions l'article de Norfolk hier matin—il est vrai qu'il y avait un amendement que vous aviez déclaré contraire au règlement, mais pendant que nous étions à discuter strictement l'article de Norfolk—le premier ministre fit allusion assez longuement à la question même qui est discutée en ce moment par l'honorable député de Simcoe-est : le prétendu gerrymander de 1882, ou 1892, j'ai oublié lequel. Mon très honorable ami ne fut aucunement contrarié pour vous. J'abordai le sujet moi-même. Mon très honorable ami, le ministre du Commerce, dans son discours d'hier, ne parla guère d'autre chose que du prétendu gerrymander de 1882. Mais je ne sache pas que vous ayez protesté dans la circonstance. Cet après-midi, mon honorable ami le ministre des Travaux publics, fit allusion à ce remaniement de 1882, et je n'ai pas entendu le président déclarer à cette occasion que cette discussion fût contraire au règlement. Mon honorable ami de Simcoe-est, dans le cours de ses remarques, parla incidemment des discussions qui avaient eu lieu au sujet de ce prétendu gerrymander. Mon honorable ami de Norfolk-nord lui répondit, et jusque-là le président n'intervint pas. Mon opinion, c'est qu'il nous faut faire une chose ou l'autre ; ou bien restreindre la discussion de ce sujet dès le début, ou bien la laisser se continuer *ad libitum*. Il se produira des grandes difficultés, et vous vous imposerez une tâche onéreuse, M. le président, si vous entreprenez, après qu'une discussion de cette nature s'est continuée pendant assez longtemps, discussion à laquelle ont pris part librement d'honorables ministres, si vous entreprenez, dis-je, à un certain moment de décider que le débat ne se continuera pas davantage.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député, et toute la députation dans une grande mesure se sont, plus ou moins, dans le cours de la discussion, éloignés du sujet à l'examen ; et je ne pouvais guère m'attendre à autre chose lorsqu'on en est à discuter des questions si complexes. Dans ces circonstances, on est tenté de sortir du sujet, et c'est pourquoi j'ai laissé passer en plusieurs occasions, quelques allusions au remaniement de 1882. Mais ce que nous avons maintenant devant nous, c'est un discours complet d'un côté et un discours complet de l'autre ; et puis une tentative faite par d'autres députés de continuer cette discussion sur le terrain des personnalités. Dans ces circonstances, j'étais justifiable, je pense, d'intervenir. Naturellement, si le comité désire que la discussion soit plus libre, c'est une autre affaire. Parfois, je me dis que je ne remplis pas bien mon devoir en donnant autant de latitude que je l'ai fait dans le passé. Mais pour le moment, je désire ramener les honorables députés à la discussion du sujet ; et je les prie de se conformer à la décision du président, s'ils désirent expédier la besogne dont le peuple nous a chargés. Je m'efforce d'être aussi impartial que possible.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami le chef de la gauche vient de faire une déclaration relativement à ce qui s'est

passé hier, et je pense que sa mémoire lui fait défaut dans la circonstance. Je déclarai que nous commencerions par le comté de Leeds. Mais l'honorable député de Norfolk-nord (M. Tisdale) désirait que nous prissions le comté de Norfolk, parce qu'il avait une proposition à faire à son sujet. C'est ce que nous fîmes, et il proposa un amendement, qui fut déclaré contraire au règlement. Alors il nous demanda de ne pas insister sur la question du règlement et de considérer son amendement comme exceptionnel, afin de lui donner occasion de soumettre ses vues. La motion qu'il soumit sous forme d'amendement fut alors considérée, si je ne me trompe, comme motion principale, ce qui ouvrit un très vaste champ à la discussion. Nous admettrons tous, je pense, que le président s'efforce de remplir son devoir aussi impartialement que possible ; mais il a une tâche très difficile à remplir. Il est à peu près impossible de restreindre le débat dans les limites où il devrait être maintenu d'après les règlements ; il est difficile, dans bien des occasions, de dire si un argument se rapporte ou non à la question. Pour le moment nous discutons le district de Middlesex, et l'honorable député de Simcoe s'interpose avec l'assertion que l'Acte de remaniement de 1882 n'a pu être très injuste, parce que le débat n'a occupé que fort peu de temps. C'est là l'essence de son raisonnement dégagé des petits incidents qui se sont produits. Maintenant, je m'en remets à l'honorable chef de l'opposition : un tel raisonnement se rapporte-t-il à la question qui nous est soumise ?

M. R. L. BORDEN : Je diffère d'opinion avec mon très honorable ami sur ce point. Ni le président, ni mon très honorable ami, ni personne autre ne peut mettre fin à un débat sous prétexte qu'un raisonnement n'est pas bon. Le président a posé une règle qui, à mon avis, va soulever des difficultés. Je suis très désireux d'appuyer le président, et je reconnais que sa tâche est difficile. Mais je fais observer qu'il s'impose un devoir très onéreux en envisageant cette question comme il le fait. Il dit que quelques phrases relatives à un sujet étranger à la dicussion peuvent être permises, de même qu'un discours complet pour et contre, mais qu'on doit s'arrêter là.

Or, je ne crois pas qu'une règle de cette nature soit applicable en cette Chambre. Quant à ce qui a eu lieu hier, je ne crois pas me tromper ; car le président, du commencement à la fin, considéra cet amendment de mon honorable ami de Norfolk-sud comme absolument contraire au règlement ; et il fut d'avis, si j'ai bien compris, que ce n'en était pas un sur lequel le comité pût être appelé à se prononcer. Pour cette raison, je déclarai que la seule manière dont nous pourrions être appelés à voter sur cet amendement, par suite de la décision du président, c'était en qualité d'arbitres et non comme membres de la Chambre. Par conséquent nous restons dans la position que j'ai dit, savoir : que nous discutions hier exactement cette question, et qu'il n'est guère possible à l'heure actuelle d'interrompre cette discussion. Mais qu'avons-nous fait cet après-midi ? Le ministre des Travaux publics a fait une comparaison—c'est là que l'erreur a été commise—entre le prétendu gerrymander de 1892, et le prétendu gerrymander d'aujourd'hui. Cela ayant été fait, nous avons entamé cette discussion, et l'ayant entamée, nous ne pourrons que difficilement être empêchés d'aller jusqu'au bout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme membre de cette Chambre, M. le président, je suis très désireux de faire accepter votre décision. Je reconnais, comme le chef de la gauche, la position difficile dans laquelle vous vous trouvez. Je le dis en ma qualité de principal délinquant ; je suis probablement le seul député qui ait été rappelé deux fois à l'ordre par vous dans le cours de ce débat. Je ne me rendais pas compte que j'étais en contravention du règlement. J'ai compris hier que l'honorable député de Norfolk-sud fut autorisé à proposer son amendement, et qu'il fut entendu qu'une discussion générale pourrait avoir lieu à cette occasion. Je ne faisais que suivre l'exemple du député de Norfolk-sud qui avait pris la parole sur cet amendement, ainsi que l'exemple d'autres députés de la gauche, bien que je sois le seul qui ait été rappelé à l'ordre.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT: Je n'ai pas rappelé l'honorable ministre à l'ordre aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire simplement dire au président que nous sommes tous désireux de nous conformer à ses décisions, et que nous nous rendons tous compte des difficultés de sa tâche. Mais je désire soumettre à sa considération la question de savoir s'il ne serait pas expédient d'accorder une grande latitude dans la discussion de chacun de ces articles. Nous sommes tous désireux de l'appuyer à tous égards ; mais tout le monde n'a pas l'habilité du chef de la gauche qui tout en faisant des allusions à des bills antérieurs, ne cesse pas d'être en conformité des règles de la Chambre. Je vous soumettrais, M. le président, de permettre aux députés des deux partis, de faire allusion à d'autres sujets, pourvu que ce soit simplement sous forme d'illustration et de comparaison.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Certes, je suis très reconnaissant des bons avis qui me sont donnés par les honorables députés de l'un et de l'autre parti ; mais lorsque j'en viens à examiner la question, je m'aperçois qu'il n'y a pas de règle fixe pour ma gouverne. Il me faut ou m'en tenir aux règlements, que c'est mon devoir de faire observer, ou me conformer aux avis des honora-

bles députés et laisser la discussion se faire au hasard. Je suis censé pouvoir exercer mon jugement sur la question de savoir si le débat est en conformité du règlement ou non. Je pense que les honorables députés des deux côtés de la Chambre reconnaissent que j'ai donné beaucoup de latitude dans la discussion de la question ; mais lorsqu'on soumet à la Chambre des résolutions qui sont absolument contraires au règlement, je suis tenu en conscience, en justice pour moi-même et en justice pour la Chambre, de décider que ces procédures sont irrégulières. Si je permettais aux honorables députés de soumettre de telles propositions à la Chambre, je me placerais dans une position tellement fausse que je ne pourrais jamais me justifier, dans le présent ou à l'avenir. Il est facile pour les honorables députés, qui ne sont chargés d'aucune responsabilité quant au maintien des règlements, de donner des conseils, beaucoup plus qu'il ne l'est de les mettre en pratique. Tout en étant disposé à donner une latitude raisonnable, je ne puis permettre aux honorables députés de se chamailler au sujet d'événements qui ont eu lieu il y a vingt-trois ans, sans que nous avancions le moindrement dans la discussion du sujet. J'espère que ces honorables messieurs se rendront compte de la responsabilité de ma charge, et m'appuieront lorsque je cherche à remplir mon devoir.

L'article est adopté.

Article 46—Perth.

M. BLAIN : Mon honorable ami de Perth (M. Maclaren) n'est pas à son siège en ce moment. Je pense que le comité devrait laisser cet article en suspens jusqu'à ce que l'honorable député soit présent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra-t-il dire si le représentant de Perth a exprimé le désir que cet article soit réservé. Personne ne serait plus heureux que moi de l'obliger. J'ai vu cet honorable député, qui est un de mes amis personnels, en cette Chambre aujourd'hui. Je pense que nous ferions mieux d'adopter l'article ; et si l'honorable député désire en parler plus tard, il n'y aura pas d'objection à ce qu'il le fasse.

M. BLAIN : N'est-il pas d'usage de réserver un cas de cette nature lorsque le député intéressé n'est pas à son siège? Je ne demande rien qui ne soit raisonnable. L'honorable député est dans le parlement, mais il n'est pas à son siège en ce moment. Il ne lui arrive pas souvent de prendre la parole, et nous devrions, à mon avis, lui donner l'occasion de se faire entendre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne voit-il pas que ma proposition n'enlève pas au représentant de Perth aucun de ses privilèges, dans le cas où il se représentera dans la Chambre en aucun temps pendant la discussion de ce bill? J'ai supposé que l'honorable député n'était pas désireux de discuter la question ; et j'ai plus de raison de supposer cela, que l'honorable député de Peel (M. Blain) de supposer le contraire. Mais s'il désire discuter la question, il aura l'occasion de le faire.

M. INGRAM : Si l'article est adopté, comment pourrez-vous faire le changement?

Le PREMIER MINISTRE : Il pourra demander qu'il soit considéré de nouveau.

L'article est adopté.

Article 47—Peterborough.

M. CLARKE : Quelle est la population de ces deux districts actuellement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La population de Peterborough-est est de 16,291, et celle de Peterborough-ouest, de 20,204.

M. INGRAM : La population totale est d'un peu plus de 36,000. L'honorable ministre voudrait-il dire s'il y a d'autres comtés dans Ontario avec une population plus forte que Peterborough et n'ayant qu'un seul membre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en connais pas.

M. INGRAM : Carleton, je crois, a un peu plus de 36,000.

M. BENNETT : Que dites-vous de Victoria?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pense pas que Carleton ait ce nombre d'habitants, avec ses bornes actuelles. Quant à Victoria, j'en suis certain.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de ce comté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peterborough-est, 16,291 ; Peterborough-ouest 20,704.

M. CLANCY : Cela comprend le township de Monaghan-sud?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Il appartient à Northumberland?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense que oui.

M. CLANCY : Le comté de Peterborough a une population de 36,066, ce qui est beaucoup moins que le chiffre réglementaire donnant droit à deux représentants. Les chiffres cités par l'honorable ministre des Travaux publics comprennent la population de Monaghan-sud.

M. CLARKE : Cela donne une population de 18,497.

M. LANG : La population de Peterborough est de 36,999, y compris Monaghan-sud.

M. INGRAM : Et sans Monaghan-sud.

M. LANG : 36,066.

M. INGRAM : Par conséquent, il reste au-dessous du chiffre réglementaire.

M. LANG : Monaghan-sud a été compris dans Peterborough à partir de 1867, et nous devons en tenir compte dans la détermination du nombre des habitants de ce comté. En ce qui regarde le parti libéral, il serait heureux de se débarrasser de Monaghan-sud, car ce township a toujours donné une majorité conservatrice. La raison pour laquelle le comté l'a laissé dans Peterborough-ouest, c'est qu'il voulait donner aux conservateurs, dans cette circonscription une chance de se réchapper. Il s'est produit un grand changement d'opinon dans Peterborough-est. L'opinion publique a été tellement éclairée dans ce comté, qu'un libéral pourrait l'emporter facilement.

M. COCHRANE : Cet arrangement donne aussi aux libéraux de Northumberland-ouest une meilleure chance de l'emporter.

M. R. L. BORDEN : Peterborough, sans Monaghan-sud a une population de 36,066, et avec Monaghan-sud de 36,995. Pourquoi donner à cette circonscription deux représentants, lorsque vous n'en donnez qu'un à Victoria-Haliburton dont la population est de 38,515?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami peut probablement donner la raison plus facilement que moi, puisqu'il était membre du comité et que je ne l'étais pas. Mais la seule raison que je connaisse est celle donnée par l'honorable député de Lanark (M. Haggart) que c'était un compromis.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que c'est qui était un compromis ?

Le PREMIER MINISTRE : Il va falloir citer de nouveau à mon honorable ami les paroles de l'honorable député de Lanark-sud.

M. R. L. BORDEN : En ce qui regarde Victoria-Haliburton, je ne sache pas que personne ait jamais prétendu qu'il y ait eu un compromis ; et même en admettant que ce soit par suite d'un compromis que deux représentants ont été accordés à Peterborough, je ne vois pas que ce soit là une raison de ne donner à Victoria-Haliburton qu'un seul représentant. Mon très honorable ami se rappellera que Lanark avec une population de 37,242, Leeds, avec une population de 37,976, Brant, avec une population de 38,140, ont chacun deux représentants ; tandis que Victoria-Haliburton dont la population, qui s'élève à 38,515, est plus considérable que celle d'aucun de ces comtés n'a qu'un seul représentant.

Le PREMIER MINISTRE : Si nous donnions à Victoria-Haliburton deux députés, Peterborough ne pourrait en avoir qu'un ; et si nous donnons deux représentants à Peterborough, Victoria-Haliburton ne peut en avoir deux également. Il faut qu'un de ces comtés se contente d'un seul représentant. Quant au compromis, je renvoie mon honorable ami encore une fois aux paroles prononcées par l'honorable député de Lanark-sud, à la page 11,314 des Débats :

> Il y a peut-être lieu d'expliquer mon attitude en ce qui a trait au comté de Carleton. En vertu de la règle posée par l'honorable premier ministre, il n'y a pas le moindre doute que le comté de Carleton devrait élire deux députés. Deux townships de ce comté : Osgoode et Gloucester sont annexés au comté de Russell depuis 1865. Ils font partie de ce comté en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.
>
> Les partisans du gouvernement qui faisaient partie du comité ont prétendu qu'on ne devait pas toucher à ces townships. Nous avons insisté sur le droit absolu que Carleton avait à deux représentants et, pour en arriver à un compromis, le ministre de la Justice s'est désisté de l'opinion qu'il avait exprimée relativement aux comtés unis, à savoir : qu'il ne fallait pas les diviser, si ce n'est conformément à leurs limites respectives et nous a accordé pour le comté de Leeds un représentant que nous n'avions peut-être pas le droit d'avoir, et il a obtenu en échange deux députés pour Peterborough. Nous avons consenti en ce qui concernait Peterborough ; et je crois qu'à cet égard, le ministre a fait erreur, car il est probable que nous remporterons la victoire dans les deux districts de Peterborough.

C'est là le compromis fait par l'honorable député de Lanark. Si Peterborough ne devait avoir qu'un représentant, Victoria pourrait en avoir deux ; mais Victoria n'en obtenant qu'un, Peterborough en aura deux. Il aurait peut-être été aussi juste de faire une chose que l'autre ; mais dans les circonstances de cette nature, il faut savoir prendre et laisser. Vous ne pouvez poser une règle qui s'applique automatiquement. Il fallait que Victoria ou Peterborough perdît un député, et le sort tomba sur Victoria.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois faire observer que ce n'est pas là ce que voulait dire l'honorable député de Lanark. En vertu de la règle suivie, Peterborough avait droit à deux représentants.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est facile pour l'honorable député de dire non ; mais c'est bien le cas. Qu'on me permette de faire cette déclaration-ci en réponse au chef de l'opposition. Le comté de Peterborough avait droit à deux représentans avant le comté de Victoria. La population de Peterborough, sans le township de Monaghan-sud, est de 36,066, tandis que le comté de Victoria n'avait que 31,952 habitants.

M. CLANCY : Et Haliburton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après la règle, Peterborough avait droit à deux membres avant Victoria ; et l'entente unanime du comité fut que, si Peterborough devait avoir deux membres, le township de Monaghan-sud lui serait annexé.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il répéter ce qu'il vient de dire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une fois qu'il eût été décidé que le comté de Peterborough aurait droit à deux représentants, on se demanda ce qu'on ferait de Monaghan-sud qui est compris dans les limites du comté municipal de Northumberland ; et on en arriva à la conclusion que ce serait une grande erreur que de remettre Monaghan-sud dans Northumberland, vu que Monaghan se trouve en communauté d'intérêts avec la ville de Peterborough. Il ne se produisit pas de divergence d'opinion à cet égard. Après qu'il eût été décidé que Peterborough aurait deux membres, ce à quoi le député de Lanark donna son consentement ce fut de laisser Monaghan-sud dans Peterborough-est. Préalablement à cela il avait été décidé que Peterborough aurait deux représentants ; et ce n'est pas en vue d'augmenter la population de ce comté, que Monaghan lui fut annexé. Le chef de l'opposition a raison de dire que le comté de Victoria-Haliburton a une population plus considérable que Peterborough; d'après la règle, avant que Haliburton fut annexé à Victoria, Peterborough avait plus de droits à deux représentants que Victoria.

M. R. L. BORDEN : Je refuse absolument de reconnaître que j'aie fait aucun arrangement ou compromis en vue de donner deux représentants à Peterborough.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'était pas nécessaire ; il n'était aucunement besoin de compromis.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas eu à faire de compromis, parce qu'en vertu de la règle que j'avais proposée, Peterborough et Victoria-Haliburton également, avaient droit à deux représentants chacun. Victoria et Haliburton, une fois réunis, avaient plus de droit à deux représentants que Peterborough, leur population excédant de 2,000 celle de Peterborough. Il n'y a pas de raison pour que mon honorable ami refuse d'accorder deux représentants à Victoria-Haliburton, sauf une, qu'il connaît très bien, et que le président du comité connaît très bien ; et il n'est pas nécessaire que j'en parle. D'après la règle que j'avais posée, Peterborough avait droit absolument à deux représentants ; le comté suivant immédiatement, était celui de Russell, lequel, avec les townships d'Osgoode et de Gloucester ne comptait que 35,166 habitants, tandis que Peterborough en avait 36,066. Personne ne contesta que Peterborough eut droit à deux représentants ; mais si Peterborough avait ce droit, alors Victoria-Haliburton, ayant une population plus considérable que quatre autres comtés à qui on a accordé deux représentants, aurait dû obtenir aussi le droit d'élire deux députés. Je n'ai jamais pu me faire expliquer par le premier ministre pourquoi Victoria-Haliburton, formant un seul dstrict électoral, n'obtient qu'un seul représentant, tandis qu'on accorde deux représentants à quatre comtés dont les populations sont moins nombreuses que la sienne. Voilà donc une contradiction flagrante dans ce bill dont mon très honorable ami est si fier; quatre comtés dont les populations sont inférieures à élire deux représentante chacun tandis que le comté de Victoria avait deux représentans dans le passé n'en aura plus qu'un.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SPROULE: Si j'ai bien compris le ministre des Travaux publics, le principe adopté relativement aux comtés, fut appliqué à tous les comtés sans distinction, sans tenir compte s'ils avaient été ou non agrandis subséquemment. Mais virtuellement, ce n'était pas appliquer le principe du tout que de l'appliquer à un comté avec ses bornes municipales, pour ensuite annexer à ce comté d'autres townships. De cette manière, le principe n'a réellement pas été appliqué dans le cas de Peterborough non plus que dans celui de Victoria; car le chiffre de la population de ces comtés fut calculé en vue de leur représentation avant qu'on leur eût annexé certains territoires. Or, la division qu'on fit ainsi était défectueuse à deux égards, suivant moi. En premier lieu, le principe du maintien des limites de comtés, représenté comme sacré par le très honorable premier ministre, s'est trouvé violé. En second lieu, légitimement, le calcul de la population n'aurait dû se faire qu'une fois la population totale de ce comté connue. Nous avons ajouté au comté de Peterborough un township dont il aurait fallu tenir compte lorsqu'on fit le calcul de sa population en vue de déterminer le nombre de ses représentants; autrement le principe ne saurait être équitablement appliqué.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis efforcé d'expliquer ce cas aussi clairement que possible. Il y a des exceptions à toutes les règles.

Mais mon honorable ami doit se rappeler que la règle a été adoptée avant que l'on sût comment elle fonctionnerait. En vertu de cette règle, le comté de Peterborough avait droit à deux députés, à moins, ainsi qu'on l'avait fait remarquer, que quelque chose n'intervînt. Après l'adoption de cette règle on constata que Peterborough aurait droit à deux députés bien qu'il fût le plus

bas sur la liste des comtés ayant droit à cette représentation. On se rappellera aussi qu'à titre de membre du comité et dans le but de répartir également la population, j'ai conseillé d'ajouter le comté de Haliburton au district de Muskoka. Si cela avait été fait, on n'aurait pas eu d'excuses pour demander deux députés dans Victoria au lieu de les donner à Peterborough, Plus tard, des représentantions furent faites au comité, plus particulièrment par lhonorable député de Victoria-nord (M. Hughes) et par des citoyens d'Haliburton. Ces derniers disaient que même si Victoria ne devait pas avoir deux députés ils préféraient appartenir à ce comté ; par conséquent ma recommandation d'ajouter Haliburton à Muskoka n'a pas été adoptée. J'ai alors proposé, et tout le comité a adopté cette manière de voir, d'unir Haliburton à Victoria. Mais il était parfaitement entendu que cela ne donnerait pas à Haliburton et Victoria le droit d'avoir deux députés.

M. R. L. BORDEN : Avec qui cela avait-il été entendu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Premièrement, les plus vives instances ont été faites par le député du comté. Quand il a demandé d'ajouter Haliburton à Victoria, je lui ai fait observer que cela ne donnerait pas à ces comtés le droit d'avoir deux députés à la place de Peterborough.

M. SPROULE : Pourquoi?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que comme je viens de l'expliquer, la règle avait été adoptée avant d'être appliquée aux différents comtés de la province, et Peterborough était au nombre des comtés devant avoir deux députés.

M. SPROULE : Quelle est la population de Peterborough, sans Monaghan-sud?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'elle est de 36,066, et celle de Victoria de 31,000. Quand mon honorable ami aura étudié les chiffres à tête reposée, il comprendra mieux la situation. S'il habitait le comté de Peterborough, il partagerait l'opinion du représentant et de la population de ce comté. Il défendrait les droits de Peterborough en s'appuyant sur la règle qui a été adoptée. Nul membre du comité n'a combattu la proposition faite par l'honorable député de Victoria-nord. Dans tous les cas, l'honorable député de Lanark-sud qui représentait la gauche devant le comité a consenti à cette proposition ainsi qu'il l'a déclaré ici même. Plus tard, on a discuté la question de savoir à quel district appartiendrait Monaghan-sud et il fut convenu que l'on s'écarterait de la règle concernant les limites des comtés, dans ce cas-là, et que Monaghan-sud qui appartient à Northumberland pour les fins municipales serait uni à Peterborough-ouest.

M. SPROULE : En déterminant la représentation de Northumberland n'a-t-il pas tenu compte de Monaghan-sud?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La première fois, oui.

M. SPROULE : Et plus tard, ce canton a été enlevé et ajouté à Peterborough?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais expliquer que tout cela a été pris en considération. Par exemple, j'ai proposé de mettre la ville de Trenton dans Northumberland, et je n'y ai renoncé que sur les représentations de la minorité du comité. Géographiquement, cette ville fait partie du comté de Hastings, bien qu'elle en soit séparée pour les fins municipales ; on me dit qu'à tous autres égards, elle appartient plus à Northumberland qu'à Hastings. En dépit de la disproportion dans la population, on insista auprès du comité pour que cette ville fût laissée dans Hastings. J'ai consenti à cela, et je me suis soumis aux désirs de la minorité. Cette différence dans la population n'aurait pas été aussi marquée, ni dans un comté ni dans l'autre, si ma proposition avait été adoptée.

Pour en revenir à la question, je crois avoir exposé clairement les raisons pour lesquelles Victoria et Haliburton ne doivent faire qu'un seul district électoral et pourquoi la règle posée par mes honorables amis, doit être appliquée dans le présent cas.

M. R. L. BORDEN : Pour ce qui me concerne, il n'a jamais été convenu que Victoria et Haliburton seraient réunis et n'auraient qu'un seul député, et je serais bien surpris d'apprendre que l'honorable député de Lanark ait consenti à cet arrangement. Je suis convaincu que s'il était ici ce soir, il ne corroborerait pas ce que vient de dire l'honorable ministre. Ce dernier prétend que cela a été fait en vertu d'une règle quelconque. Je ne connais pas de règle qu'on puisse appliquer au cas actuel, à moins qu'il en existe une qui dise que lorsqu'un comté et un comté projeté seront réunis, la population totale des deux comtés, n'entrera pas en ligne de compte pour en déterminer la représentation. Je ne sache pas que le comité ait jamais adopté une règle semblable. Le raisonnement de l'honorable ministre consiste en ceci : on prend d'abord le comté de Victoria et on lui assigne un député d'après sa population, ensuite, on lui ajoute un comté dont on projète la formation et dont la population est de six ou sept mille et l'on ignore entièrement cette population en déterminant la représentation. Je n'ai jamais donné la moindre approbation à un pareil argument. Une semblable règle n'a jamais été adoptée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement que non.

M. R. L. BORDEN : Cependant, ce n'est qu'en vertu d'une règle semblable qu'on pourrait excuser ce qui a été fait. La règle que j'ai demandé au comité d'adopter, donnerait deux députés à Peterborough, et deux aussi à Victoria et Haliburton. Il n'y a pas

de règle pour donner deux députés à Peterborough et un seul à Victoria et Haliburton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes parfaitement d'accord. L'honorable député de Bothwell m'a carrément contredit cet après-midi, parce que j'avais dit que Victoria avait droit à deux députés en vertu de la règle adoptée. L'honorable chef de l'opposition et moi sommes d'accord. Il admet qu'en vertu de la règle qu'il a lui-même posée et qui a été adoptée, Peterborough a droit à deux députés.

M. R. L. BORDEN : Oui, et Victoria-Haliburton aussi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Bothwell nie cela.

M. CLANCY : Ce n'est pas cela. Je dis que ni Peterborough ni Victoria pris isolément, sans aucune addition, n'ont droit à deux députés parce qu'ils sont tous deux au-dessous de l'unité. Cependant en vertu de la règle posée par l'honorable chef de l'opposition, Peterborough serait plus près de l'unité et aurait droit à deux députés en vertu de la dernière partie de la règle. Voici ce qui a été fait : La canton de Monaghan a été ajouté à Peterborough, et Haliburton à Victoria, afin que la règle puisse s'appliquer aux deux. Après cela, le district qui avait la plus forte représentation a été laissé de côté et deux députés ont été donnés à l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes tout à fait d'accord. C'est exactement ce que j'explique à l'honorable député depuis une semaine, et je vois avec plaisir qu'il admet enfin que j'avais raison. Le chef de l'opposition et moi nous nous entendons parfaitement sur l'application de la règle, mais l'honorable député de Bothwell a toujours prétendu le contraire.

M. CLANCY: Non, je répète que Peterborough était au-dessous de l'unité et s'il y avait un seul comté dont la population dépasserait d'un, celle de Peterborough, ce dernier comté qui est de 550 au-dessous de l'unité, n'aurait pas droit à deux députés ; mais comme il n'y a pas de comté entre lui et l'unité, on peut lui appliquer la deuxième partie de la règle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le seule question est donc de savoir pourquoi Peterborough doit avoir deux députés et Victoria-Haliburton, un seul. L'honorable député a tort d'affirmer qu'on avait un but secret en annexant Monaghan à Peterborough. Cette adjonction n'a été faite qu'après qu'il fût décidé que Peterborough aurait deux députés. J'ai expliqué à l'honorable député de Grey que sans l'arrangement qui a été fait, c'est Victoria-Haliburton qui aurait eu deux députés au lieu de Peterborough, et le chef de l'opposition a dit qu'il se réservait le droit de proposer que deux députés fussent accordés à Victoria et Haliburton. Il en a donné avis sous forme d'amendement à la proposition générale, mais il demande pas pour cela qu'un député soit enlevé à Peterborough. Il lui faudrait enlever un député à Middlesex pour le donner à Victoria et Haliburton.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas que l'honorable ministre se serve du mot "arrangement" dans un sens qui pourrait créer une fausse impression. En tant que j'y suis concerné, il n'y a pas eu d'arrangement pour donner un seul député à Victoria et laisser ce comté tel qu'il est. La proposition que j'ai faite au comité aurait eu pour résultat de réunir Victoria et Haliburton avec deux députés. Je suppose que l'honorable ministre, quand il se sert du mot "arrangement" veut parler d'une entente entre les membres de la majorité du comté. Pour ce qui me concerne, il n'y a pas eu d'arrangement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que mon honorable ami a toujours été de cette opinion, mais je ne crois pas que telle était l'attitude de l'honorable député de Lanark ; je ne crois pas non plus qu'il ait fait des objections à la proposition de la minorité du comité sur ce point. Du moins, il n'y a rien à cet effet dans le compte rendu des délibérations. J'admets que le chef de l'opposition n'a jamais consenti à ce que Victoria et Haliburton n'aient pas deux députés.

M. BLAIN : Dans la proposition soumise par les membres libéraux du comité, je vois qu'Haliburton et Muskoka devaient être réunis et n'avoir qu'un seul député. Le ministre des Travaux publics peut-il nous dire qui est responsable de ce changement? Pourquoi a-t-on enlevé Haliburton à Muskoka pour le donner à Victoria?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens d'expliquer cela aussi clairement que possible, mais je vais l'expliquer encore. L'honorable député admettra que la proposition que j'ai soumise est différente de celle que nous avons dans le bill actuel.

Parmi tous ceux qui ont fait des représentations au comité, l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) est celui qui a le plus insisté pour qu'Haliburton fût réuni à Victoria, que ce district eût deux représentants ou non. Je ne puis pas me rappeler toutes les représentations qui ont été faites au comité, mais les raisons données par l'honorable député sont celles qui ont eu le plus de poids et qui ont décidé le comité à prendre cette résolution.

M. BLAIN : Je ne crois pas que l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) ni

l'honorable député de Victoria-sud (M. Vrooman) soient responsables de ce changement. Ces deux députés ont discuté la question hier, devant la Chambre, et se sont prononcés en faveur de la réunion d'Haliburton à Victoria. Mais ils n'ont jamais consenti à ne donner qu'un seul député à ces deux comtés réunis—ils ont voté tous deux hier soir pour avoir deux représentants. Je ne vois donc pas que l'honorable ministre puisse mettre la responsabilité sur l'un ou l'autre des honorables représentants de Victoria.

Le chef de l'opposition dit qu'il n'y a jamais eu d'arrangement et que les députés de l'opposition n'ont jamais fait de propositions. Il n'est donc que juste de supposer que c'est l'honorable ministre et ses amis dans le comité, qui sont responsables de ces changements. Ce que la Chambre ne comprend pas, c'est comment il se fait qu'après avoir réuni Haliburton à Victoria et après avoir donné à ce district une plus forte population que celle de Peterborough qui est le comté voisin, on donne deux députés à Peterborough et un seul à l'autre. Puisque les représentants de Victoria ne sont pas responsables de cette décision, et puisque le chef de l'opposition déclare que cette proposition n'a jamais été faite par un membre de son parti, il faut en conclure que la responsabilité en retombe sur le ministre des Travaux publics et ses amis, bien que cela soit contraire au principe qu'ils ont eux-mêmes établi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Blain) connaît les faits et il a le rapport entre les mains. Je ne vois pas pourquoi il " supposerait " quoi que ce soit. Bien qu'il ait raison quand il dit que les deux représentants de Victoria demandaient deux députés pour ce comté, si cela était possible, il se trompe quand il dit que tous deux ont combattu la réunion d'Haliburton à Victoria. Bien au contraire, hier l'honorable député de Victoria-nord a parlé en faveur de cette réunion. L'honorable député (M. Blain) assistait-il à cette séance?

M. BLAIN : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il avait été absent, je lui aurais conseillé de consulter les Débats. Il y verrait que l'honorable député de Victoria-nord a déclaré hier qu'il avait plaidé aussi habilement et aussi éloquemment possible devant le comité, et qu'il constatait avec plaisir que ses recommandations avaient été favorablement accueillies par la majorité et qu'il avait réussi à obtenir ce qu'il demandait.

M. INGRAM : Qu'a-t-il obtenu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La réunion d'Haliburton à Victoria. N'est-ce pas cela?

M. INGRAM : Oui, c'est parfait jusque-là, mais ensuite?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qui a été adopté par le comité. Je ne cherche pas à échapper à la responsabilité qui m'incombe comme membre de ce comité. J'avoue que j'avais fait une proposition différente de celle-ci, mais j'ai considéré que les raisons qui étaient données étaient justes, et je me suis soumis. J'ai compris que tout le comité a été convaincu comme moi qu'il était préférable de réunir Haliburton à Victoria. La seule divergence d'opinion entre le chef de l'opposition et moi s'est produite sur la question de savoir si ce district aurait deux représentants ou un seul.

M. BLAIN : Ce que je veux savoir c'est qui est responsable de cet état de choses ? L'honorable ministre ne prétendra certainement pas que c'est grâce au député de Victoria-nord, si Victoria et Haliburton sont réunis avec un seul député. J'ai examiné tout le compte rendu des délibérations du comité et je n'y ai pas trouvé un mot du député de Victoria-nord demandant que les comtés réunis de Victoria et Haliburton n'eussent qu'un seul représentant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député (M. Blain) veut bien me le permettre, je lui rappellerai que j'ai déclaré ici même que le représentant de Victoria-nord était d'opinion que le district devait avoir deux députés, mais qu'il préférait voir Haliburton réuni à Victoria, même si ce district ne devait avoir qu'un seul représentant.

M. BLAIN : Cela se trouve-t-il dans le compte rendu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On peut le voir dans le compte rendu et dans les Débats de cette Chambre.

M. BLAIN : Nous avons donc la déclaration du ministre lui-même que l'honorable député de Victoria-nord, quand il s'est présenté devant le comité, a demandé la réunion d'Haliburton à Victoria. Qu'a-t-il demandé de plus ? Il a demandé qu'Haliburton et Victoria, ainsi réunis, eussent deux représentants. L'honorable ministre ne niera pas cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque je l'ai déjà admis au moins cinquante fois, je ne vois pourquoi je le nierais à présent.

M. BLAIN : Alors, je ne comprends plus rien. Le ministre déclare que le représentant de Victoria n'est pas responsable de cet état de choses ; le représentant de Victoria-sud n'en est pas responsable non plus, puisqu'il a lui-même proposé hier que le district de Victoria-Haliburton eût deux représentants ; le chef de l'opposition déclare qu'il n'y a jamais eu d'entente à ce sujet. Or, je voudrais savoir qui est responsable de cet état de choses. On donne deux représentants à un comté qui a moins

de population que Victoria, pendant qu'on réduit à un seul député, le représentation de Victoria.

Une VOIX : Oh ! oh !

M. BLAIN : J'entends la voix de l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson). Ne pourrait-il pas se tenir tranquille ?

M. THOMPSON : L'honorable député d'Haldimand se tenait tranquille ; il était à lire un journal qu'il trouvait beaucoup plus intéressant que d'écouter l'honorable député (M. Blain).

M. BLAIN : Je ne m'étonne pas d'apprendre que l'honorable député (M. Thompson) n'écoutait pas. On ne l'a jamais vu suivre une discussion dans cette Chambre. Il n'en a jamais le temps. Je l'ai souvent observé. Chaque fois qu'il prononce un discours, il quitte la Chambre immédiatement après. Il n'a jamais le temps d'écouter ce qu'on lui dit. Il est toujours très occupé à ne rien faire. Je n'aime pas à être interrompu et je n'ai pas autre chose à dire à l'honorable député.

Je voudrais avoir une réponse de l'honorable ministre des Travaux publics, et j'espère qu'il me la donnera. Quand il a proposé de réunir Muskoka et Haliburton et de ne leur donner qu'un député, et que cette proposition a été modifiée de manière à réunir Haliburton à Victoria, je voudrais savoir du ministre ou du président du comité qui a proposé ce changement.

M. THOMPSON (Haldimand) : Avant qu'on réponde à cette question, je voudrais avoir une explication de l'honorable député de Peel (M. Blain). D'après ce que je comprends, il a jugé à propos de m'attaquer parce qu'un député de la droite, ennuyé de l'entendre discourir, s'est permis de bâiller assez haut. Je tiens à dire que ce n'est pas moi——

M. BLAIN : L'honorable député me permettra——

M. THOMPSON (Haldimand) : Je tiens à dire que ce n'est pas moi le coupable. Je n'ai pas bâillé, mais si j'avais bâillé, M. le président, je crois que j'aurais été bien excusable de le faire.

Il est suffisant d'écouter les déblatérations de l'honorable député pour avoir envie de bâiller. Il prétend que je n'écoute jamais parsonne. Je ne savais pas qu'il me surveillait ; mais je crois que je suis les délibérations de la Chambre aussi attentivement que lui ; mais j'use de discernement et je ne l'écoute pas.

M. BLAIN : M. le Président, vous avez bien fait de ne pas rappeler l'honorable député à l'ordre, bien que ses remarques fussent assez étrangères au sujet qui nous occupe. Je répète qu'il n'y a pas un seul député aussi indifférent que lui aux discussions qui ont lieu dans cette Chambre. Je ne tiens pas à lui faire la leçon, mais j'avais cru que c'était lui qui s'était permis de bâiller pendant que je parlais. Si je me suis trompé, il n'est pas en cause et mes remarques s'adressent à celui qui a bâillé et m'a interrompu.

M. THOMPSON (Haldimand) : Vous vous êtes certainement trompé.

M. BLAIN : L'honorable député ne m'a pas laissé le temps de le dire plus tôt et qu'il s'explique avec la Chambre. Il ne me reste plus qu'à demander au ministre de répondre à ma question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette que l'honorable député ait été si prompt à attaquer personnellement mon honorable ami, le député d'Haldimand. S'il s'est cru offensé, il aurait dû s'assurer d'abord, d'où venait l'offense, avant d'accuser qui que ce soit. Je suis certain que ce n'est pas l'honorable député d'Haldimand qui a fait du bruit, soit en bâillant ou autrement.

L'honorable député désire savoir qui a fait des représentations au comité et pourquoi ce changement a été effectué. J'ai déjà expliqué cela au long. L'honorable député de Victoria-nord et d'autres ont fait des représentations au comité. L'honorable député de Victoria-nord tenait beaucoup à ce changement, comme nous en avons eu la preuve par son discours d'hier sur cette question. L'honorable député de Peel voudrait aussi savoir qui est responsable du bill qui est actuellement soumis à la Chambre. Je dois lui dire que c'est la majorité des membres du comité, les membres de la droite, et aussi l'honorable député de Victoria-nord, du moins pour ce qui concerne cete partie du bill.

M. INGRAM : Je comprends que l'honorable député de Victoria-nord s'opposait à la réunion d'Haliburton à Muskoka et qu'il a expliqué au comité qu'Haliburton devait être annexé à Victoria. Mais voici à quoi je veux en venir. Nous avons fixé l'unité de la représentation à 24,381. Il s'agit, par conséquent, de savoir à quelle représentation Victoria et Peterborough ont droit, en partant de cette unité. La population de Peterborough est de 36,066, et n'a pas droit, par conséquent, à deux députés. La population de Victoria est de 31,952, et ce comté n'a pas droit, non plus, à deux représentants. Jusqu'ici, nous sommes d'accord. Mais, après cela, qu'ont fait les membres libéraux du comité? Ils ont adjoint Monaghan à Peterborough, ce qui lui donnait une population à 36,995 ; ils ont ensuite ajouté Haliburton à Victoria, cequi lui donnait une population de 38,511. L'injustice réside en ceci, qu'on donne deux représentants à Peterborough dont la population est moindre que celle de Victoria, pendant qu'on n'en donne qu'un à Victoria-Haliburton. C'est de cela que nous nous plaignons. Vous donnez deux députés à la circonscription dont la population est moindre, au lieu de les donner à celle dont la population est plus forte. Le

ministre des Travaux publics voudrait faire croire qu'un arrangement a été conclu devant le comité, en vertu duquel le district le moins peuplé aurait deux représentants, mais le chef de l'opposition nie cela. Par conséquent, la règle n'a pas été appliquée comme le gouvernement aurait dû l'appliquer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué comment l'arrangement a été conclu. Si l'honorable député cherchait à appliquer la règle, il constaterait que ce n'est pas Peterborough qui perdrait un député. S'il croit avoir raison qu'il propose un amendement dans ce sens. Quoi qu'on en dise, il y a eu un arrangement, comme l'admet l'honorable député de Lanark, car sans cela, c'est le comté de Leeds-Grenville qui aurait perdu un député et nous avons agi pour le mieux, dans les circonstances.

M. INGRAM : Hier soir quelqu'un a proposé que Victoria-Haliburton aient deux députés et j'ai donné des chiffres et des faits pour prouver qu'ils y avaient droit, mais malgré cela le gouvernement a rejeté l'amendement. Cependant, chaque fois que nous faisons une objection, un ministre ou un partisan du gouvernement nous dit : Pourquoi ne proposez-vous pas un amendement ? Je n'en propose pas parce que cela ne servirait qu'à permettre au gouvernement de continuer et prolonger la duplicité et la duperie dont il a fait preuve dans toute cette affaire.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) s'est servi d'expressions que pas un député de la gauche n'a employées au cours de ce débat. Il a parlé de " l'infâme gerrymander " de 1882, d' " assassinat politique " et autres formules semblables. Nous ne nous sommes pas encore permis de pareilles épithètes, mais après ce qui vient d'être mis au jour, je considère que nous serions excusables de le faire.

J'ai ici la liste de tous les comtés, dans le bill, et je constate que ce dernier est exactement semblable à cette fameuse proposition préparée le 11 mai. Nous avons consacré et sanctionné l'hypocrisie, la duperie dont nous sommes les victimes depuis le 11 mai, en allant devant le comité exposer nos vues sur les différents comtés. Voilà tout ce que nous avons gagné. Nous n'avons rien obtenu, et il est temps de mettre fin à cette comédie.

La droite a cherché à faire croire qu'il y a eu une conférence des deux partis et que les deux partis ont contribué à la préparation de ce bill. L'honorable premier ministre fait semblant d'être surpris de voir l'opposition combattre un seul article du bill et ne perd pas une occasion de nous adresser ce reproche. Il vaudrait nous voir avaler la proposition ministérielle les yeux fermés. Pour me servir des expressions de l'honorable député de Norfolk-nord, je dis que ce bill est une infamie, ni plus ni moins, et si la discussion se prolonge je crains d'avoir à tenir à son égard le langage dont se servaient les député libéraux en parlant du bill de 1882, qu'ils qualifiaient d' " assassinat politique ".

M. SPROULE : On pose comme base que l'unité de la représentation dans Ontario serait de 24,381. Or, appliquons cette règle à Northumberland, et voyons à quel résultat nous arrivons. La population des deux divisions de Northumberland n'est que de 33,541, et cependant ce comté aura deux représentants, quand même. Si la règle avait été strictement appliquée, Northumberland n'aurait jamais eu deux députés. Mais ce dont je me plains surtout, c'est qu'une partie de Northumberland, Monaghan—l'honorable ministre des Travaux publics peut-il me dire quelle est la population de Monaghan ?

Une VOIX : 929.

M. SPROULE : Alors, on a tenu compte d'une population de 929, appartenant à Northumberland pour décider si Northumberland aurait deux députés ou un seul. Dès que Northumberland eût obtenu ses deux députés, grâce à cette population, on l'a ajoutée à Peterborough. Pourquoi cela ? Pourquoi s'en est-on servi pour fixer la représentation ? Si nos adversaires avaient voulu être justes, ils n'avaient qu'une chose à faire : prendre la population totale d'un comté, seul, réuni à un autre, augmenté de quelques municipalités, peu importe, et calculer si, d'après l'unité établi, il a droit à un, deux ou trois députés. Au lieu de cela, on fixe le nombre de représentants d'un comté d'après sa population, et ensuite on enlève une partie de la population de ce comté pour la donner à un autre. Si le principe était juste, il fallait l'appliquer dans tous les cas. Dans le cas actuel, il a été violé. Le principe ne vaut plus rien si on ne respecte pas le calcul sur lequel il repose.

La population de Northumberland, déduction faite de 929, n'aurait pas été suffisante pour donner deux députés à ce comté, et si la règle établie n'avait pas été violée, en attribuant deux députés à ce comté avant d'en séparer Monaghan, il ne les aurait jamais eus. Cet arrangement peut constituer une libéralité envers Northumberland, amis il consacre une injustice à l'égard d'autres parties de la province. Des districts qui ont une plus forte population que Northumberland n'ont qu'un seul député. Il y a d'abord Victoria et Haliburton, et plusieurs autres que je pourrais nommer.

M. LANG : Je ne comprends pas pourquoi les honorables députés de la gauche tiennent tant à enlever un représentant à Peterborough. S'ils réussissent, ils frapperont un de leurs amis.

M. SPROULE : Ce n'est ni mon but, ni mon intention. Je discute le principe. Ce n'est qu'incidemment que le nom de Peterborough a été mentionné.

M. LANG : Peterborough, tel que présentement constitué, sans Haliburton, et en ajoutant le canton de Galway, a donné une majorité libérale aux deux dernières élections. Si on ne lui donne qu'un représentant, il élira un libéral, au lieu d'un libéral et un conservateur.

M. SPROULE : Je ne parle pas du nombre de conservateurs qui seront élus, cela ne m'inquiète pas le moins du monde. Si l'on voulait savoir à combien de députés Peterborough avait droit, on aurait dû ajouter Monaghan, avant de décider le point. Au lieu de cela, on a commencé par donner deux députés à ce comté, et ensuite on n'y a ajouté un canton, en violation du principe que l'on prétend appliquer, et c'est contre cela que je proteste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est impossible de donner plus d'explications.

M. SPROULE : Je n'en demande pas, car la chose est sans excuse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le cas de Peterborough a été approuvé unanimement par le comité.

M. R. L. BORDEN : J'ai déjà déclaré une demi-douzaine de fois, que conformément aux résolutions soumises au comité, Peterborough avait droit à deux représentants. Il n'y a pas de doute sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il a été convenu à l'unanimité de laisser Monaghan-sud dans Peterborough.

M. R. L. BORDEN : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne prétends pas autre chose.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas eu de contestation spéciale sur ce point. Que la chose fut juste ou non, on n'y attachait pas de portée politique. La position n'était pas changée, car Peterborough, sans Monaghan-sud, aurait eu droit à deux représentants en vertu de la règle dont j'ai parlé. On a considéré que ces électeurs étant habitués depuis de longues années à voter dans ce district devaient continuer à en faire partie. L'honorable ministre des Travaux publics a dit que si un deuxième député était accordé à Victoria-Haliburton, Leeds en perdrait un.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Leeds et Grenville.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre fait erreur. D'après les chiffres que j'ai ici, la population de Leeds est de 37,975 ; celle de Lanark de 37,232, Peterborough, 36,995, y compris Monaghan-sud ; et Northumberland, sans ce canton, 33,550. A tous ces comtés on a donné deux députés, bien que Northumberland ait 4,000 habitants de moins que Leeds. Ainsi, d'une manière ou d'une autre, Leeds n'aurait pas été dérangé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si la règle établie par mon honorable ami avait été appliquée invariablement, c'est ce qui aurait eu lieu, mais il doit comprendre que ce sont les comtés unis de Leeds et Grenville qui auraient été touchés. Toutes ces questions ont été débattues et discutées devant le comité.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami parle d'une chose et je parle d'une autre. Si on réunit les comtés de Leeds et Grenville, de Prescott et Russell, de Northumberland et Durham, et si on les morcèle en tous sens, on pourra peut-être arriver à ce que propose l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans les morceler en aucune façon ; il suffit d'appliquer la règle quant à la population.

M. R. L. BORDEN : Je l'ai appliqué dans le cas de Leeds, dont la population dépasse 37,000.

L'item est adopté.

Item n° 50—Waterloo.

M. CLARE : M. le président, quand on a commencé cette discussion, la semaine dernière, il a été beaucoup question du comté de Waterloo. Malheureusement, je n'étais pas présent et je n'ai pas pu prendre part au débat. J'ai été retenu chez moi par la maladie. En présentant le bill concernant le remaniement des circonscriptions électorales, l'honorable premier ministre a déclaré qu'il entendait rendre justice égale aux deux partis. Je ne veux pas douter de ses intentions et je préfère croire qu'il voulait sincèrement être juste envers tous. Quand il s'est agi de Waterloo, la semaine dernière, il a déclaré que si une injustice avait été commise envers ce comté, il fallait la réparer. Et cet après-midi il a aussi déclaré qu'une municipalité ayant appartenue pendant 25 ans au comté de Kent, c'était une raison suffisante pour ne pas la changer de district.

Or, pour ce qui concerne Waterloo, je dirai qu'en 1851, les comtés réunis de Grey, Wellington et Waterloo n'avaient qu'un représentant. C'est en 1853, que le comté de Waterloo a été détaché des deux autres et qu'il a obtenu deux représentants. Ces deux districts électoraux de Waterloo existent depuis cette époque, en dépit de nombreux remaniements qui ont eu lieu dans la province, et à venir jusqu'à ces dernières années, le comté envoyait ici deux partisans du parti libéral. Dans la division sud, il y a une société agricole dont tous les membres se recrutent dans cette division ; et c'est la même chose dans la division nord. Dans la ville de Galt, il y a un hôpital auquel contribuent les habitants de Galt, Dumfries, Preston, Hespeler, tous dans Waterloo-sud ; dans l'autre division, il y a

un hôpital à Berlin entretenu par la population de Waterloo-sud. Si le bill actuel est adopté, cette communauté d'intérêt sera détruite. Je mets sous les yeux de la Chambre une carte du comté de Waterloo indiquant les divisions qui existent depuis 50 ans, et dans ce comté la population rurale et la population urbaine est presque également partagée, puisque l'écart entre les deux ne dépasse pas 1,200 ou 1,500. Dans la division sud, il y a la ville de Galt, et la ville de Preston, la ville de Hespeler et le village de Hambourg, les cantons de Wilmot, Dumfries et Waterloo-sud. La division nord comprend les villes de Waterloo et de Berlin, le village de Glenora, et les cantons de Wellesley, Woolwich et Waterloo-nord, et dans cette division la différence entre la population urbaine et la population rurale est de plusieurs milliers d'âmes.

La semaine dernière l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a prétendu que la population du comté sera plus inégalement répartie par la nouvelle division que par l'ancienne. L'honorable ministre de la Justice qui faisait partie du comité a nié cela et si nous devons juger par là de sa connaissance du comté nous avons raison de demander à la Chambre de ne pas ratifier la division qu'on nous propose.

Actuellement, la population de Waterloo-nord est de 27,124, et celle de Waterloo-sud, de 25,470, soit un écart de 1,654. D'après la nouvelle division, la population serait répartie comme suit : Waterloo-nord-Hespeler, 2,457 ; Preston, 2,308 ; canton de Waterloo, 3,696 ; Berlin, 9,747 ; village de Waterloo, 3,411 ; ville de Waterloo, 3,537 ; total, 25,-156. Waterloo-sud—Ayr, 827 ; Dumfries, 2,-164 ; Galt, 7,866 ; New-Hambourg, 1,208 ; Wilmot, 4,944 ; Elmira, 1,060 ; Wellesley, 5,-051 ; Woolwich, 4,318 ; total, 27,438 ; soit une différence, entre les deux districts de 2,282, ou 628 de plus que sous l'ancienne division.

Il est dit dans le bill que la division nord comprendra, entre autres localités, le " village" de Preston. Cela démontre que le comité ne connaissait pas la question ou qu'il a été mal renseigné, car il n'y a pas dans le comté de localité portant le nom de " village " de Preston ; Preston est une ville.

J'ai presque honte d'exhiber une carte de la nouvelle division, car je suis convaincu que le comité n'a pas étudié soigneusement la question, et j'espère encore que le ministre des Travaux publics fera consentir le premier ministre à modifier le bill sur ce point. Voici une carte du comté de Waterloo tel que divisé par le bill actuel. A l'avenir quand on demandera à un enfant d'école d'indiquer Waterloo-sud, il devra montrer le haut de la carte, et quand on lui demandera d'indiquer Waterloo-nord, il montrera le bas.

L'honorable député de London (M. Hyman) a prétendu qu'il était préférable de grouper toutes les villes importantes dans un même district électoral, mais je crois, au contraire, que dans un comté comme celui-ci, il vaut mieux que la population urbaine et la population rurale soient aussi également reparties que possible. Je demande à la Chambre de remettre à l'étude cette division du comté de Waterloo et j'espère que ma demande sera accordée.

M. HYMAN : En réponse à l'honorable député (M. Clare) je vais expliquer à la Chambre les raisons pour lesquelles le comité a divisé le comté de Waterloo, ainsi qu'indiqué dans le bill. Il a parfaitement raison quand il dit que d'après le nouveau remaniement la population de Waterloo-nord sera de 25,126 et celle de Waterloo-sud, de 27,438—soit un écart de 2,282. D'après la contre-proposition de l'opposition, la population de Waterloo-nord serait de 27,-124, et celle de Waterloo-sud, de 25,470, un écart de 1,654. Le comité a considéré que cette légère différence dans la population, n'était pas suffisante pour contrebalancer les raisons données en faveur de la division actuelle.

Permettez-moi de faire remarquer que c'est la première fois que Waterloo-nord possède une population suffisante pour avoir droit à un représentant. J'ai ici la population de ces deux divisions, telles qu'indiquées dans le bill, pour 1881, 1891 et 1901, et je veux faire ressortir la différence de conditions dans lesquelles ont été faits le remaniement de 1881 et celui d'aujourd'hui.

M. HENDERSON : Il n'y a pas eu de remaniement en 1881 ; il n'y en a pas eu depuis 1853.

M. HYMAN : L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord oblige le parlement à faire un remaniement des districts électoraux tous les dix ans, et si un district est laissé tel qu'il était, nous devons supposer qu'il y avait de bonnes raisons pour ne pas y toucher, et partant, cela équivaut à un remaniement, pour toutes fins que de droit. Voici quelle était la population de la division dite Waterloo-sud : En 1881, la population de Dumfries était de 3,848 ; Wilmot, 5,358 ; Woolwich, 5,524 ; Hespeler, 5,752 ; Galt, 5,-187. A cette époque, les villes d'Ayr, Elmira et New-Hambourg n'étaient pas encore instituées civilement, et on n'en a pas tenu compte dans la division du comté où ces localités sont situées. En 1881, la population de Waterloo-sud était de 26,909; en 1891, elle avait atteint 29,429; en 1901, elle était diminuée à 27,438. En 1881, la population de Waterloo-nord était comme suit : canton de Waterloo, 7,594 ; ville d'Hespeler, 698 ; ville de Preston, 1,419 ; ville de Waterloo, 2,066, et ville de Berlin, 4,054, soit une population totale de 15,831. Ainsi, lorqu'en 1881, quand le parlement fut appelé à faire un remaniement, le comté de Waterloo était divisé comme suit : Waterloo-nord, 15,831, et Waterloo-sud, 26,-909. J'admets qu'à cette époque la Chambre aurait pu difficilement agréer cet écart entre les deux populations et n'aurait pas pu

ordonner la division que propose le bill actuel.

Voyons maintenant quelles sont les conditions, d'après le recensement de 1901. La population de Waterloo-sud est réduite à 27,438 ; mais celle de Waterloo-nord a augmenté à 25,156, de sorte que la division actuelle est pleinement justifiée, sous le rapport de la population, puisque l'écart entre les deux divisions n'est que de 2,282.

Examinons maintenant les progrès accomplus par les villes. Hespeler a augmenté de 698 en 1881 à 2,457, en 1901 ; Preston, de 1,419, à 2,308 ; Waterloo, de 2,066, à 3,537 ; la ville de Berlin, de 4,054 à 9,947. Ainsi, l'ancien canton de Waterloo a aujourd'hui une population urbaine de 18,049, qui est bien suffisante pour lui donner droit à un représentant, même sans tenir compte de la population rurale. Il faut ajouter à cela que le comité a tenu compte du fait que Hespeler, Preston, Waterloo et Berlin sont toutes dans le même canton et qu'il y a une parfaite communauté d'intérêt entre elles. Ce sont de grands centres industriels et nous avons considéré que les conditions étaient changées depuis 1881, qu'il n'était que juste de donner à l'ancien comté de Waterloo la représentation à laquelle il a droit.

M. TAYLOR : Et grouper ensemble les conservateurs.

M. HYMAN : Toute la question repose sur une seule chose—la division du canton de Waterloo. Si la Chambre est d'opinion que le canton de Waterloo doit être divisé, je ne vois pas qu'on puisse beaucoup s'opposer à une division ou à l'autre, vu que la différence de population entre les deux propositions n'est que de 600 ou 700. L'honorable député qui m'a précédé a oublié de dire que la division qu'il recommande et qui paraît si bien sur la carte, implique la division du canton de Waterloo. On peut reprocher au comité, et on n'y manquera pas, d'avoir coupé en deux un canton. Cela n'est arrivé qu'une fois, dans le comté de Brant, où le canton de Brantford a été divisé. Mais je tiens à expliquer la différence entre les deux cas. Dans Brant, il y a la rivière qui forme une division naturelle. De plus, les ponts sont rares sur cette rivière. Dans l'autre cas, la division du canton de Waterloo consiste dans une ligne imaginaire. Il est vrai que cette division existe aussi depuis longtemps, mais la question est de savoir si elle doit subsister indéfiniment.

M. CLARE : La Grande Rivière forme la ligne de division de presque tout le comté de Waterloo. C'est presque la même chose pour le canton de Brant.

M. HYMAN : L'honorable député dit que c'est presque la même chose. Il me pardonnera si je lui démontre que ce n'est pas la même chose. Il le reconnaît lui-même déjà. Il dit que le comté est en partie divisé par la Grande Rivière. Mais la ligne de division ne suit pas en entier la rivière dans le cas du canton de Brantford. Elle suit la Grande Rivière sur une certaine distance et la quitte ensuite pour suivre une ligne imaginaire ou la ligne de township. Je n'ai rien de plus à ajouter. Je rapporte simplement et honnêtement à la Chambre la preuve qui a été mise devant le comité, et les raisons données par la majorité du comité pour agir comme elle a agi. Je dis donc que le canton est divisé par une ligne qui n'est pas une ligne naturelle, et si la Chambre avait posé la règle que le comité serait libre de diviser les cantons à sa guise, c'eut été une bien mauvaise règle. Le canton de Brantford est le seul que l'on ait divisé ainsi et nous en avons donné les raisons.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami a donné quelques raisons de cette division extraordinaire du comté de Waterloo. Il a omis, cependant, de donner la raison que par cette division le comté concentrait dans une de ces circonscriptions une majorité conservatrice de 1,083 voix ; et je suis très porté à croire que c'est là la principale raison qui a guidé le comité. Mon honorable ami se révolte à l'idée de séparer le canton de Waterloo. Il n'avait pas les mêmes scrupules lorsqu'il a proposé au comité de laisser dans le comté de Russell les cantons d'Osgoode et de Gloucester, ce qui altérait les frontières du comté de Carleton. Il a fait cette proposition avec un grand calme. L'idée ne lui donnait pas une crise de nerfs comme celle de morceler le canton de Waterloo. Il attachait une certaine importance au fait que les cantons d'Osgoode et de Gloucester faisaient parties du district électoral de Russell depuis environ cinquante ans. L'honorable député de Waterloo (M. Clare) nous a dit que le canton de Waterloo était divisé ainsi depuis très longtemps.

M. CLARE : Depuis plus de 50 ans.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député attache une grande importance à une légère différence entre ce cas-ci et celui de Brantford, distinction qui, à mon avis, et je crois, de l'avis de tous les membres de cette Chambre, est du caractère le plus futile. L'honorable député de London n'a pas fait de difficulté d'unir le canton de Monaghan à un comté auquel il n'appartient pas. Cette proposition ne l'a pas révolté. Cependant, c'était altérer les frontières de comtés, et vu les principes posés par l'honorable premier ministre c'était aussi grave que diviser les cantons. Il n'a aucunement justifié cette division extraordinaire de Waterloo. Quoi de plus frappant que cette carte du remaniement de Waterloo que nous a montrée ce soir l'honorable député de Waterlooo-sud (M. Clare) ? Mon honorable ami (le très honorable sir Wilfrid Laurier) se félicite-t-il de ce résultat ? Prétendra-t-il que c'est un des cas où le bill ne fait que réparer les injustices de 1882 ou de 1892, car c'est la théorie qu'il a énoncée lorsqu'il a présenté ce bill, savoir que le seul objet que le parti libéral aurait en vue était de réparer les torts

du parti conservateur en 1882 ? Quel est le tort causé en 1892 au sujet de ce comté que l'on répare par l'arrangement actuel ? L'honorable ministre oserait-il prétendre que cet arrangement constitue une division aussi équitable du comté de Waterloo que celle qui a existé depuis 50 ans ? Et n'attache-t-il aucune signification au fait que par cet arrangement, ce nouvel, cet extraordinaire arrangement, on emprisonne une majorité conservatrice de près de 1,000 dans une seule circonscription? Mon honorable ami de London (M. Hyman) a dit la Chambre que si la division du canton de Waterloo ne lui tombait pas autant sur les nerfs, il serait prêt à rendre justice aux électeurs de ce comté. Les usages parlementaires nous obligent à accepter l'explication de l'honorable député, mais nous soupçonnons les motifs de la majorité du comté lorsqu'elle a isolé une majorité conservatrrie de 1,083 dans une circonscription, à laquelle on donne par le fait la configuration si étrange que l'on voit sur les cartes qui nous ont été présentées ce soir. C'est un cas semblable à celui de Hastings-ouest où l'on emprisonne une majorité conservatrice de 1,650, en donnant en même temps à cette circonscription une apparence aussi fantastique que celle du comté de Waterloo.

Soyons donc dans cette affaire aussi francs que possible les uns à l'égard des autres. au sujet de ce remaniement. Soyons honnêtes et ne prétendons pas que la division du district de Waterloo que l'on nous a montrée ce soir a été faite en vertu d'un principe de justice. Que des deux côtés on admette que dans ce remaniement on a recherché l'avantage d'un parti, et n'allons pas dire au peuple que les motifs de justice et d'équité ont été la base de la division de ce comté. Si le remaniement des sièges électoraux de la province d'Ontario doit être fait au profit d'un parti, que la chose soit bien comprise et admettons-la sans ambage ; il est inutile, lorsque nous voyons des comtés formés comme ceux que l'on nous a montrés ce soir sur la carte, de vouloir prétendre que le seul objet de ce remaniement est de réparer les injustices que les conservateurs ont faites il y a 20 ans, et je suis certain que mon très honorable ami ne persévérerait pas dans l'assertion qu'il a faite en présentant ce bill, que son seul but était de réparer l'injustice de 1882. Cette injustice dans Waterloo, si c'était une injustice, existait depuis 50 ans, et personne ne s'en est jamais plaint, que je sache. Le comté de Waterloo était divisé d'une façon parfaitement nette et distincte. Cette division, que l'on propose de modifier aujourd'hui, est pour la plus grande partie une division naturelle. Elle avait été faite ainsi pour les mêmes raisons qui ont fait mettre Monaghan-sud dans un comté auquel il n'appartient pas, et qui ont fait diviser un canton dans le comté de Brant. Mais le parti libéral, a cru désirable de masser une majorité conservatrice de 1,188 dans une des circonscriptons de ce comté——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puis-je demander à l'honorable député où il prend cette majorité de 1,128 ?

M. R. L. BORDEN : Ce sont les chiffres qu'on m'a fournis. Mon honorable ami les met-il en doute ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois avouer que je n'ai jamais considéré l'aspect politique de la question—

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. R. L. BORDEN : J'en suis surpris——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député, je suppose, me juge d'après lui-même. Mais je dis la vérité. Je n'ai pas examiné le résultat des élections, et je doute que les chiffres que mon honorable ami nous donne soient correctes.

M. TAYLOR : Vous avez laissé ce soin au président du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peu importe à qui je l'ai laissé, mais ce que je dis est vrai. Je ne crois pas que les chiffres de l'honorable député soient corrects.

M. R. L. BORDEN : Je dois avouer que ce que l'honorable ministre vient de dire m'a causé un choque nerveux presque aussi fort que celui que l'honorable député de London a reçu à l'idée de diviser le canton de Waterloo. Dans ces circonstances, je crois que je vais être obligé de prendre un peu d'eau.

M. CLANCY : Oui, car c'est difficile à avaler.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'à présent j'avais toujours cru que le ministre des Travaux publics s'était un peu occupé de ce côté de la question. Il est probable, cependant, qu'il n'ait pu aller jusqu'au comté de Waterloo, et j'avoue que je n'aurais jamais cru qu'il était aussi ignorant de l'état des partis dans ce comté s'il ne m'en avait donné l'assurance solennelle ce soir. Dans ces cirtances, je crois que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) devrait s'occuper un peu de ce comté. Je ne crois pas que l'on puisse offrir de bonnes raisons pour changer l'état de choses qui a existé dans ce comté depuis 1850 ou 1853, et on m'informe—ce que je ne savais pas encore—que la division du comté que les conservateurs du comté ont proposée dans un amendement qui a été rejeté, est la même division que pour les élections provinciales. Non seulement la majorité du comté s'est écartée de la division du comté telle qu'elle existait depuis 50 ans, mais pour des motifs inconnus, elle a refusé, si je suis bien informé, d'adopter la division en vigueur pour les élections provinciales. Et cependant on nous demande de croire que tout cela est fait pour des motifs d'équité et de justice, qu'il n'y a pas de mauvais motifs au fond, et que c'est par pur accident si une majorité conservatrice de 1,188 votes est concentrée dans une de ces circonscriptions

fantastiques dont on nous a montré la figure ce soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La configuration des circonscriptions de Waterloo-nord et Waterloo-sud choque apparemment le sens esthétique de l'honorable chef de l'opposition, mais le comité a divisé le comté d'York exactement d'après les mêmes principes—savoir que la population urbaine d'un canton doit former une circonscription séparée.

Si la division du comté d'York était représentée sur une carte, elle paraîtrait encore bien plus fantastique que celle du comté de Waterloo, mais cette division ne l'a pas du tout choqué, et si nous devons en chercher les motifs, c'est sans doute parce qu'elle faisait l'affaire de ses amis politiques. Mon honorable ami doit savoir quelles graves difficultés nous aurions rencontrées si le comité avait consenti à diviser les municipalités, surtout les municipalités cantons dans les comtés ruraux. Plus d'une fois on a demandé aux membres du comité de diviser les cantons, mais j'aurais été très chagrin de voir établir un tel précédent.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la différence entre diviser un canton et diviser un comté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une très grande différence. Mon honorable ami a siégé dans ce comité pendant deux mois, et a toujours admis qu'il ne pouvait pas comprendre la proposition d'Ontario, et plus ses amis lui donnaient d'explications moins il paraissait comprendre. Ceux qui connaissent les conditions politiques de la province d'Ontario savent que si la majorité du comité avait voulu faire un remaniement politique des comtés elle pouvait le faire sans violer aucune règle ; elle aurait pu diviser les municipalités et tailler les comtés de telle façon qu'on aurait eu un gerrymander digne de celui de 1882 si non meilleur. On nous a mis au défi plusieurs fois de montrer ce que nous aurions pu faire. Personne mieux que celui qui a porté ce défi sait que si nous avions voulu séparer et morceler les municipalités, nous aurions pu remanier la carte électorale à l'infini.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que mon honorable ami ne s'était jamais occupé de ce côté de la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas pourquoi mon honotseter de toutes ses forces contre ce qu'il m'ait pris en défaut au sujet des affaires d'Ontario. Je prétends donc qu'il serait très mal de la part d'aucun parti de diviser les cantons d'un comté. Nous avons entendu l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) protester de toutes ses forces contre ce quil déclarait être le gerrymander le plus inique qui eut jamais été perpétré dans aucun pays civilisé, et la seule raison de cette protestation était la division de ces cantons par la législature provinciale ; nous avons entendu aussi un conservateur éminent citer cette division du comté de Waterloo comme un des plus grands crimes que la législature provinciale ait jamais commis. Si mon honorable ami ne comprend pas, tous les électeurs intelligents d'Ontario comprendront quels avantages politiques le parti libéral aurait pu gagner si nous avions voulu diviser les cantons.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a répété deux ou trois fois que j'avais avoué ne pas pouvoir comprendre la province d'Ontario. Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que je n'avais pas une connaissance aussi familière des comtés d'Ontario que l'honorable ministre ou que mon honorable ami de Lanark.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que l'honorable député ne connaissait pas les conditions générales de la province d'Ontario, et j'en suis venu à la conclusion qu'il ne comprend pas encore la manière dont cette province est divisée. S'il la comprenait il ne proposerait pas de diviser les cantons. Je serais très surpris si un seul de ses partisans demandait à renvoyer ce bill devant le comité, dans le but de diviser les cantons. C'est ce qu'ils ont si vertement blâmé dans ce qu'ils appelaient le gerrymander Mowat du comté de Waterloo.

M. CLANCY : Et approuvé par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je n'ai jamais rien eu à faire avec ce gerrymander. L'honorable député se trompe comme d'habitude. Le comité a toujours, avec raison, condamné la division des cantons, et après avoir refusé de diviser des cantons dans d'autres comtés il ne pouvait pas consentir à laisser un canton divisé dans le comté de Waterloo, surtout lorsque les honorables députés de la gauche avaient si vertement critiqué le gouvernement d'Ontario au sujet de cette division.

Mon honorable ami a prétendu que dans ce cas-ci la majorité du comité s'est laissée guider par des motifs purement politiques. Mais je voudrais savoir quels motifs animaient les partisans de l'honorable député lorsqu'ils lui ont demandé de faire la proposition qu'il a faite, mais qu'il n'a pas voulu faire plus tard, et j'en suis heureux pour lui, lorsque nous fûmes arrivés à ces comtés ? Quels motifs ont porté ces partisans à faire les propositions qu'ils ont faites au sujet du comté de Perth ? Leur but n'était-il pas de gagner un avantage politique ? Et prenez les comtés de Lanark, Huron, Simcoe, Elgin et même la ville de Toronto—

M. ROSAMOND : Et le comté de Lanark ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député voulait seulement lire la proposition de ses honorables amis dans les amendements qui sont

devant le comité, je crois qu'il en aurait honte. Ils proposent de détacher le canton de Sherbrooke, de Lanark-nord et de la mettre dans Lanark-sud.

M. ROSAMOND : Je me propose de demander à l'honorable ministre de consentir à cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut faire une motion à cet effet s'il le désire, et s'il peut nous montrer d'autres raisons que des raisons entièrement de parti, nous verrons.

M. ROSAMOND : L'honorable ministre n'a pas le droit de m'accuser ainsi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que mon honorable ami pouvait soumettre sa proposition et nous montrer ensuite s'il avait l'appui d'autres raisons que des raisons politiques.

M. ROSAMOND : J'espère donner à mon honorable ami des raisons excellentes et suffisantes pour lui faire accepter ma proposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai étudié cette question et je ne crois pas que l'on puisse trouver aucune bonne raison pour le changement proposée. Je puis dire que bien que la majorité ne fût pas obligée de diviser ces comtés de façon à donner à ses adversaires politiques des avantages électoraux—et personne s'attendait à cela de la part de la majorité—le comité ne s'est pas laissé influencer par des motifs politiques.

Mon honorable ami a condamné en particulier cette proposition, qui est la première au sujet de laquelle il s'aperçoit, après qu'on l'en eut informé, qu'il mettait dans un comté une majorité plus grande de ses amis qu'auparavant. Contre cette proposition unique je puis lui en montrer huit ou dix dont l'effet aurait été de donner à nos adversaires politiques des avantages beaucoup plus grands que ceux que nous gagnons dans Waterloo. Je suis peiné de voir que l'on porte de telles accusations, parce qu'elles sont fausses. Je regretterais d'être obligé de faire voir quel serait, d'apres moi, l'effet des amendements proposés par les membres de l'opposition, car les choses doivent être considérées à leur mérite, et je crois que mon honorable ami de London les a exposées franchement à la Chambre. Les deux honorables députés de Waterloo sont convaincus, j'en suis sûr, que le comité n'a eu aucunement l'intention de tailler leurs comtés. Plusieurs députés ont demandé au comité non seulement de diviser les cantons, mais aussi de maintenir les divisions provinciales actuelles, et nous avons toujours refusé, même quand ces demandes nous étaient faites par nos amis. Si nous voulions être conséquents, nous ne pouvions pas maintenir un division dans un comté et refuser une division semblable dans un autre.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Travaux publics a dit qu'il y avait devant le comité, 6 ou 8 amendements, qui auraient l'effet de masser les libéraux en plus grand nombre dans un seul comté que dans le cas de Waterloo, ou en aussi grand nombre. Voudra-t-il commencer par en nommer un ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a un où le résultat de la division donnerait à son parti un plus grand avantage politique que de placer, ainsi qu'il l'a dit, une majorité de conservateurs dans un comté, parce que cette division lui permettrait de gagner à son parti deux circonscriptions voisines. C'est là la raison pour laquelle j'ai dit qu'il obtiendrait un plus grand avantage politique. Je n'ai pas employé de mot "massé" ; j'ai voulu dire que le résultat des amendements proposés serait de donner à son parti un avantage politique plus grand que la proposition que nous faisons au sujet de Waterloo.

M. R. L. BORDEN : Pour justifier ce qu'il vient de dire il y a un instant, l'honorable ministre devrait montrer une circonscription dans laquelle nous proposons d'isoler une majorité libérale de 1,188. Je le mets au défi d'en montrer une sur les six ou huit dont il parle et il en est incapable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis montrer à mon honorable ami plusieurs circonscriptions dans lesquelles le parti conservateur proposait de masser beaucoup plus les libéraux que ne le propose la majorité du comité, au sujet des conservateurs. Si je me suis servi des mots six ou huit, j'ai expliqué ce qu'ils voulaient dire.

M. BORDEN : Naturellement, si l'honorable ministre a voulu dire autre chose que ce qu'il a dit il faudra bien accepter son explication. Mais j'ai une remarque à faire à ce sujet. Il y a un instant il nous dit qu'il n'avait pas du tout examiné la question à ce joint de vue, mais maintenant il semble la connaitre à fond. Puis-je lui demander s'il avait oublié cela il y a quelques instants ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis surpris que le chef de l'opposition essaye de me faire dire ce que je n'ai jamais dit. Je crois qu'il admetttra qu'il ne m'a jamais entendu dire que je n'étais pas au courant de ces choses. J'ai demandé à mon honorable ami d'où venaient ses chiffres ? Je n'ai pas pas tous ces détails à la mémoire. Si l'honorable député peut m'indiquer où trouver ces chiffres je les examinerai.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai aucune connaissance personelle des chiffres que j'ai cités, on me les a remis. S'il ne sont pas corrects je l'avouerai. Mais j'avais raison, je crois, de dire que les recherches de l'honorable député ne s'étaient pas étendues jusqu'à Waterloo-nord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'avait pas raison. Nous avons discuté plusieurs fois ces questions devant le comité, et je ne puis pas garder dans ma mémoire le chiffre des majorités dans tous les cantons et dans tous les bureaux de votations.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Travaux publics a essayé de me donner la raison du changement proposé dans le comté de Waterloo. Je dois avouer que les raisons offertes par l'honorable député de London ne m'ont pas beaucoup impressionné. Celles de l'honorable ministre des Travaux publics sont d'un ordre tout différent ; elles diffèrent complètement de celles qui ont été apportées par le comité à l'égard d'autres divisions. Je crois que le premier mnistre, lorsqu'il étudiera cette question, ne tiendra pas compte de ces raisons et traitera le comté de Wateloo avec justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut consulter les procès-verbaux du comité, il constatera qu'il se trompe. Les raisons que je donne sont celles qui ont été données au comité.

M. HENDERSON : Ce n'est pas ainsi que je les ai comprises, et j'ai écouté avec soin l'honorable député de London. La principale raison que l'on invoque pour faire le remaniement que l'on propose est très faible. Il ne s'agit pas de séparer le canton de Waterloo en deux, il l'est depuis cinquante ans. Il a été ainsi divisé par acte du parlement il y a 50 ans. J'ai ici cet acte du parlement, 16 Victoria, chapitre 152. L'article concernant Waterloo-sud se lit comme suit :

Le comté de Waterloo sera divisé en deux circonscriptions, qui seront appelées respectivement circonscription nord et circonscription sud. La circonscription nord comprendra les cantons de Waterloo nord (y compris la ville de Berlin) et les cantons de Woolwich et Wellesly.

La circonscription sud comprendra les villages de Galt et Preston, et les cantons de Waterloo-sud, Dumfries-nord et Wilmot.

Viennent ensuite une description du canton de Waterloo-sud et une description du canton de Waterloo-nord.

Le canton actuel de Waterloo est divisé, pour les fins de la représentation seulement, en deux cantons qui seront appelés respectivement les cantons de Waterloo nord et Waterloo sud.

Rien n'est plus évident pour moi que le canton est déjà divisé pour les fins électorales en deux cantons un appelé Waterloo-nord et l'autre Waterloo-sud.

Le canton de Waterloo nord sera composé de cette partie du canton actuel de Waterloo compris dans les lignes frontières suivantes :

Le statut donne ensuite la délimitation du canton de Waterloo-nord. La description est un peu longue et je ne la lirai pas parce que la Chambre ne pourrait pas la comprendre sans avoir la carte devant elle. La frontière est tracée depuis un certain point jusqu'à un autre point, " au milieu de la Grande rivière et puis par le milieu de la Grande rivière en remontant le courant jusqu'à un autre point ". Après avoir ainsi décrit les frontières de Waterloo-nord, le même acte du parlement dit :

Waterloo-sud sera composé de tout le reste du canton actuel de Waterloo.

Il est donc évident que nous ne sommes pas obligés ici de diviser un canton, car je le répète, et je désire le faire bien comprendre au comité et à l'honorable chef du gouvernement, que ce canton est déjà divisé pour les fins électorales depuis 50 ans au 14 juin.

Il y a 50 ans qu'il est divisé ainsi, non-seulement pour les élections fédérales, mais pour les élections provinciales. Le statut d'Ontario donne les mêmes frontières à Waterloo-nord et à Waterloo-sud que le chapitre 152, 16 Victoria. L'honorable ministre des Travaux publics ne veut pas de cette division de ce canton en deux, et il condamne la proposition de mon honorable ami le député de Waterloo-sud (M. Clare) parce qu'elle perpétue cette division ; mais il accepte la division du comté de Brantford qui est exactement semblable et qui a été faite aussi dans le même acte de 1853.

La circonscription est de Brant comprendra les cantons de Dumfries-sud, Onondaga, Brantford-est et le village de Paris.

La circonscription ouest comprendra les cantons de Burford, Oakland, Tuscarora, Brantford-ouest et la ville de Brantford.

Nous avons donc Brantford-ouest et Brantford-est et l'acte du parlement continue comme suit :

Le canton actuel est divisé pour les fins de la représentation seulement en canton est et canton ouest. Le canton est comprendra toute cette partie du canton actuel de Brantford situé sur le côté est de la Grande rivière ; et le canton de Brantford actuel.

On ne peut trouver deux cas plus semblables. Comment pouvez-vous accepter Brantford et rejeter Waterloo ? L'honorable ministre des Travaux publics a fait une distinction très subtile. Il dit que dans un cas le canton est divisé par la Grande rivière, et que dans l'autre cas une partie seulement du canton est divisée par la Grande rivière. Je crois que cette distinction est trop subtile. Je ne crois pas que l'honorable chef du gouvernement trouve que ce soit un raisonnement très fort. Si le fait que la Grande rivière traverse tout le canton de Brantford et le divise en deux parties autorise le comité à mettre une partie de ce canton dans une circonscription et l'autre partie dans une autre, on devrait suivre la même règle pour le canton de Waterloo qui est divisé par la même Grande rivière sur une grande distance et pour le reste par le chemin de ligne on ne devrait pas essayer à justifier la division dans un cas et la blâmer dans l'autre.

Je soumets ces considérations à l'honorable ministre et j'ai confiance qu'il rendra justice. L'honorable ministre des Travaux publics a prétendu en outre qu'il fallait placer la population urbaine dans une circonscription et la population rurale dans une autre. Il a prétendu que dans le cas de Waterloo il fallait créer une circonscription comprenant les villes de Berlin, Waterloo, Preston, et Hespeler, qui contiennent la plus grande partie de la population urbaine du comté, et créer avec le reste une circonscription rurale. Supposant que ce soit une raison valable—ce que je n'admets pas—mais si c'en est une, pourquoi ne pas en tenir compte au sujet du comté de Brant ? Nous avons proposé un amendement pour donner un représentant à la ville de Brant, mais les honorables députés de la droite ont refusé de l'accepter. Ils n'étaient pas aussi ardents alors en faveur de la représentation des municipalités urbaines. Non, ils s'y opposaient et afin d'empêcher Brantford d'exercer dans ce parlement l'influence que cette ville pourrait exercer comme municipalité urbaine, le gouvernement a fait annexer à la ville non seulement une partie du canton de Brantford qui est de l'autre côté de la rivière et éloignée de la ville, mais un autre canton qui ne touche pas à la ville du tout. Or, lorsqu'il s'est agi de Waterloo le gouvernement avait tout oublié cela, et complètement changé d'avis ; il renie aujourd'hui les principes qu'il a posés, et pose ce principe nouveau que toutes les populations urbaines doivent être groupées ensemble dans la même circonscription. Je soumets cette question à l'honorable chef du gouvernement et je lui demande de comparer les deux cas et d'essayer de découvrir la distinction subtile de l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne veux pas discuter l'aspect politique de cette question, parce que je ne crois pas que si le premier ministre veut faire une division équitable de ces comtés, il doive s'arrêter à ce côté de la question. Je ne crois pas non plus que l'honorable premier ministre a connu les propositions des quatre membres libéraux de ce comité tant que le bill n'a pas été rédigé, mais c'est à lui de dire maintenant s'il considère que cette division du comté de Waterloo est juste ou non.

Au sujet de l'aspect politique de la question nous ne pouvons pas, je crois, dire que les deux circonscriptions de Waterloo telles qu'elles sont aujourd'hui sont libérales ou conservatrices. Il serait intéressant, je crois, de refaire l'histoire de ce comté. Prenons d'abord Waterloo-sud. En 1867, ce comté était représenté par une personne très connue, l'honorable James Young qui s'est fait élire ensuite deux fois par acclamation en 1872 et en 1874. En 1878, M. Merner, qui est aujourd'hui le sénateur Merner, s'y faisait élire par une majorité de 44 voix. En 1882, M. Livingstone, libéral, reprenait le comté par une majorité de 208. En 1887, il s'y faisait élire de nouveau par 368 voix de majorité ; en 1891 par 312, en 1896, par 89, et ce n'est que depuis 1900 que Waterloo-sud est représenté par un conservateur. Depuis la confédération jusqu'à 1900 ce comté n'avait été représenté qu'une fois par un conservateur. En 1867, Waterloo-nord a élu M. Bowman, libéral, par acclamation. En 1878 et en 1882, M. Franz, conservateur, s'y faisait élire, mais en 1887, M. Bowman, libéral, gagnait le comté par 239 de majorité, M. Bowman était de nouveau élu en 1891 par 185 de majorité, mais en 1896 le comté élisait M. Seagram par 300 de majorité et en 1900 le réélisait par acclamation. Depuis la confédération jusqu'à nos jours ces deux comtés ont donc été représentés les trois quarts du temps par des libéraux; mais parce que les électeurs ont cru devoir changer leurs opinions politiques et élisent maintenant des conservateurs, on essaye aujourd'hui de changer des frontières qui existent depuis un demi siècle, et cela afin de masser les conservateurs dans une circonscription et faire élire un libéral dans l'autre. Je ne dis pas qu'il est possible que Waterloo n'élise pas deux conservateurs au prochain parlement. Toutes choses bien pesées et je crois qu'il n'y a presque rien d'impossible à mon honorable ami (M. Clare) —car bien qu'il ait eu à combattre une très forte opposition en 1900, il a remporté la victoire par 200 de majorité—même si l'on taille la circonscription de façon à masser une majorité de cinq ou six cents contre lui, j'ai confiance qu'il réussira encore à se faire élire à la prochaine élection fédérale. Je serais très peiné si le parlement perdait les services d'un représentant du peuple aussi capable et aussi fidèle, et si les électeurs de Waterloo-sud étaient privés de l'honneur d'être représentés par lui. Depuis 50 ans le parlement a laissé intacte cette circonscription historique de Waterloo ; aucun parlement n'a osé séparer les anciens liens de ce comté, et j'espère, M. le président, que cette relique historique restera intacte. Je ne crois pas qu'il y ait dans tout le pays un comté divisé en deux circonscriptions qui ait été aussi longtemps sans subir de changement de frontières, et j'espère que le gouvernement hésitera encore à les changer et respectera les droits historiques des Ecossais de Waterloo-sud et des Allemands de Waterloo-nord. J'espère que le parlement de 1903 respectera ces droits comme les parlements de 1853, 1862, 1872, 1882 et 1892 les ont respectés.

M. HEYD : Je ne m'attendais pas à prendre part à ce débat parce que j'ai déjà eu l'occasion de faire connaître mes vues lorsque la discussion a porté sur le comté que je représente. J'avais quelques sympathies pour le représentant de Waterloo-sud, mais je dois dire que l'attitude des honorables députés de la gauche les a beaucoup affaiblies. Le cas de Brant-sud était pourtant clair, mais ils m'ont combattu. Brant-

sud existait depuis 50 ans, mais les honorables députés de la gauche n'en voulaient tenir aucun compte. Les mêmes députés qui déclarent maintenant que nous ne devons pas changer les circonscriptions historiques de Waterloo n'hésitaient alors aucunement à changer l'état de choses qui existait dans Brant depuis 50 ans. Dans le cas de Waterloo, l'opposition espère trouver un avantage politique dans la continuation de l'arrangement qui dure depuis 50 ans, mais dans le cas de Brant, ils espéraient trouver un avantage à briser un arrangement semblable. Si nous pouvions nous dégager de nos attaches politiques nous admettrions que ce qui est bon pour le comté de Brant ne doit pas être mauvais pour Waterloo. Pourquoi la ville de Brantford avec 16,000 de population devrait-elle avoir un représentant à elle seule, et le canton de Waterloo qui en a 20,000 n'en pas avoir ? Je ne puis comprendre cela. Je ne puis comprendre pourquoi la ville de Brantford avec 16,000 de population devrait compter et le canton de Waterloo qui a 27,000 de population ne compterait pas.

Mes amis de l'autre côté de la Chambre étaient prêts à me retrancher du parlement s'ils avaient eu la majorité dans la Chambre, mais ils ne veulent pas appliquer les mêmes principes à Waterloo. Si le canton de Waterloo a une population suffisante pour lui donner droit à un représentant il y a là une raison très forte pour que le canton ne soit pas séparé. Je crois que la proposition que j'ai faite de donner à la ville de Brantford un représentant pour 19,000 âmes, et un représentant au comté, qui a 18,000 âmes était très raisonnable, mais le parti conservateur a cru qu'il aurait un avantage politique si la ville de Brantford votait seule et ils ont combattu ma proposition. C'est le même motif qui fait agir la gauche aujourd'hui lorsqu'elle demande de diviser le comté de Waterloo. Dans Brantford il y a une rivière qui coule d'un bout à l'autre du comté et qui offre une division naturelle ; cette rivière a été depuis 50 ans la ligne de division entre les deux circonscriptions, mais le parti conservateur voulait la changer. On nous a dit ce soir que Waterloo-sud était divisé par la rivière sur une certaine distance. Mais le parti conservateur n'a pas toujours respecté ce genre de frontière. Il n'a pas voulu le respecter dans le cas de Brantford. On me permettra de lire un paragraphe d'un discours qui a été prononcé dans cette Chambre par un chef conservateur, un homme dans lequel mes amis de la gauche ont toute confiance. Ecoutons ce que l'honorable député de Victoria a dit lorsque l'on a discuté Waterloo-sud en 1882. Voici ce qu'il a dit lorsqu'il était de l'intérêt du parti conservateur de trouver mauvais l'arrangement actuel :

Les honorables députés peuvent aussi voir la configuration fantastique de Waterloo-sud. Pour que la Chambre puisse comprendre comment Waterloo-sud est délimité et jusqu'à quelle extrémité ces libéraux peuvent aller pour remanier un comté, je vais lire une description du comté de Waterloo que je trouve dans les statuts revisés d'Ontario, et vous remarquerez que, non-contents de diviser les municipalités, et dans certains endroits où il y a un bon vieux tory avec quatre ou cinq fils, ils tirent une ligne autour de son lot et placent dans une autre circonscription, afin qu'il ne puisse pas nuire par son vote au parti réformiste.

C'est la description du comté que nous trouvons dans l'acte même, et que l'honorable député de Victoria trouvait mauvaise.

M. VROOMAN : L'honorable député voudra-t-il me dire quel est ce député de Victoria ?

M. HEYD : Nous l'appellerons le député de Victoria-nord. J'ai une trop haute opinion de mon honorable ami pour croire qu'il voudrait se servir d'un tel langage.

M. HENDERSON : L'honorable député se prononce-t-il en faveur de ce language contre celui de l'Acte du parlement ? Que va-t-il choisir ? Un discours improvisé ou un Acte du parle ment qui existe depuis cinquante ans ? Je prétends qu'il n'y a pas de comparaison posible. J'ai cité l'Acte du parlement que l'on ne peut mettre en doute. L'honorable député a cité un discours de partisan, fait peut-être sans aucune étude spéciale de la question.

M. HEYD : J'ai une très haute opinion de mon honorable ami qui représente Victoria-nord ; je le considère plus encore que le considère mon honorable ami de Halton, qui semble vouloir déprécier son mérite dans la présente occasion. Il y a beaucoup d'autres passages de même genre dans ce discours, mais je n'en citerai pas davantage. Examinons plutôt si l'on fait réellement une injustice à Waterloo-sud ? J'ai beaucoup de sympathie pour l'honorable député qui représente ce comté ; je le considère comme un excellent représentant, mais mes sympathies pour lui ne sont pas aussi vives qu'elles l'étaient avant que le parti conservateur dans cette Chambre eût essayé à faire exactement ce qu'il nous accuse d'essayer à faire aujourd'hui, la différence, cependant, est qu'il n'y avait aucune justice dans la division qu'il proposait de Brant-sud, quand il voulait détacher Brantford-ouest sans laisser à la ville de Brantford assez de population pour lui donner droit à un député. Comment une ville de 16,000 âmes pouvait-elle s'attendre à avoir un représentant. Le cas est différent de celui de Waterloo-sud qui a une population de 27,000 âmes et qui a droit à un représentant à cause de cette population, et en demandant d'ajouter à la ville de Brantford Oakland et Brantford-ouest nous ne faisons qu'égaliser la population et donner droit à Brantford d'avoir un représentant.

Le même état de choses n'existe pas ici. Waterloo-nord aura une population de 25,156 et Waterloo-sud une population de 27,438. La population est également divisée,

et il n'y a pas d'injustice. Waterloo-sud a droit à un député à cause de sa population, et toute la population urbaine sera ensemble. Mais nos amis de l'autre côté de la Chambre qui aujourd'hui crient si fort contre ce qu'ils appellent une iniquité politique, ont, il y a une semaine, voulu commettre une injustice à l'égard de Brant-sud, simplement parce qu'ils y trouvaient un avantage politique.

J'ai examiné cette carte, et je ne vois rien de mal dans cette division du comté de Waterloo. J'aimerais naturellement à voir mon vieil ami revenir dans cette Chambre s'il était libéral. Malheureusement, il est conservateur ; et bien que la division que nous faisons du comté de Waterloo rende justice à tout le monde, je ne veux pas que les récompenses de la justice soient toutes du même comté. Si les honorables députés de la gauche s'étaient montrés un peu justes envers nous, j'aurais certainement plus de sympathies pour eux, mais chaque fois qu'ils ont eu occasion d'avancer les intérêts politiques de leur parti, par un amendement, ils l'ont fait. Ils ne s'occupaient pas du tout de l'effet que la proposition pouvait avoir sur les députés de ce côté-ci de la Chambre, et je crois que la majorité du comité a été animée dans ce remaniement du désir sincère d'être juste. Je crois que si l'on demandait aux cours de justice de diviser le comté de Waterloo, et qu'on leur disait, sans parler du côté politique de la question, que le canton de Waterloo a à lui seul une population de 25,000 âmes, leur décision serait que le canton doit être uni et avoir son représentant. C'est la politique qui est la seule cause de la présente discussion. Je suis certain que nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre n'auraient pas fait un mot de critique si les avantages politiques eussent été de leur côté. C'est parce que le parti libéral semble devoir être favorisé par la proposition actuelle, qu'ils protestent. Si l'intérêt du parti conservateur demandait de donner un représentant au canton de Waterloo, nos honorables députés de la gauche seraient tous unanimes.

M. THOMPSON (Haldimand): L'honorable député de Halton (M. Henderson) a parlé deux fois sur la division du comté de Waterloo. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) a parfaitement répondu, je crois, à sa deuxième philippique ; mais je veux répondre à la première. A la page 11199 de l'édition anglaise non revisée des " Débats ", je lis ce qui suit :

> Vous voyez, M. l'orateur, le résultat de cette mesure équitable, par la carte du comté de Waterloo qui a été déposée sur le bureau ce matin, et où l'on tente délibérément de concentrer tous les Ecossais dans une division, et tous les Alemands dans une autre. Qu'ont fait les Ecossais pour qu'on leur enlève leurs libertés ?

Mais comment leur enlève-t-on une voix en les groupant ensemble ? Je croirais plutôt que c'est là former une circonscription écossaise par excellence, et que les Ecossais auront toute liberté de choisir leur propre représentant. Si les Allemands étaient en majorité, il est probable qu'ils se ligueraient contre les Ecossais et éliraient un Allemand :

> Pourquoi concentrer ainsi les Ecossais de Galt et de Dumfries, si ce n'est parce qu'ils sont libéraux ? Il n'est plus nécessaire d'y faire d'élection ; nous pourrons d'ici y pourvoir. Il en est de même des Allemands au nord de ce comté. On leur dit qu'ils ne sont pas faits pour envoyer un représentant au parlement, que le parlement y verra lui-même.

Pourquoi ? Mais le fait de grouper les Ecossais ne leur enlève aucune de leurs libertés. Je crois que le même argument s'applique aux Allemands ; lorsqu'ils seront tous dans la même circonscription, ils seront rois et maîtres, et le parlement ne leur enlève aucun de leurs privilèges :

> L'effet de cette mesure sera tout simplement de permettre au parlement d'élire deux députés pour le comté de Waterloo, un qui représentera les Allemands et l'autre les Ecossais, sans que les Allemands ou les Ecossais aient un mot à dire, le parlement devant se charger de faire lui-même la besogne.

En d'autres mots, les Ecossais ne peuvent pas se plaindre parce qu'on les met tous dans la même circonscription, et les Allemands non plus n'ont pas le droit de se plaindre parce qu'on les met tous ensemble. Il y a une autre question sur laquelle l'honorable député a appelé l'attention de la Chambre et que, j'en suis sur, les membres du comité n'on jamais étudiée, car ils auraient retenu leurs mains sacrilèges. Au sujet de Waterloo-nord, l'honorable député a dit :

> Les Allemands du nord ont un hôpital qu'ils maintiennent avec leurs propres contributions, et auquel ils envoient leurs malades. Cet hôpital appartient à la division septentrionale de Waterloo ; à quelle division va-t-il appartenir désormais ?

Je crois, M. le Président, que ceux qui ont construit cet hopital et le maintiennent de leurs deniers, continueront à en garder l'administration ; et je crois que ce n'est pas la faute du comité si l'hôpital est mêlé à cette question de remaniement. Ce n'est pas une raison suffisante pour défaire ce que le comité a fait. Mais mon honorable ami le chef de l'opposition, a soulevé au sujet de Waterloo-nord, tel qu'il est constitué par l'acte, un point qui a toutes mes sympathies. Il prétend que cette division électorale va donner une majorité de 1,188 en faveur du parti conservateur. Il est certainement regrettable qu'à l'aurore de ce 20e siècle, dans cet âge si remarquable par les progrès accomplis sous le rapport de l'éducation, il se trouve une population assez ingrate à l'égard du meilleur gouvernement qui ait jamais administré les affaires du pays, pour l'écraser sous une majorité hostile de 1,118 voix. Mais comme il y a a dans mon comté un certain nombre d'Allemands dont j'ai appris à apprécier l'intel-

ligence, je suis certain qu'à la prochaine occasion, lorsque ces électeurs seront appelés à faire connaître leur opinion, le résultat sera tout à fait différent.

M. HENDERSON : Je suis heureux que le député d'Haldimand se soit donné la peine de lire une partie du discours que j'ai prononcé il y a quelques jours, bien qu'en agissant ainsi il ait enfreint les règlements de la Chambre.

M. THOMPSON (Haldimand) : Quel règlement ?

M. HENDERSON : Le règlement qui stipule que l'on ne doit pas faire allusion à une discussion antérieure.

M. THOMPSON : Il s'agit de la même discussion.

M. HENDERSON : Je croyais qu'il s'agissait simplement du même bill, mais à une période antérieure. Toutefois, je n'y ai pas d'objection, et je suis même satisfait que l'honorable député ait cité un extrait aussi étendu de mon discours, car il a contribué à faire ressortir l'importance du point que j'ai soulevé. J'ai prétendu que le nouveau remaniement enlevait à la population qui habite les divisions sud et nord de Waterloo, toute son indépendance. Il ne sera pas nécesaire d'y faire une élection autrement que pour la forme, au moins dans Waterloo-nord, on n'y élira qu'un député d'une couleur politique. Une division sera irrévocablement conservatrice et l'autre sera probablement libérale, et c'est sans doute le résultat recherché par le gouvernement. Cependant, j'espère qu'avant peu Waterloo-sud reviendra à de meilleurs sentiments, mais la différence est encore assez forte pour offrir un obstacle difficile à surmonter par un candidat. J'ai remarqué que l'honorable député, bien qu'étant avocat, n'a pas essayé de traiter le côté légal de la question qui consiste à savoir s'il existe ou non un canton de Waterloo-nord et un canton de Waterloo-sud. Il est bien évident qu'il est convaincu de la chose, et nous sommes en droit de supposer que quand à lui la question est réglée, et que dans la division de Waterloo, tel quelle existe depuis 50 ans, on ne s'écarte pas de la règle que nous voulons tous maintenir, et qui veut qu'un canton ne soit pas démembré. L'acte de 1852-3 divisait le canton en deux municipalités distinctes pour toutes les fins de la représentation.

M. INGRAM : J'ai été quelque peu surpris d'entendre critiquer la manière dont le député de Waterloo a soumis sa cause. Je croyais qu'il avait parlé avec beaucoup de modération. Les deux représentants de Waterloo ont été bien modérés dans leurs discours, et ils ne sont jamais servi d'expressions pouvant être repréhensibles. Quand je songe au cas de Waterloo, je suis fier d'être conservateur. En 1891, ce comté était représenté par deux libéraux, MM. Bowman et Livingston. En 1882, ce comté ne fut pas touché par ces conservateurs cruels qui commirent tant d'injustices à l'égard du parti libéral. En 1891, Waterloo était représenté par deux libéraux, et malgré ce fait, les conservateurs ne cherchèrent pas à en faire disparaître un ; ils laissèrent le comté tel qu'il avait été constitué en 1853.

Si nous devons en croire le recensement de 1891, la différence dans la population des deux comtés n'était que de 186. Le parti conservateur n'y toucha pas cependant, mais l'honorable député de London nous a fourni ce soir une merveilleuse explication de la raison pour laquelle on remaniait ce comté dans le bill actuel. Il a cité les changements survenus dans la population. Comment réussissent-ils à atteindre ce but ? Ils y réussissent si bien, que la différence qui n'était que le 186 en 1891, entre les deux comtés, atteint maintenant de 2,282. Au lieu d'accepter notre proposition, qui consistait à laisser ce comté divisé comme il l'est depuis 50 ans, les membres de la droite veulent faire un changement qui établira une différence entre les deux divisions le 624 personnes de plus qu'auparavant. Mon honorable ami a dû aller chercher une excuse raisonnable de cette conduite dans le comté de Brant. Il a prétendu qu'il existe dans le comté de Brant une rivière qui constitue une ligne de division naturelle, qui nécessite la division du canton Brantford en deux parties. Mais que voyons-nous? La Chambre de commerce de Brantford a soumis un moyen de résoudre la difficulté. Elle a dit: La population de notre ville augmente rapidement. Mais le député de Brant-sud ne voudra pas admettre que cette population est aujourd'hui de 16,619 âmes. C'est plutôt 20,000 qu'il faut dire. Et comme les membres de cette associattion prévoyaient les difficultés qui devraient résulter de l'adoption de la proposition soumise par le député de Brant-sud, ils ont proposé à mon honorable ami et au gouvernement, de constituer la ville en collège électoral au lieu d'obliger les habitants du canton de Brantford à traverser la rivière. Voilà de quelle manière ils proposent de résoudre la difficulté. Quelle a été la réponse de l'honorable député (M. Heyd) à la demande de la Chambre de commerce et du Conseil de ville? Il répondit à ses membres qu'ils n'étaient pas élus pour faire connaître leur opinion sur cette question.

M. HEYD : Je me suis servi de cette expresslon à l'adresse du conseil de ville. La chambre de commerce est libre d'exprimer l'opinion qui lui plaît.

M. INGRAM : Nous allons nous limiter au conseil de ville. L'honorable député prétend que ses membres n'ont pas le droit d'exprimer une opinion sur cette question, parce qu'ils n'ont pas été nommés à cette fin. Je ferai remarquer à l'honorable député que les membres du conseil de ville doivent briguer

les suffrages des contribuables de la ville de Brantford chaque année, tandis qu'il n'est tenu de s'adresser au peuple que tous les cinq ans pour faire approuver sa conduite. Qu'il me permette de lui rappeler de plus que nous sommes appelés à nous prononcer sur la question du Grand-Tronc-Pacifique. Or, l'honorable député a-t-il été élu sur cette question ? Non. Malgré cela, il a le toupet de se lever dans cette Chambre et d'exprimer une opinion à ce sujet, sans savoir si cette opinion est partagée ou non par le peuple.

M. HEYD : Il y a cette différence—j'ai été élu représentant de ce comté dans le but de venir ici pour voter des lois dans l'intérêt du pays, sans que l'on ait limité mon mandat en aucune manière. Les pouvoirs des membres du conseil de ville sont au contraire limités par un acte du parlement, et ils ne doivent pas s'écarter de cette loi. S'ils tentent de le faire, ils ne font plus qu'exprimer leurs opinions personnelles, en qualités de simples citoyens.

M. INGRAM : J'éprouve beaucoup de regret pour les conseillers ou les échevins de la ville de Brantford. Aussi, qu'elle idée ont eu ces gens d'exprimer une opinion sur une question qui intéresse la ville qu'ils représentent ! A-t-on jamais entendu parler d'une pareille audace et d'une expression d'opinion aussi ridicule ? Je m'étais formé une meilleure idée de mon honorable ami de Brant-sud. Les membres du conseil de ville de Brantford ont autant de droit que lui d'exprimer une opinion à ce sujet, ils en ont même plus, car ils sont élus chaque année, et c'est sur eux que le population de Brantford compte pour faire connaître le sentiment public sur les questions qui intéressent le bien-être de la ville. N'est-il pas conforme au bon sens de supposer que ces personnes, se rendant compte que Brantford est une grande ville industrielle, dont la population devra augmenter rapidement, que ses citoyens diffèrent entièrement d'opinion avec la population des cantons de Brantford et d'Oakland, qui sont des cantons essentiellement agricoles, désirent que Brantford devienne un comté distinct ? Les libéraux font disparaître l'écart dans la population en faisant entrer dans le comté 3,170 Indiens de Tuscarora. Et en passant, je ferai remarquer que ce nom est assez familier dans nos milieux politiques, il peut signifier, "gros tonnerre". Or, Brantford possède un citoyen célèbre, qui est généralement connu sous ce nom ; et je l'ai entendu tonner contre le remaniement de 1882.

J'étais à dire que le canton de Tuscarora compte 3,170 Indiens. Ils n'ont pas le droit de vote. Cependant, on en tient compte dans l'estimation de la population en les plaçant sur le même pied que les électeurs intelligents de Brantford. Je vais essayer de proposer un moyen de résoudre la difficulté. Puisque l'on veut répartir également la population, que l'on ajoute ces 3,170 sauvages de Tuscarora à Brantford qui compte 16,619 habitants. Cela rétablira l'équilibre dans le chiffre de la population, si c'est là ce que l'on veut obtenir, tout en fournissant à la cité de Brantford l'avantage de voter seule, laissant aux cantons agricoles libres de voter comme bon leur semblera. Mais ce n'est pas là ce que l'on a en vue. Le député de Brant-sud, qui demeure dans la ville de Brantford, a peur d'y risquer une élection, car il sait que sa population augmente, qu'elle devient un centre industriel important, et que comme les autres villes manufacturières, sa population désapprouve la politique du gouvernement, et désire obtenir une politique plus ferme et une protection adéquate pour ses industries. L'honorable député a peur des électeurs de Brantford, et il veut obtenir un comté suffisamment étendu pour obtenir en dehors des limites de la ville un nombre de votes suffisants pour contrebalancer le désir de la majorité dans Brantford.

Voici le comté de Waterloo, dont les limites existent depuis 50 ans sans aucune modification. Qui voudra prétendre que les électeurs de ce comté ne seront pas convaincus que le seul et unique objet que l'on a en faisant ce changement, malgré la modestie dont ont fait preuve les deux représentants actuels de ce comté, et bien qu'ils n'aient pas encore fait entendre le moindre reproche, que le seul objet que l'on a en vue est de faire disparaître un de ces représentants, afin d'assurer l'élection d'un partisan du gouvernement. Cela n'empêchera pas les honorables députés de la droite de prétendre que ce remaniement est bien sage, et qu'il est justifiable sous tous les rapports et qu'il devrait être adopté par la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble qu'il serait temps de terminer cette discussion. Mais avant d'aller plus loin, je dirai d'abord à mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram), que personne ne peut assurément trouver à redire sur la manière dont le député de Waterloo-sud (M. Clare) a soumis sa cause à la Chambre. Il a fourni ses explications avec beaucoup de modération ; et même ceux qui ne sont pas prêts à accepter sa manière de voir sous tous les rapports ne peuvent trouver à redire sur le discours qu'il a prononcé. Cet honorable député se prétend lésé par le remaniement projeté. Il a surtout insisté sur le fait que le comté qu'il représente existe depuis près de 50 ans. D'un autre côté, je ne puis reconnaître que le remaniement projeté constitue une infamie, car c'est ainsi que l'ont qualifié certains membres de la gauche. Il a pour but de donner une population de 27,000 âmes à un comté et un nombre à peu près égal à une autre division électorale. Ce nouvel arrangement serait peut-être justifiable par le fait qu'il s'est opéré des changements considérables dans la population du comté de Waterloo, que le canton Waterloo compte actuellement près de 25,000 âmes. Malgré cela, je

n'ai pas l'intention de traiter à la légère l'objection soulevée par l'honorable député, que l'on a fait valoir aucune raison valable tendant à justifier un changement dans l'état de choses qui existe actuellement. Pour ces raisons, il serait peut-être préférable d'étudier la question de nouveau, c'est pourquoi je demande à ce que cet item soit laissé en suspens.

L'item 50 est laissé en suspens.

Item 52—comté d'York.

M. CLARKE : Je voudrais savoir du président du comité sur quel principe on s'est basé pour en arriver à cette division du comté d'York ? Je crois que la population de ce comté est d'environ 90,000, on a accordé trois représentants au comté d'York. On lui a enlevé près de 50,000 habitants que l'on a ajoutés à la cité de Toronto, de sorte que la population de ce comté est maintenant d'environ 64,000. Cependant elle continue d'avoir trois députés, l'unité de représentation étant d'environ 21,000, tandis que celle de Toronto est de 42,000. La population que l'on a ajoutée à la cité de Toronto n'a obtenu qu'un représentant. L'honorable ministre voudrait-il me dire pourquoi cela a été fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on prend les comtés au point de vue municipal, je ne crois pas que l'honorable député soit justifiable de prétendre qu'une partie de la population du comté d'York a été ajoutée à la cité de Toronto. Voudrait-il m'indiquer comment cela s'est fait ?

M. CLARKE : Cette partie de territoire que l'on ajoute à la cité de Toronto pour les fins de la représentation dans cette Chambre, ne formait pas partie de la ville auparavant pour les mêmes fins. On les ajoute au moyen de ce bill actuel. J'ai dit cet après-midi qu'ils constituaient des districts situés au dehors des limites de la ville, mais qui y ont été inclus pour les fins de l'acte concernant les améliorations locales.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La règle posée explique tout. Si antérieurement à cela, ces parties de territoire formaient partie du comté d'York pour les fins électorales, ils se trouvaient également à former partie de la municipalité de la ville de Toronto. N'est-ce pas là la vérité ?

M. CLARKE : Depuis quelques années, oui. Actuellement elles en font partie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué au comité que nous avions traité la ville de Toronto comme la ville de Montréal, arbitrairement.

M. CLARKE : Vous n'avez pas touché à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il en a été question. Il y a des divisions électorales et des comtés d'Ontario dont il a été question, mais auxquels aucun changement n'a été apporté. L'honorable député voudrait-il connaître la règle suivie dans le cas du comté d'York. Après l'avoir séparé de Toronto, on l'a divisé en trois comtés. La population est répartie assez également, et je n'ai entendu personne se plaindre d'avantages abusifs assurés à un parti sur l'autre. On m'a dit plus d'une fois que cette division créait une grande injustice à l'égard du parti libéral, et qu'il n'existait pas de raison pour nous empêcher d'en arriver à une division équitable, qui aurait modifié considérablement le résultat au point de vue politique. Ainsi donc, si l'honorable député a réussi à indiquer un ou deux cas dans lesquels il croit que la majorité du comité a cherché à favoriser les intérêts de son parti, il lui faudra reconnaître qu'au moins ce n'est pas ce qui a eu lieu quant à ce qui concerne le comté de York. Je ne vois pas d'autre raison à alléguer pour justifier la manière dont le comté d'York a été traité. La ville de Toronto a été prise séparément, comme différant de toutes les autres municipalités de la province, et le comté d'York a été divisé en se basant sur la règle posée pour tous les autres comtés.

M. CLARKE : L'honorable député m'a demandé de lui indiquer quel avantage les libéraux se trouvaient à retirer du remaniement du comté d'York. Je regrette que le député de York-est (M. Maclean) ne soit pas ici ce soir, car il serait plus en état que je le suis de fournir ces explications.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le député d'York a été entendu devant le comité, et il n'a formulé aucune plaite à ce sujet.

M. CLARKE : Je trouve dans le " News " de Toronto, qui est un journal dévoué au bill, un article que j'ai l'intention de lire, et si l'honorable ministre constate que les chiffres ne sont pas exacts, j'espère qu'il voudra bien me reprendre.

York-centre, nouveau comté—gagne le canton Markham et le village ainsi que le canton Scarborough, qui donnent une majorité libérale de 270 voix ; il gagne Vaughan, Etobicoke, Richmond-Hill, Western et Woodbridge, qui donnent une majorité libérale de 33 voix.

Ce qui donne aux libéraux une majorité de 303 dans York-centre.

York-est—W. F. Maclean—Sa majorité de 642 voix disparaît.

York-nord, représenté par le directeur général des Postes gagne Witchurch et les cantons de Newmarket et Stouffville qui donnent une majorité libérale de 217 voix ; il perd Gwillimbury et le canton Bradford qui donnent une majorité conservatrice de 31 voix. Ce comté donne une majorité libérale de 545 voix.

York-sud, nouveau comté, gagne la ville de Toronto-est qui donne une majorité conservatrice de 80 ; gagne aussi Toronto-jonction, le canton de York et le village de Toronto-nord qui donnent une majorité conservatrice de 281 voix. Gagne le canton d'York, appartenant à York-est, qui donne une majorité conservatrice

de 365 voix. Ce qui représente une majorité conservatrice totale de 726.

York-ouest disparaît.

L'état publié par le "News" indique qu'aux dernières élections générales, la majorité conservatrice a été de 820 dans York-ouest, et que cette majorité est sensiblement diminuée si non complètement détruite par le remaniement du comté de York. L'honorable ministre peut difficilement prétendre que si ces électeurs eussent continué de faire partie du comté d'York, ils se seraient trouvés privés de leur droit de suffrage. C'est virtuellement ce qui a lieu en les annexant à la cité de Toronto; car bien qu'il soit vrai, comme l'a fait remarquer le premier ministre, que Toronto reçoit un représentant additionnel, il ne doit pas oublier qu'on a ajouté la population de cette ville près de trois fois son unité de représentation dans cette Chambre. Je voudrais savoir sur quel principe on s'est basé pour réduire l'unité de représentation à 21,000 dans le comté d'York, tandis que cette unité dans Toronto a été portée de 36,000 à 42,000 ?

M. CAMPBELL : L'arrangement auquel on en est arrivé de s'en tenir aux limites des comtés, sépare la ville de Toronto du comté d'York. Comme la population que possède ce dernier comté lui donne droit à deux députés, il a été divisé de manière à répartir la population aussi également que possible. Je ne vois pas de raison pour que l'on s'oppose à la division du comté de York. Quant à Toronto, l'honorable député (M. Clarke) prétend que l'unité de population se trouve considérablement augmentée ; en d'autres termes, on a ajouté 64,000 personnes à Toronto et on ne lui a accordé qu'un seul député. L'honorable député oublie que lors du recensement de 1891, la population de Toronto était de 181,000; et qu'en 1901 elle était de 208,000. Afin d'établir une comparaison équitable, il faut prendre York-est et ouest, et toute la ville, car, comme je viens de le dire, sa population était de 181,000 d'après le recensement de 1891.

M. KEMP : Cela comprend Toronto-est et York-ouest.

M. CAMPBELL : Certainement. Cet arrangement laissait environ 37,000 personnes appartenant à la cité de Toronto dans les divisions d'York-est et ouest, la population de la ville même était de 144,000, et obtenait quatre députés. Ces 37,000 personnes que l'on plaçait dans York-est et ouest se trouvaient virtuellement à perdre leur droit de vote, car la population de York-est et ouest était assez nombreuse pour lui donner droit à deux députés. York-ouest, avec une population de 41,000 âmes, obtint un député, et il en fût de même pour York-est avec une population de 35,000 âmes.

Passons maintenant à la ville de Toronto. Le remaniement de 1892 créa Toronto-centre avec une population de 26,000 et Toronto-est avec une population de 43,565. C'est ce que l'on appelle répartir également la population. 26 personnes dans Toronto-ouest valaient tout autant que 43 et une fraction dans Toronto-est. Toronto-ouest, avec une population de 73,862 avait deux députés. Si nous prenons York-est et ouest, car il nous faut en tenir compte puisqu'ils formaient partie de Toronto, nous constatons que York-ouest avait une population de 41,857 et York-est une population de 35,148, soit un total de 221,064, et six représentants, c'est-à-dire une moyenne de 36,866 personnes pour un seul représentant.

Le remaniement projeté laisse à Toronto 208,000 âmes, à York-centre, 21,507, et à York-sud, 29,699, soit un total de 250,246. Ce territoire est exactement celui de 1892, et à cette population de 250,246 âmes nous accordons maintenant sept députés, ou un représentant par 35,700 habitants, alors que l'unité de 1892 était de 36,866. Le comité comprendra donc que le projet de remaniement actuel accorde à la cité de Toronto, comprenant York-centre et York-sud, un représentant par chaque 1,000 habitants de moins que l'unité adoptée lors du remaniement de 1892. En 1891, Toronto, qui comptait 181,000 habitants, obtenait seulement quatre représentants, soit un député pour 45,300 habitants.

M. KEMP : L'honorable député prétend que la cité de Toronto n'avait que quatre députés pour une population de 181,000. Il devrait ajouter que York-ouest et York-est étaient très bien représentés.

M. CAMPBELL : Il est vrai que l'on a pris 37,000 personnes de Toronto pour les placer dans les comtés de York-est et ouest, et qu'elles ont pour ainsi dire perdu leur droit de vote, York-est et ouest possédant déjà une population assez nombreuse pour leur donner droit à deux représentants, sans cette addition. En agissant ainsi, les conservateurs ont placé l'unité de représentation à 36,000. Ils enlevèrent 37,000 habitants à Toronto, la laissant avec 144,000 habitants et 4 députés, soit un représentant pour chaque 36,000 habitants. 30,000 personnes se trouvent par conséquent à perdre leur droit de vote en entrant dans York-est et ouest, ces deux derniers comtés possédant déjà une unité de population suffisante pour leur donner droit à 2 députés. Dans York-ouest l'unité de représentation était de 41,000 tandis que dans le comté limitrophe de Peel elle n'était que de 15,000. Voilà comment agissaient les membres de la gauche quand ils étaient au pouvoir.

Je veux maintenant attirer l'attention du comité sur une autre question. Il a été longuement question ce soir de la prétendue injustice commise par le bill à l'égard du parti conservateur. Je vais prendre le remaniement de 1892 et comparer le résultat dans neuf comtés d'Ontario qui élisent neuf députés, avec le résultat dans neuf autres

comtés qui élisent le même nombre de représentants. Je vais commencer par ces comtés :

Comtés.	Population.
Algoma	41,856
Carleton	21,746
Essex-nord	31,523
Muskoka et Parry-Sound	26,515
Russell	31,643
Simcoe-est	35,801
York-est	35,148
York-ouest	41,857
Kent	31,434

Nous avons donc là 9 comtés, ayant une population totale de 297,523, qui élisent 9 députés, soit un député pour 33,000 habitants. Prenons maintenant 9 autres comtés d'Ontario :

Comtés.	Population.
Brockville	15,853
Cardwell	15,382
Frontenac	13,445
Grenville-sud	12,929
Leeds et Grenville	13,521
Lennox	14,900
Nipissing	13,020
Peel	15,446
Wentworth-nord	14,591

Ces neuf comtés, qui élisent 9 députés, ont une population totale de 129,087, soit 14,343 habitants pour un député, tandis que dans les autres comtés cette unité de représentation est de 33,000. Voilà de quelle manière nos amis les conservateurs repartissaient la population par le remaniement de 1892.

On ne trouvera pas de distinction de cette nature dans le bill actuel. Dans le cas présent, nous nous en tenons aux limites des comtés, et si un comté possède l'unité de représentation, nous lui accordons un député, tandis que les conservateurs n'avaient aucune excuse pour se départir du privilège de l'unité de représentation, car ils ne tenaient pas compte des limites des comtés. Ils n'avaient aucune raison valable pour s'éloigner de ce principe, car ils découpaient les districts à plaisir, prenant un canton dans un comté pour le placer dans un autre selon leurs besoins.

Prenons comme exemple le comté d'York. Parce que Gwillimbury-ouest donnait une majorité conservatrice ils l'enlevèrent au comté de Simcoe-nord pour l'annexer à York-nord. Le canton Whitechurch fut pris dans York-nord et placé dans Ontario-ouest parce qu'il donnait une majorité libérale de plus de 100 voix. Par le remaniement actuel on s'est contenté de défaire ce que l'on a fait en 1882, avec le résultat que Gwillimbury-ouest a été replacé dans Simcoe et que Whitechurch est retourné à York. Ce dernier comté a été divisé équitablement en trois parties aussi égales que possible, et je ne crois pas que personne puisse trouver à redire sur ce point. Quant à la cité de Toronto, le bill actuel lui rend plus justice que celui de 1892.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Campbell) a induit la Chambre en erreur en faisant une assertion dont l'exactitude ne peut être établie. Je regretterais d'être obligé de croire que c'est intentionnellement qu'il a fait cette assertion inexacte, mais il a dit qu'en 1891 la population de Toronto était de 181,000 habitants. J'ai pris note des chiffres qu'il a cités.

M. CAMPBELL : J'ai le recensement.

M. CLARKE : En faisant cette assertion l'honorable député, soit intentionnellement, soit par ignorance ou autrement, a omis de dire que ce chiffre de 181,000 comprend 37,000 personnes occupant un territoire qui n'a jamais fait partie de la cité de Toronto pour les fins de la représentation de cette dernière ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Campbelle) a expliqué ce point.

M. CLARKE : Non, il ne l'a pas expliqué. Il a déclaré que l'unité de représentation dans la cité de Toronto, à qui on avait accordé 4 députés, avec une population de 181,000 âmes, était de plus de 45,000, tandis que les chiffres contenus dans le recensement de 1891 démontrent que cette population n'était que de 144,000, soit un représentant pour 36,000 habitants. Le comté d'York qui, à cette époque, avait une population de 97,000, obtenait 3 représentants, soit une unité de 32,000 pour chaque député. Je voudrais maintenant savoir sur quel principe ou sur quelle raison on s'est basé pour porter l'unité de représentation dans Toronto à 42,000, tandis qu'on l'a réduit à 21,000 dans York ? L'honorable ministre n'a pas tenté d'expliquer ce point. La population d'York se trouve réduite à près de 64,000, et ce comté conserve ces trois représentants, tandis que la population de Toronto est augmentée de 144,000 à 208,000, soit une augmentation de 64,000, et cette ville n'obtient qu'un député de plus. York perd 30,000 âmes et reste avec trois représentants; Toronto voit augmenter le chiffre de sa population de 64,000 et cette ville n'obtient qu'un député de plus. Quel principe de justice, d'équité ou d'honnêteté peut-il y avoir dans un remaniement de cette nature ?

M. CAMPBELL : Existe-t-il un semblant de raison pour que 37, personnes de Toronto appartiennent au comté d'York ? Existe-t-il une raison pour qu'York-ouest ait une population de plus de 41,000 dont 20,000 habitant la municipalité de Toronto, et que York-est ait 36,000 habitants, dont 15,000 appartiennent à Toronto ?

M. OSLER : Il existe une raison importante pour justifier cet état de choses. Le gouvernement prétend que les grands centres de population ne doivent pas avoir un aussi grand nombre de représentants que les comtés ruraux. Je n'admets pas ce principe. Actuellement, une de ces divisions d'York possède une population suburbaine, et lors

du prochain recensement, cette population sera aussi nombreuse que celle d'une ville. La population de Toronto déborde des limites de la ville pour se répandre dans les faubourgs avoisinants. C'est pour cette raison que les comtés limitrophes de celui de York doivent avoir jusqu'à un certain point une population proportionnelle à celle de Toronto. L'unité de représentation dans les trois divisions d'York, au lieu d'être égale à l'unité générale, soit 24,381, n'est que de 21,541. Si le gouvernement est justifiable de prétendre que la population de la ville a droit à un nombre moins considérable de représentants que les districts où la population est clairsemée, ce principe doit s'appliquer avec autant de force quand il s'agit des districts avoisinant Toronto, dont la population très dense n'est que le surplus de celle de la ville, et ces comtés devraient avoir une unité de représentation plus élevée que la moyenne des comtés ruraux. Au lieu de cela, l'unité de représentation dans les trois divisions d'York est de 3,000 moins élevée que la moyenne des comtés ruraux, et de 20,000 âmes moins élevé que celui de Toronto. Le comté d'York, qui compte 60,000 habitants, dont 20,000 dépendent de Toronto, ne devrait pas avoir plus de deux députés, si la représentation de Toronto doit être réduite à 5 députés. Deux reprsentants serait un chiffre plus raisonnable pour le comté d'York que 5 députés pour la ville de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIC : Mon honorable ami (M. Osler) envisage cette grande question du remaniement des comtés de la province d'Ontario à un point de vue bien étroit. S'il s'était fait entendre devant le comité et s'il avait laissé entendre que le comté d'York avait un nombre trop considérable de représentants, je me serais empressé de prendre cette objection en considération.

M. CLARKE : Il n'a pas dit cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si ce n'est pas là la prétention qu'il a émise, je n'y comprends plus rien. Nous avions posée une règle concernant la province, et cette règle permettait au comté de York d'obtenir trois représentants.

M. CLARKE : Nous prétendons que vous n'avez pas posé une règle générale pour la province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Suis-je obligé de répéter chaque fois que Toronto fait exception à cette règle ? Je croyais pourtant que cela était ben compris. Ces différences de population sont inévitables. La majorité du comité a décidé que la population des villes n'avait pas droit à la même considération que celle des campagnes, ce principe est reconnu dans ce pays depuis la Confédération, et il en est de même dans les autres pays. Il était respecté par sir John Macdonald lorsque ce dernier était premier ministre du Canada, et l'honorable député (M. Osler) l'approuvait à cette époque. Nous ne l'avons jamais entendu protester à cette époque ?

M. OSLER : Quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand sir John Macdonald était premier ministre.

M. OSLER : Mon cher monsieur, je ne m'occupais pas de politique à cette époque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette raison peut servir à expliquer plusieurs actes singuliers de l'honorable député (M. Osler). Il est si jeune qu'il se permet une foule de choses que l'on doit porter au compte de son ignorance. Seulement quand il entreprend de discuter ces questions, il devrait au moins savoir quelque chose de l'histoire de son propre parti au Canada, et la politique suivie par les deux partis en Angleterre.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est cette règle suivie en Angleterre dont veut parler l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai discuté cette question plusieurs fois avec le chef de la gauche, et il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) L'honorable député prétend-il qu'il existe une différence dans l'unité si l'on prend l'ensemble des districts ruraux et l'ensemble des districts urbains en Angleterre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'amène cette question des districts anglais sur le tapis que pour faire diversion. Il ferait aussi bien de demander pourquoi nous ne répartissons pas également la population dans Northumberland-ouest, Prince-Edouard, ou dans n'importe quel autre de ces petits comtés. Que veut dire l'honorable député par le mot règle ? Il prétend que parce qu'en Angleterre on a permis à certains districts électoraux peu étendus d'exister durant un certain temps, cela nous justifie d'accorder une représentation plus considérable à la population des villles comparée à la population des campagnes. Mais pour en revenir au Canada, puisqu'Ontario devait perdre six représentants, j'étais porté à croire que la population comme les représentants de Toronto reconnaîtraient chez les membres de la majorité du comité le désir bien arrêté de rendre justice à cette ville dans les circonstances, alors que nous aurions pu accorder à un des comtés le représentant additionnel qui a été donné à la ville, si nous avions voulu faire preuve de l'esprit de parti que l'honorable député nous attribue, et notre conduite aurait été facile à justifier.

C'est parce que nous nous sommes rendus compte du développement continuel de la ville, que nous avons décidé de recommander une représentation plus considéra-

ble pour Toronto, bien que la province doit perdre six représentants. Malgré cela, mon honorable ami ne semble pas satisfait. Mais je crois que le reste de la province d'Ontario comprendra que le comité ne pouvait raisonnablement aller plus loin qu'il l'a fait sous ce rapport. Bien des comtés ruraux trouveront que nous avons agi bien libéralement à l'égard de la ville de Toronto, en lui accordant un autre député, si nous n'avons pas d'autres raisons pour justifier cette augmentation que celles qui nous ont été fournies ce soir par l'honorable député. S'il nous fallait adopter la prétention de mon honorable ami et accorder à Toronto une représentation basée sur l'unité en vigueur dans le reste de la province, cette ville aurait probablement droit à quatre représentants de plus; et pour les lui accorder il faudrait les enlever aux districts ruraux. Je considère qu'il n'a fait valoir aucune bonne raison pour justifier ce changement; je crois, au contraire, que nous avons adopté la véritable ligne de conduite. Quelques-uns des districts ruraux sont représentés dans cette Chambre par des députés qui habitent les villes. Ils sont les centres de la finance et du commerce dans le pays. Leur population est au courant des événements, et il leur est bien plus facile de faire connaitre leurs vues au parlement que la population des districts ruraux.

Pour une foule de raisons de cette nature, il convient de donner plus de représentation aux campagnes qu'aux villes.

M. KEMP : C'est une pauvre raison à donner pour refuser d'augmenter la représentation des villes, de dire que le représentant d'une circonscription rurale habite la ville. J'ai toujours constaté que les deux ou trois membres de cette Chambre qui représentent des districts ruraux et habitent Toronto, ne s'intéressent pas aux affaires de la ville. Leurs intérêts sont dans le district qu'il représentent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai souvent vu des députés de la ville de Toronto agir contrairement aux intérêts de cette ville. C'est simplement une question d'opinion.

M. KEMP : Le ministre des Travaux publics n'a jamais habité une grande ville et ne sait pas ce qu'il lui faut.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous reste beaucoup de choses à apprendre à nous pauvres cultivateurs.

M. KEMP : Si l'honorable ministre avait habité Toronto pendant quelques années, il saurait ce qui est nécessaire à une grande ville. Je ferai remarquer en passant que Toronto ne sera pas aussi bien représentée, quant au nombre, qu'elle l'était autrefois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous y gagnerons sur la qualité.

M. KEMP : Autrefois Toronto avait virtuellement six représentants dans cette Chambre. L'honorable député d'York-ouest représentait une population urbaine de 52,757, d'après le recensement. Cela était plus considérable que la population d'aucun des districts d'York, d'après le bill dans lequel la plus forte division n'a que 22,419.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a-t-il comparé la population urbaine de ce qui sera York-sud, avec celle qu'avait autrefois York-ouest ?

M. KEMP : Non, je n'ai pas les chiffres sous la main.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne les ai pas non plus, mais je sais qu'il y a une plus forte population urbaine dans York-sud qu'il y en avait auparavant dans York-ouest.

M. KEMP : Le député d'York-est a représenté une population urbaine de 20,666, d'après le dernier recensement. Cette population se décompose comme suit : quartier n° 1, 10,465 ; quartier n° 2, 3,138 ; quartier n° 3, 7,063. La population urbaine d'York-ouest est répartie comme suit : quartier n° 6, 21,296 ; quartier n° 5, 4,338 ; quartier n° 4, 3,123. La plus faible population d'aucun district rural dans le comté d'York est de 20,699. Trois de plus seulement que la population urbaine représentée actuellement par le député d'York. Il est donc évident que Toronto était autrefois représenté dans cette Chambre par six députés et qu'à l'avenir il n'en aura en réalité que cinq.

Je ne comprends pas pourquoi on n'a donné que 5 députés à Toronto. La population de Toronto-centre sera de 43,861, Toronto-est, 40,017, Toronto-nord, 49,083, Toronto-sud, 38,108, et Toronto-ouest, 44,991. Cela donne à réfléchir quand on compare ces chiffres aux chiffres des populations des autres villes et districts électoraux d'Ontario. La population de Brantford sera de 19,687, Kingston, 19,788, Hamilton-est, 24,000 et Hamilton-ouest, 28,634.

Je ne comprends pas par quel calcul la majorité du comité est parvenue à ne donner que cinq députés à Toronto. Il n'y a pas de doute que Toronto devrait être représenté par six députés.

M. CLARKE : La population de Toronto, en 1891, pour les fins de la représentation dans la Chambre des communes, était de 144,023. Cela donnait une moyenne de 36,000 pour chacun des 4 députés.

M. CAMPBELL : La population totale de la ville était de 181,000.

M. CLARKE : L'honorable député confond deux choses tout à fait distinctes. Toronto avec une population de 144,000 et 4 députés, le comté d'York avec une population de 97,000 et 3 députés. Ce que nous voulons savoir, c'est pourquoi l'unité de la représentation à Toronto a été augmentée de 36,000 à 41,608. L'excédent de population de 64,-

000 n'a virtuellement qu'un seul représentant. Le comté d'York a une population de 64,000 et on lui accorde trois représentants, cependant, on ne donne qu'un seul représentant pour les 64,000 habitants de plus qui sont ajoutés à la population de Toronto.

Sur quel principle de justice et d'équité s'est-on basé pour agir de la sorte ?

Il est pas honnête de répéter que la population de Toronto est de 181,000, à moins d'expliquer en même temps que cette population comprend celle des quartiers Saint-Albans, Saint-Marc, Saint-Paul et Saint-Mathieu, qui n'ont jamais été comptés dans Toronto pour les fins de la représentation avant le bill actuel. La population de ces quartiers s'élève à environ 37,000.

Le ministre des Travaux publics prétend qu'il nous a rendu justice en nous donnant un député de plus, bien que le sentiment général fût opposé à cela. Il me semble que nous sommes suffisamment maltraités, quand l'unité de notre représentation est fixée à 41,608, tandis qu'elle n'est que de 24,381 dans le reste de la province. On a prétexté qu'autrefois le chef du parti conservateur était d'opinion que les villes devaient avoir moins de représentants que les campagnes. Nos adversaires cherchent à se prévaloir des opinions d'un homme d'Etat décédé et qu'ils n'ont jamais cessé d'attaquer tant qu'il a vécu.

Je ferai remarquer en passant, qu'on a introduit une innovation dans le bill actuel. Nous devions suivre le précédent anglais créé en 1884-5 par M. Gladstone. J'avais compris que le remaniement devait être basé sur ce précédent. Ce n'est pas du tout ce qui a été fait, car la différence entre la population rurale et celle de Toronto est beaucoup plus considérable que celle qui existe en Angleterre entre la population des villes et celles des campagnes, pour les fins de la représentation. L'honorable député de Toronto est à parler de la population des autres villes d'Ontario et a démontré que la règle appliquée à Toronto n'a pas été appliquée à ces autres villes. Leur population totale est de 190,193, et elles auront sept représentants : Kingston, Brantford et London auront chacune un député et Hamilton et Ottawa, deux chacune. La population de Toronto dépasse de 18,000 la population réunie de toutes ces villes, cependant nous n'avons que 5 députés tandis qu'elles en auront sept. Voilà un passe-droit qui frise l'injustice.

Le PREMIER MINISTRE : Quel remède auriez-vous à proposer ?

M. CLARKE : La règle que M. Gladstone a appliquée en Angleterre. En présentant ce bill à la Chambre le premier ministre nous a dit :

Le dernier remaniement des collèges électoraux, en Angleterre, eut lieu en 1884, sous l'administration de M. Gladstone. Dans cette circonstance, M. Gladstone, avant de rédiger son bill, suivit la même ligne de conduite que nous entendons suivre aujourd'hui. Le bill fut préparé, à la demande de M. Gladstone, après une conférence entre les membres des deux partis dans la Chambre des communes, entre le gouvernement et l'opposition. M. Gladstone invita lord Salisbury, alors chef de l'opposition, à le rencontrer pour discuter avec lui les détails du projet de loi de répartition de la représentation qu'il devait présenter subséquemment à l'adoption de la loi du cens électoral. La conférence eut lieu et il en résulta un projet de loi qui reçut l'approbation des deux partis.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député voudrait augmenter la représentation de Toronto. Quel moyen indique-t-il pour cela ?

M. CLARKE : Si j'entreprenais de soumettre un projet de remaniement, j'en prendrais la responsabilité.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne peut pas donner plus de 86 députés à Ontario. S'il en donne plus à Toronto, il faudra qu'il en retranche cinq ailleurs.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre ne s'attend certainement pas à ce qu'un simple membre de l'opposition refasse tout le remaniement des divisions électorales d'Ontario. C'est lui qui est le gardien des droits du peuple et nous prétendons qu'il ne doit pas permettre qu'une grave injustice soit commise envers une partie de la province d'Ontario et nous lui demandons de faire cesser ce que nous considérons comme un grief sérieux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est le principe suivi par M. Gladstone relativement à la population ?

M. CLARKE : Qu'on me permette de citer certains paragraphes de l'ouvrage d'Anson intitulé : " Law and Custom of the Constitution."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai ici le discours prononcé par M. Gladstone, en présentant son projet de loi.

M. CLARKE : J'ai lu ce discours et je me permettrai d'en citer certaines parties. Voici ce qu'Anson dit :

La loi de 1885 concernant le remaniement des divisions électorales, diffère des lois précédentes en ce qu'elle s'éloigne considérablement du principe de la représentaion locale, et en ce qu'elle indique délibérément la tentative sensible de diviser également, ou à peu près, la représentation d'après le chiffre de la population.

On s'éloignait des principes suivis jusqu'alors, et c'était le premier pas dans le sens de la représentation basée sur la population. Le paragraphe suivant fait ressortir l'anomalie qui existait avant 1885 :

Avant la mise en vigueur de cette loi, la moyenne des électeurs dans tout le pays était de 78,000 dans les comtés, et de 41,200 dans les villes, pour chaque député. On n'a pas conservé cette proportion; c'est ainsi, par exemple, que 79 villes, ayant une population de 15,000 âmes, ont élu un seul député, et que 36 villes

dont la population n'atteignait pas 50,000 habitants, élisaient chacune deux représentants.

La loi de remaniement de la carte électorale de l'Angleterre était basée sur le principe qu'on a négligé d'appliquer, jusqu'à un certain point, en faveur de la représentation locale, et qui voulait que chaque division électorale devait contenir une population de 54,000 âmes pour élire un député. Toutes les villes dont le chiffre des habitants ne dépassait pas 15,000 se trouvaient à faire partie de leurs comtés respec tifs, sans tenir compte du fait qu'elles auraient ou non élu précédemment des représentants. Les villes dont la population dépassait 15,000 âmes, mais n'atteignait pas 50,000 habitants, avaient le droit d'élire un député; celles dont la population dépassait 50,000 habitants, mais ne s'élevait pas à 165,000 âmes, élisaient deux représentants ; de plus, on accordait un député de plus pour chaque 50,000 âmes ajouté à ces 165,000 habitants. La représentaion relativement aux comtés ruraux suivait les mêmes règles.

Si les membres de la droite veulent appliquer à la cité de Toronto la règle énoncée ici par Anson, c'est-à-dire, s'ils veulent prendre la moyenne de la population relativement à la représentation de la province d'Ontario, ils constateront que Toronto devrait avoir sept représentants, d'après le principe posé par M. Gladstone, au lieu de cinq députés que veut lui accorder l'honorable premier ministre. Pour démontrer le but de cette loi de remaniement dès collèges électoraux, on me permettra de citer quelques paragraphes du discours de M. Gladstone. Il avait à surmontrer d'autres difficultés qui ne se présentent pas ici, bien que, dans toutes ces questions de changements à opérer dans l'échiquier électoral d'un pays, il y ait toujours des embarras à faire disparaitre. Voici comment Gladstone dépeignait quelques-unes de ces difficultés :

> Nous avons été obligés de tenir compte des anciennes divisions de comtés et de collèges constitués par des municipalités dont les privilèges parlementaires étaient historiques. La Chambre devrait prendre en considération, jusqu'à un certain point, les conventions et les droits anciens.

On a suivi le principe suivant :

> Appliquer aux circonscriptions électorales du pays une règle uniforme.
>
> Les collèges électoraux seront considérés comme composant chacun une unité, et on leur appliquera à tous les mêmes principes.

C'est tout ce que nous demandons pour la cité de Toronto. D'après la loi de 1885, le district métropolitain de Londres a vu le chiffre de sa représentation porté à 37.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelle était la population de ce district ?

M. CLARKE : Je vais fournir ce renseignement à mon honorable ami. Liverpool s'est trouvé à avoir six députés de plus ; Birmingham, quatre ; Sheffield, trois ; Leeds deux. Prenons maintenant dix des principales cités et villes, pour démontrer la relation qui existe entre la représentation et la population :

Cité ou ville	Population.	Nombre de députés.
Londres	3,831,719	61
Liverpool	555,073	9
Birmingham	402,314	7
Manchester	341,173	6
Leeds	310,483	5
Sheffield	285,619	5
Bristol	207,522	4
Nottingham	187,964	3
Bradford	184,035	3
Sanford	177,762	3

Si nous tenons compte du total de la population réunie de ces dix cités et villes et du nombre de leurs représentants, et si nous appliquons le principe posé par Anson, d'après la citation que je viens de faire, nous constaterons que la moyenne se trouve, en vérité, conservée dans toute cette liste. Londres élit un représentant par 63,000 ou 64,000 âmes de sa population. Si l'on prend ces dix principales villes et cités d'Angleterre et d'Ecosse, et si on leur applique la règle que j'ai citée, on trouvera qu'il n'y a pas d'injustice de commise, parce que ces divisions sont des collèges électoraux de villes. L'argument que nous nous sommes efforcés de faire prévaloir auprès du premier ministre, c'est qu'on ne trouve rien dans le projet de loi de Gladstone qui excuse l'injustice unique, arbitraire qu'on veut commettre par le bill qui nous est soumis maintenant. Si des cités autres que Toronto étaient traitées de la même façon, on aurait un semblant de raison à invoquer pour agir de la sorte envers Toronto, mais il n'en est rien. J'ai cité des chiffres, et je n'ai pas besoin de m'étendre plus longtemps sur ce point.

Il est un autre détail sur lequel le projet de loi actuel diffère radicalement et essentiellement, quant au principe et à la forme, du bill présenté par Gladstone. Il est assez facile comparativement de tomber d'accord lorsqu'il s'agit d'une division électorale qui n'a droit qu'à un seul député.

Mais quand il faut s'occuper des collèges électoraux qui ont droit d'élire deux ou trois représentants, il faut en venir au principe essentiel de l'entente conclue entre Gladstone et Salisbury, c'est-à-dire que, dans la délimitation des bornes des diverses divisions électorales, il faut observer carrément la justice et l'équité. Dans ce but, et avant de présenter son projet de loi à la Chambre des communes, M. Gladstone a annoncé qu'une commission avait été nommée pour déterminer ces bornes, et, de fait, il a nommé cette commission. Celle-ci se composait de personnes ne s'occupant pas de politique active ; c'étaient plutôt des hommes de profession, des ingénieurs et des arpenteurs. La Chambre a connu d'avance les instructions données aux commissaires. Quelles étaient ces instructions ? J'en cite une partie :

> D'abord, les commissaires devaient examiner les cartes d'arpentage qui se trouvaient au bureau de la Guerre, et déterminer d'après les documents en possession de ce département et

du bureau du gouvernement local, de même que d'après tous les autres renseignements dignes de foi, les limites qu'on devait assigner comme bornes à tous les comtés auxquels le projet de loi pouvait s'appliquer. En faisant ce travail la commission devait, autant que possible, répartir un nombre égal d'habitants entre les différentes divisions, non compris les villes ayant le droit d'élire des représentants ; ils devaient encore dans les cas de localités ayant une forte population qu'on devait surtout considérer comme urbaine, ne former qu'une seule et même division, à moins d'inconvénients sérieux, et à moins que de nouvelles limites eussent été tout à fait irrégulières et contestables. D'après cette règle importante, chaque division devait être groupée, autant que possible, quant à la situation géographique ; elle devait se composer d'un territoire partagé en sections ou contenant une agglomération de paroisses. Dans certains cas, cependant, il pourrait être nécessaire de comprendre dans ces divisions des paroisses séparées, mais on ne devra jamais permettre que ces bornes séparent une paroisse.

Il est un autre paragraphe sur lequel je veux appeler l'attention du premier ministre.

Lorsque cette division aura été provisoirement faite, avis public contenant la décision des commissaires en sera donné dans un ou plusieurs journaux locaux, et cet avis devra indiqué le jour et l'endroit où l'un des membres de la commission se trouvera à la ville principale du comté, pour entendre toutes les objections qu'on pourra soulever contre la délimitation de telle division électorale, et pour recevoir tout avis relativement aux changements à opérer.

Ainsi donc, lorsqu'il s'est agi du remaniement de la carte électorale d'Angleterre, les partis se sont entendus sur les principes qui devaient prévaloir, avant qu'aucune mesure fût présentée; on nomma une commission pour déterminer les limites de chaque district électoral ; les commissaires se trouvaient indépendants de la Chambre des communes et des comités de cette dernière; ils n'avaient qu'à suivre les instructions qu'on leur avait données. Il est impossible de trouver une mesure plus équitable que celle proposée par M. Gladstone. L'honorable premier ministre a voulu suivre cet exemple, mais il s'est écarté des principes essentiels de la loi qu'il a prise pour modèle. Supposons, par exemple, que la commission devant fixer les bornes des comtés, publie des dessins, des diagrammes, des divisions électorales de Grey, de Middlesex, de Waterloo, ou d'aucun autre comté dont il a été question, aujourd'hui, devant ce comité.

Comment le peuple envisagera-t-il cette démarche ? D'après le bill de remaniement de M. Gladstone, on accordait aux habitants des divisions que devaient délimiter les commissaires, l'occasion de voir ce que la commission voulait faire, et de combattre toute délimitation proposée. Inutile pour moi d'insister sur ce point ; je me contenterai de signaler le fait que, d'après les déclarations faites ici, au cours de la semaine dernière, alors que le comité s'occupait de délimiter les bornes des comtés qui ont le droit d'élire plus d'un représentant, tout ce que la minorité a proposé, dans le but de modifier les limites désignées d'avance par la majorité, a été repoussé d'emblée par cette dernière. Mes collègues et moi nous sommes présentés au comité pour protester contre la manière dont on traitait Toronto ; mais il va de soi que nous n'avons trouvé que des oreilles distraites. Voilà pourquoi nous devons prendre, chaque jour, autant de temps pour expliquer notre cause à la Chambre.

On a parlé de Montréal. L'honorable premier ministre nous a dit que nous devrions discuter le cas de chaque division séparément. On a prétendu, toutefois, que Montréal est traitée de la même façon que Toronto. Le cens électoral de Québec diffère de celui d'Ontario. Nous n'avons pratiquement qu'une unique franchise qui peut se résumer ainsi : tout citoyen est électeur. Si ce principe est juste, il va sans dire que la population des grandes divisions urbaines comme Toronto, qui est obligée de lutter plus ardûment pour la vie, qui se trouve groupée dans un grand centre où l'on trouve tant d'opinions et de principes politiques différents, doit avoir pleine et égale liberté d'être représentée ici. Pourquoi rapetisser l'importance de la population des grandes municipalités urbaines ? Si la moyenne est de 24,381 âmes de population en dehors de la cité de Toronto, si tout citoyen a le droit de voter, pourquoi ne pas appliquer ce principe dans le cas de Toronto, afin de permettre à la population de cette ville d'avoir une influence égale à celle des personnes assez fortunées pour demeurer en dehors de cette ville ?

L'honorable leader du gouvernement a prétendu, à maintes reprises, qu'on devrait rendre justice aux parties éloignées et peu peuplées du pays. Qu'il me permette de lui citer quelques chiffres. La population des cités autres que Toronto et qui seront représentées, se divise comme suit: Kingston, 19,788 âmes ; Brantford, 19,867 habitants ; London 37,976 âmes ; Hamilton, 52,637 et Ottawa, 59,928 habitants, soit un total de 190,193 âmes, ce qui donne une moyenne de 27,170 habitants par représentant. Mais si l'on examine les parties reculées de la province, on constate que ces grandes divisions à population éparse ont une moyenne plus considérable. C'est ainsi que la population des cités autres que Toronto, n'est que de 27,170 âmes, en moyenne, tandis que celle de ces districts peu habités, s'élève à 27,216 habitants. Si les divisions urbaines n'ont pas le droit d'avoir autant de représentants que les comtés ruraux et épars, en vertu de quel principe prend-on comme moyenne de représentation pour ces cités 27,170 âmes, alors que la moyenne doit être de 27,216 habitants pour ces comtés dont la population est éparse? Qu'on me permette de faire remarquer ici que la population de ces districts électoraux augmente sans cesse.

C'est ainsi qu'au cours des dix dernières années, cette augmentation se chiffre dans

les 25 pour 100, environ. Ces parties du pays se développent sans cesse ; elles se trouvent en contact avec la civilisation et elles font des progrès bien sensibles. Pourtant, on a négligé de tenir compte de ce fait—comme je vais le démontrer—en fixant leur représentation dans ce parlement. Si l'on prend les plus anciens comtés de la province d'Ontario, les comtés métropolitains, on constatera que Northumberland, Prince-Edouard, Brant, Middlesex, Huron, Elgin-ouest, Lanark et York ont une population de 325,856 habitants, et qu'ils seront représentés ici par dix-sept députés, tandis que ces districts éloignés dont j'ai parlé, n'ont que douze représentants, bien que le chiffre de leurs habitants s'élève à 326,476. En vertu de quelle théorie de représentation a-t-on fait ce partage? A mon sens, c'est commettre une injustice manifeste, si l'on accepte le principe posé par le premier ministre, que de ne pas accorder aux divisions urbaines autant de représentants qu'aux districts ruraux, proportion gardée de la population. D'autre part, si l'on se place à un point de vue différent, je trouve que ces districts dont la population est éparse ont le droit d'être traités sur un pied d'égalité avec les divisions plus densement colonisées plus anciennes, alors même que la population des premiers serait moins élevée. J'invoque donc le principe posé par M. Gladstone en présentant son bill de remaniement de 1885, et les paroles mêmes du premier ministre, en nous soumettant le projet de loi que nous discutons maintenant. Je demande qu'on rende justice à la grande municipalité dont j'ai l'honneur d'être un des représentants. Ma demande n'est pas déraisonnable ; elle est basée sur la justice, l'équité, et sur cette égalite qu'il faut observer en pesant les votes. Je prie de très honorable premier ministre, s'il désire que ces principes soient appliqués, de ne plus fermer l'oreille à nos propositions justes et raisonnables, lorsque nous demandons que cette cité, dont la population représente un dixième de celle de toute la province, ne soit pas traitée avec cette injustice et cette dureté qu'on relève dans le bill qui nous est soumis.

Le PREMIER MINISTRE : L'argument invoqué par mon honrable ami de Toronto (M. Clarke) n'est pas nouveau. Quant à la comparaison qu'il a faite entre la population urbaine et celle de la campagne, je dois réffirmer l'attitude que j'ai prise, même après la dissertation qu'il vient de faire. J'affirme qu'il est impossible, d'après la constitution que nous régit, de donner une égale représentation aux divisions urbaines et aux comtés ruraux. Mon honorable ami ne doit pas oublier ceci : en Angleterre, quand M. Gladstone a préparé son bill de remaniement de la carte électorale, il était libre de toute règle quant au chiffre de la représentation.

J'ignore qui est nombre exact des réputés à la Chambre des communes anglaises, mais il doit être de 500 à 600, et peut-être de 700 à 800. Quant au cas qui nous occupe, il faut remarquer qu'Ontario ne peut élire que 86 représentants. Il est impossible d'ignorer le fait que si l'on applique la même règle à la population urbaine et à la population rurale, et que, s'il faut une moyenne de 25,000 âmes pour former un collège électoral, la cité de Toronto aurait le droit d'élire dix députés ; dans ce cas, il faudra retrancher cinq collèges électoraux ruraux. Aucun gouvernement ne voudrait assumer la responsabilité d'un tel acte. Que l'honorable député tienne donc compte de l'opinion de M. Gladstone, quand il prétend qu'il ne faut pas oublier les anciennes divisions électorales, mais conserver les traditions historiques se rapportant à nos comtés. Mais peut-on ignorer ou faire disparaître les districts électoraux qui existent actuellement ? Mon honorable ami doit savoir que les trois quarts du temps qu'a duré cette discussion depuis quatre jours, ont été employés par les députés des comtés qui devaient disparaître ; ces représentants ont protesté contre cette mesure. Voilà pourquoi, à mon sens, il est impossible d'accorder la même représentation à la population urbaine et à la population rurale.

M. CLARKE : Je dois signaler le fait qu'en ramenant à deux le nombre des représentants du comté d'York, nombre qui est aujourd'hui de trois, on réduirait à une moyenne de 32,312 âmes la population de ces divisions, tandis que pour Toronto, on exige une population de 41,608 habitants.

Le PREMIER MINISTRE : Non, cette raison ne peut rester debout parce que le comté d'York, aujourd'hui, se trouve à ne constituer qu'une circonscription rurale, tandis qu'auparavant on y comptait une population rurale et une population urbaine.

M. KEMP : L'honorable premier ministre s'est trompé dans ses calculs. Je ne veux pas que les Débats contiennent cette allégation affirmant que Toronto aurait le droit d'élire dix représentants, car cette cité ne pourrait élire que huit députés.

M. HYMAN : L'honorable député a raison.

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais la population de cette cité était de 150,000 âmes.

M. KEMP : Si l'on adoptait la théorie émise par mon honorable ami (M. Clarke), Toronto ne pourrait avoir que huit députés et non dix. Cette ville se trouverait avoir trois représentants de plus. J'aimerais savoir comment la commission a pu en arriver à la conclusion de n'accorder que cinq députés à Toronto, vu le fait que cette ville a déjà élu six représentants. Si l'on veut contredire cette déclaration, en prétendant qu'on ne doit pas tenir compte des divisions d'York-est et d'York-ouest, les membres de la droite ne peuvent assurément dire que Toronto n'a pas été représenté par cinq députés, nous

avons certainement le droit de compter ces deux divisions comme en valant une.

M. HYMAN : York-sud, d'après les limites qu'on lui assigne dans ce projet de loi, ne se trouvera-t-il pas à avoir une population urbaine considérable ? Cette division se trouve à comprendre la banlieue de Toronto.

M. CLARKE : Ces faubourgs ne font pas partie de la cité

M. OSLER: En supposant même que cette division ne représente pas la cité de Toronto, nous nous trouvons à n'avoir qu'une moyenne de population de 20,000 âmes.

M. KEMP : L'honorable député d'York-est représente une population de 20,666 âmes, tandis que le chiffre de la population d'York-ouest qui fait partie de la cité de Toronto, s'élève à 25,757 habitants.

M. HYMAN : C'est une population rurale.

M. KEMP : Le nombre d'habitants représentés par ces deux députés est de 46,923. Si l'on ne tient compte de ces deux divisions comme ne formant qu'un seul comté, on constatera que Toronto n'a que cinq représentants, au lieu de six. Je suis convaincu que mes deux honorables ami sont compris qu'ils avaient intérêt dans les affaires de Toronto, et qu'ils se trouvaient à représenter cette ville, non pas probablement dans une mesure aussi large que celle assignée à ceux d'entre nous qui sont élus dans des divisions de cité exclusivement ; cela démontre que, par le passé, Toronto avait cinq représentants. Malgré l'augmentation de sa population cette cité ne pourra élire que cinq députés. Je voudrais demander en vertu de quel principe, le comité en est venu à la décision de n'accorder que cette représentation à Toronto.

M. CLARKE : On a agi d'une manière arbitraire.

M. KEMP : Je suis certain qu'il y a anguille sous roche. La commission a-t-elle considéré que Toronto avait six représentants, par le passé, ou tout au moins cinq, si l'on compte York-est et York-ouest comme n'élisant qu'un seul représentant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Kemp) vient de prétendre que les députés représentants les comtés en dehors de Toronto qui comprennent une population rurale, ne se sont pas intéressés beaucoup aux droits de cette cité, et il a dit que les deux représentants d'York-est et d'York-ouest où se trouve une population urbaine considérable, devaient être considérés comme députés de ville.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toronto se trouve à avoir maintenant six représentants, parce que la division d'York-sud comprend, en vérité, une population urbaine ; en effet, on ne trouve dans cette division qu'une petite partie du canton d'York où sont établis des cultivateurs. Mon honorable ami nous demande pourquoi la commission n'a pas augmenté le chiffre des députés de Toronto.

M. KEMP : Non, non ; voici la question que j'ai posée : Quelle est la règle, quel est le principe que les membres de cette commission ont suivi pour ne donner que cinq représentants à la cité de Toronto ? Quelle est la discussion qui s'est faite à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toronto avait auparavant quatre représentants ici. Mon honorable ami prétend que le nombre de ces députés était de six.

M. CLARKE : Et vous ne donnez à cette ville que cinq représentants maintenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là la question. L'honorable député nous demande comment cela s'est fait. D'abord, il sait que nous avons voulu appliquer le principe consistant à adopter les limites municipales. Toronto devenait donc une municipalité distincte qu'on aurait traitée d'une manière arbitraire. La question qui se présente donc, c'est de savoir si Toronto devait avoir un plus grand nombre de représentants que par le passé. La province d'Ontario se trouvait à perdre six députés. La majorité des membres de la commission a cru que Toronto avait le droit d'élire un autre représentant. Il fallait diminuer le chiffre de la représentation dans les autres parties de cette province. Nous avons cru devoir augmenter la représentation dans les districts du nord d'Ontario, qui se développent rapidement.

M. CLARKE : Ce n'est pas ce que vous avez fait, car vous avez établi une moyenne de population, dans ces districts du nord d'Ontario, plus élevée que celle fixée pour les autres parties de la province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons accordé à cette partie du pays trois représentants de plus.

M. CLARKE : Et vous avez augmenté la moyenne de la représentation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous en sommes tenus à l'état de choses qui existait. On a fait remarquer, à maintes reprises, et je crois que cette raison est suffisante que la commission ne pouvait suivre une règle strictement mathématique. Aucun député a-t-il jamais tenté de proposer une règle qui pourrait s'appliquer d'une manière plus satisfaisante que celle que nous avons adoptée ? L'honorable député doit comprendre la difficulté qu'ont eu à surmonter les membres de cette commission, vu le fait qu'ils devaient s'en tenir aux limites municipales de chaque comté. Nous avons cru agir avec

justice et équité en accordant à Toronto, un représentant de plus.

M. KEMP : Un de moins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, un de plus. Je ne veux pas faire de badinage avec mon honorable ami. Je dis que nous avons accordé un représentant de plus à la cité de Toronto, et qu'en divisant le comté d'York, au lieu d'en détruire les limites et d'y ajouter une population qui aurait pu appartenir, comme population urbaine, à Toronto, et en accordant à cette ville six représentants, nous avons essayé, autant que possible, à donner à la population urbaine six députés.

M. KEMP : L'honorable ministre des Travaux publics est apparemment sous l'impression qu'une partie de la circonscription d'York-sud est virtuellement en dedans des limites de la ville. Cependant, il n'en est pas ainsi. Comme je l'ai dit déjà, les honorables députés d'York-ouest et d'York-est ont représenté chacun 46,423 personnes de la population de la ville de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la populataion totale d'York-est et d'York-ouest ?

M. KEMP : Je n'ai pas les chiffres.

M. CAMPBELL : 51,000 pour York-ouest d'après le dernier recensement.

M. KEMP: Quelqu'un peut-il, par un effort d'imagination, affirmer que Toronto n'a pas eu au moins, dans le passé, cinq représentants en dedans des limites de la ville en comptant les deux représentants d'York-est et d'York-ouest comme un seul ? Par conséquent le représentation dans la ville de Toronto n'a été augmentée en aucune façon.

M. HYMAN : Je dois un mot d'explication au sujet de la position prise par le comité dans l'affaire de la représentation de York et de Toronto. En premier lieu nous savons tous que le nombre des députés de la province d'Ontario doit être réduit de 92 à 86, ce qui veut dire une perte de 6 députés. A part de cela l'accroissement de la population dans les districts reculés d'Ontario donne trois députés à ce district. Pour agir en conséquence le comité s'est trouvé dans la nécessité d'enlever en réalité neuf députés aux anciens districts électoraux. La population totale du comté d'York est de 272,763 dont 208,040 appartiennent à la ville et 64,623 au township. Le comté d'York a été traité exactement comme les autres. Lorsqu'il s'est agi de Toronto, nous nous sommes trouvés en face du remaniement qu'on avait fait subir précédemment à cette ville, comme aussi à Montréal. Il me semble que loin d'avoir à nous défendre d'avoir suivi les procédés de 1881 et de 1891, il y a des preuves écrasantes de l'autre côté de la Chambre pour montrer qu'il fallait faire des changements.

M. CLARKE : Nous vous avons donné les raisons.

M. HYMAN : Et j'espère démontrer que ces raisons sont fallacieuses. Le comité a décidé de donner à Toronto cinq députés et mon honorable ami (M. Clarke) prétend que nous devrions en accorder plus que cinq. L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) soutient avec beaucoup de chaleur que les députés qui représentent des divisions électorales en dehors de la ville, mais qui demeurent à Toronto, ne rendent pas le moindre service à cette ville, et il est allé jusqu'à citer le nom d'un représentant qui se trouve dans ce cas et ne se soucient pas du tout des affaires de Toronto.

M. KEMP : Qui donc ?

M. HYMAN : Le député en question avait mentionné le nom de sir William Mulock, en comité, mais il a changé de terrain ce soir, et il est disposé à estimer un député demeurant dans une ville et représentant un district rural à la moitié de la valeur des représentants d'une ville.

M. KEMP : Dans ce cas-ci ils sont élus par le peuple de Toronto.

M. HYMAN : L'honorable député a fait allusion aux députés d'York-est (M. Maclean) et d'York-ouest (M. Campbell), et je serais heureux de savoir s'il considère que chacun d'eux vaut la moitié d'un député de la ville, ou si l'un vaut les sept huitièmes et l'autre un huitième seulement. Je m'inscris en faux contre l'affirmation de l'honorable député (M. Kemp) que les députés demeurant à Montréal ou à Toronto et représentant des divisions situées en dehors de ces villes ne sont d'aucune valeur pour ces ville.

Tout le monde sait que, lorsqu'il surgit dans cette Chambre des questions qui regardent de près les citoyens de Toronto, tous les députés qui demeurent dans cette ville y prennent un grand intérêt. J'ai préparé un état indiquant le nombre de sénateurs et de députés qui habitent les villes de Montréal et de Toronto. A Toronto on trouve quatre sénateurs.

M. CLARKE : Qui sont-ils?

M. HYMAN : Les sénateurs Alkens, Cox, Jones et Kerr, et il y a huit membres du parlement ayant leur résidence dans cette ville.

M. CLARKE : Qui sont ces huit ?

M. HYMAN : MM. Brock, Campbell, Clarke, Maclean, McCarthy, Osler et sir William Mulock.

M. CLARKE : Les députés d'York-ouest et d'York-est demeurent-ils à Toronto ?

M. HYMAN : Mon honorable ami sait que leur domicile réel est à Toronto. L'honorable député d'York-est a une résidence dans le faubourg, mais ses affaires et ses intérêts

sont dans la ville. Je ne crois pas que mon honorable ami soutienne sérieusement cet argument. A Montréal nous comptons dix sénateurs et dix députés résidant dans la ville. En tout Toronto compte douze membres du parlement, sénateurs compris, et Montréal vingt, ce qui fait pour ces deux villes réunies un grand total de trente-deux.

En prenant la représentation moyenne du Canada, on compte un député par 25,000 habitants, et si je compte les députés demeurant dans les villes de Montréal et Toronto, je trouve un député par 26,432 habitants. Si cet argument est admissible, l'unité de Montréal et de Toronto est seulement 1,432 de moins que dans les circonscriptions rurales ; et en réunissant les députés et les sénateurs, nous trouvons en moyenne un représentant dans l'une ou l'autre Chambre par 18,331 habitants, tandis que dans les villes des Montréal et de Toronto il y a un député ou un sénateur par 14,867. Dans le cas des sénateurs, pratiquement parlant ils ne représentent aucun district et leurs intérêts d'affaires se trouvent dans les villes qu'ils habitent. Occupons-nous un instant, de la représentantion de la ville de Toronto. Examinons jusqu'à quel point l'unité de représentation dans cette ville, telle que proposée par le bill actuel, s'écarte de celle qui fut établie en 1892. En 1892 l'unité de toute la province, calculée comme aujourd'hui, en prenant toute la population d'Ontario, et en déduisant celle de la ville de Toronto, puis en divisant le quotient par le nombre des députés, était de 22,375, et cette fois-ci l'unité est de 24,381. En 1892 on accorda quatre députés à la ville de Toronto. Toronto-ouest, avec une population de 73,827 eut deux députés, ce qui portait l'unité à 36,913. A Toronto-est, avec une population de 43,564 on donna un député, et un député également à Toronto-centre, avec une population de 26,632. Prenez Toronto-est, le plus grand district électoral, avec une unité de 43,564. Prenez l'unité de représentation de toute la province, ce'st-à-dire 22,375, il s'ensuit que la plus forte divison électorale de Toronto comptait 21,189 âmes de plus que l'unité de toute la province.

D'après le bill actuel, la population de Toronto-ouest est de 44,991, celle de Toronto-nord, de 41,454, celle de Toronto-centre de 43,861, celle de Toronto-sud, de 38,205, et celle de Toronto-est, de 39,529. L'unité la plus forte proposé dans ce bill est de 44,991, et l'unité pour toute la province d'Ontario est de 24,381. Donc, en appliquant la même règle, le district électoral le plus peuplé de Toronto ne dépasse pas l'unité de 20,610, contre 21,189 en 1892. Voilà une comparaison juste. Le bill de 1892 s'écartait de l'unité de 21,182 et le bill actuel s'en écarte seulement de 20,160 en ce qui concerne la plus grande division électorale de Toronto. Il ne faut pas perdre de vue que le nombre des représentants est fixé. Nous avons la tâche d'en supprimer six dans les anciennes parties de la province, et d'en mettre trois dans les districts nouveaux. Dans ces circonstances il nous faut examiner de quel effet serait une représentation entière en faveur de la ville de Toronto. Il en fut fait ainsi en 1881 ou en 1891 ; si nous avions entrepris de donner à la ville de Toronto huit représentants, les districts ruraux en auraient ressenti le contre-coup. Le comté de Northumberland aurait perdu un député, les comtés de Lanark et de Peterborough auraient subi le même sort. Malheureusement pour ces trois comtés, ils se trouvent dans la partie orientale de la province, et leur représentation aurait été réduite. Voilà les raisons principales dont s'est inspiré le comité en donnant à la ville de Toronto sa part de représentation.

M. CLARKE : Je ne crois pas que quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre lorsque cette question de la répartition des députés dans la ville de Toronto est venue sur le tapis en 1891, se soit opposé à donner justice à la ville de Toronto. Toronto-ouest avait une population de 25,000, et Toronto-est une population de 42,000. Loin de trouver à redire au point de vue politique, ils ne voyaient aucun avantage pour leur parti dans cet arrangement.

M. HYMAN : En discutant cette question, j'ai tâché de me placer tout à fait en dehors des considérations politiques.

M. CLARKE : Mon honorable ami a lu les noms de plusieurs honorables députés et sénateurs qui demeurent à Toronto et à Montréal. En quoi cela touche-t-il à la question qui nous occupe ? Tous les membres du cabinet demeurent à Ottawa, d'un bout de l'année à l'autre. Si chaque homme a droit à un vote, évidemment tous les votes doivent avoir entre eux la même valeur. Si l'unité de représentation dépassait le chiffre normal en 1891, à cause de l'accroissement énorme de la population qui s'était produit à Toronto depuis 1878, depuis l'inauguration du système protecteur—national policy—et si on n'a pas rendu justice à Toronto, en 1891, que reste-t-il à faire maintenant ? L'unité de représentation était de 36,000 d'après l'acte du remaniement électoral du temps, tandis que l'unité de représentation, en vertu du bill actuel est près de 42,000. Peut-on appeler cela rendre justice à la ville de Toronto? Je pose la question au comité, et plus tard j'aurai l'occasion de scruter le sentiment de cette Chambre.

M. CAMPBELL : Il me semble que les choses sont représentées sous leur vrai jour. Mon honorable ami ne devrait pas seulement tenir compte de Toronto, mais aussi d'York-est et d'York-ouest. En 1891 cette agglomération comptait une population de 221,064 et elle avait six députés, soit un par 86,866 personnes. Prenez aujourd'hui le même territoire—York-centre et York-sud, qui représentent York-est et York-ouest, et la ville de Toronto ; on y compte maintenant 250,000 âmes, et le nombre des dépu-

tés serait de sept, soit un par 35,000. Par conséquent nous baissons de mille l'unité de représentation, et je prie l'honorable député de Toronto-ouest de dire quelle justice il y a eu à donner à Toronto-centre un député pour 26,000 personnes, tandis qu'à York-ouest, une grande division rurale, de vingt milles de long et comprenant 25,000 citoyens de la ville, n'a qu'un seul député pour une population de 41,000.

Il y a en outre le comté essentiellement rural de Peel, habité par une population de 15,000 âmes, et à laquelle vous attribuez un représentant. Où est le fair-play ? Quelle justification pouvez-vous offrir ? Et cependant nous avons entendu l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) qui essaya de justifier ce qui a été fait en 1891, tandis qu'aujourd'hui nous donnons à la population de Toronto et aux deux circonscriptions d'York un député représentant chacune mille habitants de moins qu'à la suite du remaniement de 1891.

M. OSLER : Ce raisonnement n'est pas digne de l'intelligence de notre honorable collègue. Je suis surpris de l'entendre affirmer une chose pareille, quand il est avéré que deux des représentants auxquels il a fait allusion sont élus dans des circonscriptions de 40,000 habitants chacune. C'est plus qu'enfantin.

M. CLARKE : Cela ne vaut pas la peine de perdre notre temps à le discuter.

Les trois députés d'York représenteront ensemble 64,623 habitants, ou en moyenne un peu plus de 21,000 habitants chacun, tandis que chacun des six représentants des circonscriptions urbaines seront élus par une population de 42,000 habitants. Est-ce traiter avec justice les citoyens de la ville de Toronto ?

M. DAVIS : Je ne me souviens pas qu'on ait jamais arrêté de règle fixe pour déterminer l'unité de représentation des circonscriptions urbaines.

Une ville comme Toronto, qui mesure environ dix milles de superficie, est mieux partagée avec six représentants que mon comté qui n'en a qu'un, bien qu'il couvre une étendue de 128,000 milles carrés.

Je crois que la circonscription représentée par notre honorable collègue de Toronto-est comprend dans ses limites un établissement industriel où travaillent 200 à 300 électeurs. Evidemment, il sera plus facile à l'honorable député de veiller aux besoins publics de cette population ouvrière que ne le peut le représentant d'une circonscription rurale à l'égard de 150 à 200 fermiers. J'en conclus qu'il ne saurait y avoir de règle absolue pour la fixation de l'unité représentative des villes. Je pense que plus la ville est populeuse plus il est nécessaire d'en élever le chiffre de l'unité de représentation.

Une population compacte, comme celle de Toronto, réunie sur un territoire de dix milles de superficie, est bien représentée par cinq députés ; et s'il faut en juger par la valeur intellectuelle de ses élus et par la part qu'ils prennent ordinairement aux débats, cette population est bien représentée.

L'honorable député de Toronto-ouest nous a dit que le représentant d'York-est n'habite pas la ville de Toronto. Eh bien ! il s'est récemment porté candidat à la mairie et, pour ce motif, nous avons raison de le considérer comme un représentant et un citoyen de Toronto.

M. SPROULE : Maintenant que nous avons réglé le cas d'York, je pense que nous devrions ajourner.

M. CLARKE : Il était entendu qu'après le débat sur York le comité lèverait sa séance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais eu connaissance d'une entente pareille.

M. SPROULE : C'est le chef de l'opposition qui m'a informé de l'existence de cette entente avec le premier ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque le premier ministre quitta la Chambre, il me dit : " Nous allons finir Ontario ce soir ; nous pourrions ajourner ensuite.

M. SPROULE : On discutera longuement au sujet de Toronto, et d'après ce que m'a dit notre leadèr, nous devions ajourner à la suite du débat sur York.

M. HYMAN : Le débat est clos au sujet de Toronto. Tout ce qu'on a dit avait son application au cas de cette ville. Il n'a nullement été question du ramaniement d'York. Il existe une proposition d'amendement, mais on ne l'a pas présentée et elle ne concerne qu'une petite ville.

M. SPROULE : On nous a dit qu'aussitôt que nous aurions fini de discuter le remaniement d'York on prononcerait l'ajournement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est évident qu'on doit observer l'entente, s'il en a été fait une. Mais je dois dire que le premier ministre n'a pas consenti à la proposition que nous fait l'honorable député de Grey-est ; du moins, je le crois pas. Toutefois, si c'est l'opinion de l'honorable député, je suis consentant de lever la séance.

On rend compte des délibérations.

AJOURNEMENT — FILICITATIONS AU PREMIER MINISTRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose l'ajournement.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Me sera-t-il permis, M. l'Orateur, de profiter de cette occasion, qui est le jour anniversaire d'une

élection mémorable qui eut lieu il y a 25 ans déjà, me sera-t-il permis de faire part à la Chambre de mes réminiscences à ce sujet ?

J'avais toujours espéré trouver l'occasion propice de complimenter le chef du gouvernement pour avoir occupé un siège en cette Chambre sans interruption pendant les 21 années qui viennent d'expirer, et pour le féliciter en même temps sur la santé de son corps et sur la vigueur de son esprit et pour les preuves évidentes qu'il a données, sans jamais se démentir, de son désir d'être utile au pays. Je prends la liberté de rappeler que je suis le seul représentant élu en 1878 qui a siégé sur ces fauteuils sans interruption depuis cette date, je ne connais que deux autres collègues, l'honorable M. John Costigan et l'honorable M. John Haggart qui, avec le très honorable chef du cabinet, occupaient déjà un siège ici à cette époque et y sont encore aujourd'hui ; de sorte que, vous le voyez, le temps a promené sa faux dans l'arène parlementaire comme dans tous les autres états de vie.

Me sera-t-il permis de complimenter également la nation et la Chambre pour l'inauguration du régime de protection nationale dont les résultats ont été si bienfaisants pour la Confédération.

Je félicite aussi la nation de ce que ceux qui combattirent tout d'abord cette politique avec tant de vigueur et qui vivent encore aujourd'hui, s'y soient convertis et aient contribué à la mettre en pratique, sans toutefois y aller d'une façon aussi tranchée et aussi habile que le firent ses premiers champions. On me permettra de saluer en passant la mémoire d'un grand homme qui depuis cette époque a cessé de vivre. Je veux parler de sir John Macdonald. S'il était encore de ce monde, nous, les rares survivants d'entre ceux qui l'ont appuyé, nous le féliciterions de la politique qu'il inaugura. Nous lui dirions combien nous sommes heureux du bien que sa prévoyance a valu au pays, comme le démontre aujourd'hui la conversion de ceux qui l'avaient d'abord combattu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que le premier ministre ne soit pas ici pour remercier lui-même l'honorable député de Grey-est des compliments qui lui a adressés. Il déplorera son absence, j'en suis sûr, mais il ne goûtera pas moins l'éloge flatteur que vient de lui décerner hon honorable ami, lorsqu'il en lira le compte rendu dans le Débats.

Passant de là à la politique nationale d'autre fois et aux arguments tendant à établir qu'elle existe encore, on ne peut manquer de s'étonner de ce que les honorables membres de la gauche cherchent à soulever dans le pays une agitation qui ait pour effet d'en détruire le règne. En vérité, mon honorable et ses collègues se font beaucoup de tort en parcourant le pays dans le but de faire croire au peuple qu'il nous faut changer de politique.

M. SPROULE : Nous voulons que cette politique se développe et se fortifie.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il faut considérer notre politique comme une continuation du régime de protection je répéterai ce que disait un jour à une assemblée publique en ma présence, l'honorable ministre des Douanes : Messieurs, dit-il, si vous considérez notre politique comme étant la politique nationale vous devez être souverainement reconnaissants de ce que l'application qui tout d'abord en avait été confiée à des gens qui n'y comprenaient rien, en ait été ensuite laissée à d'autres, capables d'y veiller comme il convient et de lui faire produire des résultats si avantageux au pays.

Qu'il me soit permis de joindre mes félicitations à celles que vient de recevoir mon honorable ami de Grey-est pour avoir été si longtemps député du peuple dans ce parlement. Il fait plaisir de constater que malgré tous les incidents fâcheux de la vie politique le mérite acquis par de longs et fidèles services, est toujours reconnu des deux côtés de cette Chambre, car quelles que soient nos divergences d'opinion en matière politique il est admis que nous travaillons tous pour le plus grand bien de notre commune patrie.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12 heures et 25 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 18 septembre 1903.

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

REPRESENTATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST AU SENAT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable M. Fitzpatrick) : Je propose la première lecture du bill (n° 253) en vue d'augmenter la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat. Les honorables députés savent qu'aux termes de l'Acte de 1886, modifiant la loi constitutive de l'Amérique Britannique du Nord, le parlement du Canada peut, en temps opportun, pourvoir à la représentation, au Sénat ou à la Chambre des communes, ou dans l'un et l'autre, d'aucun territoire en voie de création au Canada, mais situé en dehors des diverses provinces. L'année suivante un bill fut présenté, chapitre 3 des statuts de 1887, en vertu duquel les Territoires du Nord-Ouest obtinrent deux représentants au Sénat. Depuis lors la population a sensiblement augmenté. Les territoires organisés d'Assiniboïa, d'Alberta et de Saskatchewan, qui ne comptaient que 25,515 habitants en 1881, en renfermaient 66,799 en 1891, et 159,940 en 1901. Naturellement, depuis lors, la proportion de l'augmentation a été encore plus forte. Dans la partie inorganisée des territoires, la population qui était de 30,931 en

1881, était de 52,709 en 1901. Si nous additionnons les deux, et si nous tenons compte de l'augmentation depuis 1901, la représentation des Territoires du Nord-Ouest établie par le présent bill sera à peu près dans la même proportion que celle d'Ontario.

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

MODIFICATION DE L'ACTE RELATIF AU TERRITOIRE DU YUKON.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'a' l'honneur de présenter le bill (n° 254), en vue de modifier de nouveau l'Acte du Territoire du Yukon. Ce bill a simplement pour but de dissiper un doute qui s'est élevé dans l'esprit des juges de la cour Suprême, lors des dernières assises, relativement à la cour d'Appel du Yukon. Ils se demandèrent si, aux termes du statut actuel, deux juges de cette cour d'Appel formeraient un quorum. Il semblerait qu'il va de soi que dans une cour composée de trois juges, deux formeraient un quorum. Toutefois, la cour Suprême exprima un doute à ce sujet, et le présent bill a pour but de dissiper ce doute.

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

MODIFICATION DE L'ACTE DU REVENU CONSOLIDE ET DE LA VERIFICATION DES COMPTES.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir si oui ou non les documents relatifs au bill modifiant l'Acte de la Vérification des comptes ont été déposés sur la table, et si nous pouvons compter qu'ils seront produits. J'ai mentionné l'autre jour certaines lettres et certains documents se rapportant à ce bill. J'aurais dû mentionner dans le temps les opinions du ministère de la Justice relatives aux difficultés surveneus entre l'auditeur général et le ministère des Finances . On m'informe qu'une opinion a été exprimée par le sous-ministre de la Justice, je pense, depuis quelques mois.

Le PREMIER MINISTRE : Tous ces documents seront produits.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre de nouveau en comité sur le bill (n° 66) à l'effet de règler de nouveau la représentation à la Chambre des communes, rapporté par un comité spécial.—Le premier ministre.

Article 54 : La ville de Toronto en cinq collèges électoraux.

M. CLARKE : J'aimerais à savoir d'après quel principe la subdivision de la ville de Toronto a été faite. Toutes les règles reconnues dans les cas de cette nature ont été complètement mises de côté. Prenez le cas de Toronto-sud ; ces honorables messieurs sont parvenus à délimiter une circonscription où ils espèrent obtenir une majorité de 150. Ils y sont arrivés en prenant une langue d'à peu près 400 verges de largeur, qui s'étend du pont de l'Humber jusqu'au pont de la rivière Don. Ils ont enlevé une parcelle ici et là aux autres circonscriptions. La configuration de ce district électoral est la plus extraordinaire qu'on puisse trouver au Canada. J'aimerais à savoir pourquoi ils n'ont tenu aucun compte des limites jusqu'ici reconnues des circonscriptions, des limites des districts, des lignes de concession, et de toutes les autres bornes, en vue de créer cette division.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas sur quoi l'honorable député de Toronto se fonde pour dire qu'on n'a pas appliqué au comté d'York la règle appliquée aux autres circonscriptions. Mon honorable ami sait que cette question fut référée au comité.

Lors du dernier remaniement, on peut dire que de tous les grands comtés d'Ontario, il y en eut un sur deux de mutilé ; que certaines parties furent enlevées d'un comté pour être annexées à un autre ; et que certaines circonscriptions se trouvèrent ainsi réparties entre trois ou quatre comtés. Mon honorable ami sait cela ; il sait que certaines parties de la municipalité de Toronto avaient été laissées dans le comté de York. Il sait que lorsque cette question fut référée au comité général, le principe du maintien des limites de comtés fut adopté. On n'a pas dévié de cette règle, si ce n'est du consentement général. Puis, nous étions tenus de prendre la population de la ville de Toronto telle qu'elle se trouvait comprise dans ses limites municipales.

M. CLARKE : Mais l'honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Pourquoi a-t-on effectué la division d'une manière si scandaleuse?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait que deux projets de division furent soumis au comité. Les membres du comité ne pouvaient avoir qu'une connaissance bien imparfaite des conditons locales dans une grande ville comme Toronto. Des plans furent préparés, et les représentants de Toronto, si j'ai bien compris, soumirent une proposition. L'honorable député qui est parfaitement au fait des conditions locales, voudra-t-il indiquer quels sont les principes généraux adoptés par le comité pour sa gouverne qui n'ont pas été violés dans la proposition soumise par lui et ses amis? Je lui demandai de nous renseigner à cet égard, lorsqu'elle fut soumise au comité. Nous commençons à nous habituer à entendre l'honorable député et ses amis tonner en Chambre contre ces remaniements scandaleux, sans pouvoir fournir aucune preuve à l'appui de leurs prétentions. Je suis surpris d'entendre mon honorable ami de Toronto-ouest se servir d'un

tel langage. Deux propositions furent soumises à la considération du comité. Nous les comparâmes, et j'aimerais que l'honorable député nous montrât en quoi la proposition adoptée par le comité a moins de mérite que celle soumise par lui et ses collègues.

M. CLARKE : Naturellement, nous savons tous que l'honorable ministre, si je puis me servir de cette expression, cherche à nous jeter de la poudre aux yeux. Il a laissé sans réponse une question très claire. La subdivison de Toronto-sud ne saurait être justifiée, et personne ne le sait mieux que l'honorable minstre et ses collègues. Je le répète, jamais proposition moins justifiable n'a été faite que celle de prendre une lisière de terrain de 400 verges de largeur et de six milles de longueur, et d'en faire une division de la ville. Il n'y a aucune communauté d'intérêts entre l'extrême est et l'extrême ouest de la ville ; la division ne forme pas bloc. Elle fut ainsi délimitée dans le seul but d'arriver à faire élire un représentant libéral. Si, conformément à notre proposition, on avait accordé deux représentants au territoire à l'est de la rue Yonge et deux représentants au territoire à l'ouest de l'avenue Spadina, toutes les classes de citoyens, les ouvriers, les fabricants, les commerçants et les membres des professions libérales auraient été représentées. Ces messieurs voudront-ils me dire pourquoi, en subdivisant la ville de Toronto, ils ont enlevé une bande de terrain de l'extrême limite ouest, à la rivière Humber, de 400 verges de largeur en certains endroits, et de 50 verges dans d'autres, sur le devant de la ville, et pourquoi ils en ont formé une circonscription?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a dit que je voulais jeter de la poudre aux yeux ; et il avait une excellente occasion de démontrer que c'était bien le cas. J'avais dit que deux propositions avaient été soumises au comité: que l'honorable député, au lieu de prêter des intentions aux membres du comité, se donne la peine d'indiquer un principe violé dans cette proposition qui n'ait pas été violé précédemment. Il doit être plus au courant des conditions locales que les membres du comité. Qu'il nous indique quel est le principe violé dans cette proposition qui n'ait pas été violé dans le dernier remaniement de cette circonscription. Ou bien qu'il fasse la comparaison avec son propre plan. Je le mets au défi de démontrer que les principes reconnus comme justes en matière de remaniement des circonscriptions urbaines n'ont pas été respectés davantage dans la proposition que nous avons soumise que dans celle qu'il a présentée lui-même, et que dans celle adoptée lors du dernier remaniement.

M. CLARKE : Je demande à l'honorable ministre de montrer la différence ; je demande des renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut discuter la question sérieusement, je lui dirai ce que j'en pense ; et ce sera au comité à dire si j'ai tort ou raison. Il est nécesaire de diviser la municipalité de Toronto en cinq circonscriptions. En tenant compte autant que possible de la communauté des intérêts et d'une répartition équitable de la population, nous obtenons les chiffres suivants pour les différentes divisions :

Toronto-sud	38,205
Toronto-est	39,529
Toronto-nord	41,454
Toronto-centre	43,851
Toronto-ouest	44,991

On voit donc que le principe de l'égale répartition des habitants qui doit gouverner le comité en faisant une division de cette nature, a été respecté le plus possible. Pour une ville aussi populeuse que Toronto, on peut dire que c'est là une répartition égale des habitants. Je m'en remets au comité de dire si les accusations portées par l'honorable député de Toronto-ouest sont bien fondées et si les divisions proposées par le bill ne donnent pas un district de forme compacte, et ne respectent pas le principe de la communauté d'intérêt. Je dirai à l'honorable député en quoi sa proposition est moins acceptable que celle proposée par le bill. En premier lieu, l'honorable député, pour une raison quelconque, fonde deux circonscriptions en une seule. Si l'honorable député avait fait en sorte de répartir plus également la population, de respecter les limites des quartiers ou autres bornes municipales, sa proposition, bien qu'inacceptable à certains égards, se serait inspirée d'un principe qui aurait pu influencer la décision du comité. Mais sur quel principe cette proposition est-elle fondée ? Pour quelque raison, qui m'est inconnue, il lui semble, comme aux autres députés de Toronto, qu'au lieu de faire une répartition égale et juste des habitants comme nous faisons, et d'avoir un représentant pour chaque district, il serait préférable d'avoir une circonscription représentée par deux membres.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit dans une circonstance qu'à mon avis, ces messieurs, en faisant cette proposition, étaient influencés par des raisons politiques.

M. KEMP : Nous accusez-vous d'être influencés par des motifs politiques ?

M. HYMAN : C'est l'accusation qu'on porte contre nous à tout instant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces messieurs de la gauche, au lieu de proposer des amendements aux parties du bill qui ne leur paraissent pas acceptables, se contentent de dire : Ceci a été inspiré par l'esprit de parti. Je m'en remets à la députation de comparer ces deux projets et de dire

si notre plan de diviser la ville de Toronto en cinq circonscriptions égales a été inspiré par l'esprit de parti autant que l'amendement de ces messieurs de la gauche, qui viole toutes les règles reconnues comme justes en matière de remaniement. L'honorable député (M. Clarke) propose que nous formions une circonscription qui serait représentée par deux membres. Pourquoi veut-il que nous agissions de la sorte ? Il n'y a aucun principe à ma connaissance qui soit applicable à ce cas. Au contraire, le principe de la double représentation ne devrait être adopté que pour bonne et valable raison.

M. KEMP : Quelle est cette raison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je laisserai mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) dire pour quelle raison on aurait voulu que cette règle fût adoptée. De toute manière cet amendement viole les règles reconnues comme justes dans les cas de cette nature, dans une mesure beaucoup plus grande que ne le fait la proposition comprise dans le bill.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris l'honorable ministre (l'honorable M. Sutherland), il a dit que c'était un mauvais principe de faire élire deux représentants par une circonscription.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. R. L. Borden) connaît mes vues à cet égard. Je ne me suis pas servi du mot "mauvais". J'ai dit qu'à moins d'une raison particulière et suffisante, ce n'était pas une bonne règle à adopter.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la raison spéciale qui a engagé le comité à donner deux représentants à Ottawa, Halifax, Queen, dans l'Ile du Prince-Edouard, et Saint-Jean?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La raison est simplement que l'honorable député n'a pas proposé de changer l'état de choses existant dans ces cas.

M. R. L. BORDEN . C'est une raison très satisfaisante, sans doute. Mon honorable ami s'est laissé conduire je suppose, dans cette circonstance, par la minorité du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme dans toute cette affaire, probablement.

M. R. L. BORDEN : Il est regrettable que mon honorable ami ne se soit pas laissé conduire par la minorité du comité dans d'autres cas ; car dans ce cas, la discussion aurait été beaucoup moins prolongée.

Le PREMIER MINISTRE: Je ne pense pas qu'il faille le regretter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce là la seule raison que vous puissiez donner pour établir que nous avons fait une division injuste de la ville de Toronto ?

M. R. L. BORDEN : Comment, la seule raison ? Je demande à l'honorable ministre pourquoi il a appliqué le principe dans quatre cas, et la seule réponse qu'il me fait pour justifier son attitude—qui devrait être basée sur un principe—c'est que l'opposition n'a pas présenté d'amendement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à faire connaître ma réponse à l'honorable député, s'il pense qu'il soit nécessaire de revenir sur le sujet.

M. R. L. BORDEN : J'avais supposé que l'honorable ministre avait effectué le remaniement de la province d'Ontario, aussi bien que celui de tout le Dominion, en se fondant sur un principe. C'est là la prétention qu'on a émise. J'aimerais à savoir en vertu de quel principe on trouve parfait d'établir le régime de la double représentation dans Ottawa, dans le comté de Queen, I.P.-E., dans Halifax et dans Saint-Jean, tandis qu'on trouve très mauvais de l'appliquer dans Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit que c'était absolument mauvais. Si l'honorable député avait prêté quelque attention à mes paroles, il saurait que j'ai dit ceci : Que pour certaines raisons spéciales, une telle proposition pourrait être approuvée par la Chambre et par une majorité du comité.

M. CLARKE : Quelles sont les raisons spéciales dans le cas présent ?

M. R. L. BORDEN : Dans quelques instants je ferai connaître au comité quelques-unes de ces raisons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) est parfaitement libre d'expliquer pourquoi cet était de choses devrait exister dans Halifax, Saint-Jean, Ottawa et l'autre circonscription qu'il a mentionnée. Lorsque ces divisions seront à l'étude, je profiterai de l'occasion pour exposer mes raisons de croire que la règle appliquée naguère dans leur cas devrait être maintenue. A ma connaissance, on n'a jamais démontré qu'il serait mieux d'appliquer cette règle au cas particulier de la ville de Toronto, ou qu'il vaudrait mieux adopter le plan soumis par l'opposition de préférence à celui recommandé dans le bill.

M. KEMP : Le très honorable premier ministre a posé en principe que les frontières municipales devraient être maintenues. Dans le passé, ce principe a été respecté dans une très grande mesure en ce qui regarde les circonscriptions de la ville de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et nous l'avons respecté dans le cas actuel.

M. KEMP : Il a été respecté presque complètement dans le passé, à ce que me dit

mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke). Les limites des quartiers furent maintenues.

M. HYMAN : Dois-je comprendre que dans l'amendement proposé, les limites des quartiers sont maintenues ?

M. CLARKE : Pas dans la présente proposition.

M. KEMP : La ville de Toronto est très longue et n'a que peu de largeur. Elle est longue de plusieurs milles et sa profondeur n'est que de 2½ milles. Les quartiers de Toronto courent du nord au sud, comme il convient. Ils ne s'étendent guère de l'est à l'ouest. Ils s'étendent dans la direction du nord, et les circonscriptions électorales dans le passé ont été délimitées de la même manière.

M. HYMAN : L'honorable député veut-il dire qu'aux termes de la proposition contenue dans l'amendement projeté, les lignes courent dans la direction nord et sud ?

M. KEMP : Je parlerai de l'amendement au long plus tard. Je désire demander en premier lieu pourquoi, dans le cas de Toronto, on n'a tenu compte d'aucune des règles posées par le premier ministre. On n'a respecté ni les lignes de concession, ni les bornes municipales, ni rien autre chose de cette nature. Il est absolument remarquable que vous proposiez de diviser Toronto de l'est à l'ouest. Toronto-sud, sur cette carte, paraît tellement étroit que je me demande si un homme pourrait se rendre d'un bout à l'autre sans tomber à l'eau. C'est un bande étroite large de quelques cents verges et longue de 5 milles. Ce n'est pas une circonscription compacte ; elle ne présente aucune communauté d'intérêts ; et elle traverse les limites des quartiers d'un bout à l'autre. Je dirai à l'honorable député (M. Hyman) que l'amendement propose de diviser Toronto en conformité du principe posé par le premier ministre, en suivant les limites des quartiers nord et sud ; et l'ancienne ligne de concession sur la rue Yonge.

M. HYMAN : Mais la ligne ne court pas tout le temps dans la direction nord et sud ?

M. KEMP : Lorsque je fus interrompu, j'étais à dire que la rue Yonge, l'ancienne ligne de concession, le grand chemin le plus important de l'Ontario, et qui s'étend sur 60 milles de longueur dans le comté d'York, est, d'après l'amendement, la ligne de division entre Toronto-est et Toronto-centre.

Le grand chemin, le plus important après la rue Yonge, l'avenue Spadina, qui court la rue Yonge, l'avenue Spadina, qui court du nord au sud, doit être la ligne de division entre Toronto-centre et Toronto-ouest. Toronto-ouest aurait deux représentants, et le seul changement nécessaire serait de donner un représentant de plus à Toronto-ouest ; et de cette manière, les divisions municipales de Toronto se trouveraient respectées. Cela, bien entendu, c'est pour le cas où Toronto n'aurait que cinq représentants. Je ne puis comprendre en vertu de quelle règle le comité a divisé Toronto comme il l'a fait. Dans notre opinion, Toronto devrait être représenté dans la même proportion que les autres parties d'Ontario, et dans ce cas, devrait avoir huit représentants. Mais même en supposant que nous n'aurions qu'un député de plus—et la justice la plus élémentaire voudrait que nous l'eussions—alors nous aurions un député pour chacun des six quarties, et les frontières municipales se trouveraient maintenues.

M. HYMAN : Si je comprends bien, l'honorable député prétend que, d'après l'amendement, la rue Yonge serait la ligne de division entre Toronto-est et Toronto-centre. L'honorable député peut être dans le vrai ; mais la carte que j'ai sous les yeux fait voir que la rue Yonge n'a servi de ligne de division que sur une certaine étendue ; de telle sorte qu'une portion de la ville qui se serait trouvée dans Toronto-est, si la rue Yonge avait servi de ligne de division sur toute sa longueur, s'en trouverait séparée.

M. KEMP : Nous nous en sommes tenus à la ligne de concession.

M. HYMAN : Ce qu'on a déclaré c'est que la rue Yonge avait été prise comme ligne de division du nord au sud ; et comme on nous a demandé nos raisons pour la division projetée de Toronto, j'aimerais à savoir de l'opposition pourquoi cette ligne n'a pas été suivie d'une extrémité à l'autre.

M. CLARKE : L'explication est facile.

M. HYMAN : Probablement. Je pourrais moi-même donner des raisons, si je le voulais. On nous dit que Toronto-sud est une longue bande étroite ; mais j'ai l'avantage d'avoir sous les yeux non seulement la carte du remaniement projeté dans le bill, mais une carte du remaniement de 1892, aussi bien que de la division proposée par l'amendement de ces messieurs de l'opposition. Si l'on jette un coup d'œil sur la carte de Toronto-est, représentée par mon honorable ami (M. Kemp), on verra qu'il est de forme beaucoup plus étroite, que la circonscription projetée de Toronto-sud, et que la configuration est beaucoup moins régulière que celle de la circonscription de Toronto-est proposée par le bill.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et l'honorable député (M. Kemp) n'est pas encore tombé à l'eau.

M. HYMAN : Voyons quel est le nombre des habitants des différentes divisions, d'après les deux projets. D'après le bill, Toronto-sud a 38,205 habitants ; Toronto-est, 39,529 ; Toronto-nord, 41,434 ; Toronto-centre, 43,861 ; et Toronto-ouest, 44,991. On observera que la différence dans le chiffre de la population entre la circonscription la plus populeuse et la circonscription la moins populeuse est de 6,786. Or, d'après le bill

de 1891, la population de Toronto est ainsi répartie entre les diverses circonscriptions: Toronto-centre, 26,632 ; Toronto-ouest, 36,913 ; Toronto-est, 43,564. On observera qu'il y avait une différence entre la circonscription la plus populeuse et la circonscription la moins populeuse de Toronto de 16,932, contre 6,786, d'après la division établie par le présent bill.

M. KEMP : Il n'existe aucune différence de ce genre en vertu de l'amendement.

M. HYMAN : Je fais la comparaison entre la division établie en 1892, et dont ces messieurs de l'opposition sont responsables, et le projet maintenant soumis à la Chambre, et c'est là une comparaison équitable.

M. KEMP : Personne ne prétend qu'elle ne l'est pas.

M. HYMAN : Nous avons maintenant à l'examen deux propositions relativement à la ville de Toronto : celle contenue dans le bill, et celle contenue dans l'amendement. Aux termes de l'amendement, on voudrait mettre à part la partie est de Toronto, avec une population de 82,044, et lui donner deux représentants. Puis, on voudrait faire une circonscription du centre—bien que la ligne de division ne s'étende pas sur toute la profondeur—et cette circonscription aurait 36,347 habitants. Enfin, on ferait une troisième circonscription de Toronto-ouest, avec une population de 80,649, à laquelle on donnerait deux représentants.

D'après la proposition contenue au bill, la circonscription la plus populeuse est Toronto-ouest avec 44,991 habitants, et la moins populeuse est Toronto-sud, avec 38,205, ce qui fait une différence seulement de 6,786. D'après l'amendement de ces messieurs de l'opposition, la circonscription la plus populeuse serait Toronto-ouest, avec 48,824 habitants, et la moins populeuse est Toronto-centre, avec 36,347, soit une différence de 8,477, ou 1,700 de plus que dans le projet contenu au bill. Il est bien vrai que la proposition contenue au bill ne tient pas toujours compte des limites des quartiers ; mais il est tout aussi vrai que le projet soumis par ces messieurs de l'opposition ne tient pas compte de ces limites. A cet égard, les deux propositions ne diffèrent pas. Si nous prenons toutes ces choses en considération, je crois que la proposition du comité ne perd rien par la comparaison avec l'amendement.

M. KEMP : L'honorable député a demandé pourquoi la ligne de division suit la rue Bloor dans la direction de l'avenue Spadina. Il n'y a qu'une raison pour cela : c'était afin de donner suffisamment de population à Toronto-est.

L'avenue Spadina sert de ligne de démarcation entre Toronto-ouest et Toronto-centre jusqu'à la rue Bloor, et depuis le nord de la rue Bloor, entre Toronto-est et Toronto-ouest. L'honorable député a donné les chiffres de la population et il les applique aux trois districts mentionnés dans l'amendement. Nous avons étudié cette question avec beaucoup de soin. Nous ne nous sommes pas fiés à nos propres calculs, pour déterminer la population de ces différents districts et nous avons eu recours aux fonctionnaires municipaux de Toronto. Dans son amendement l'honorable député fixe aussi la population de ces districts : Toronto-ouest, 89,649 ; Toronto-centre, 36,347; Toronto-est, 82,044. Nos propres chiffres sans égaler tout à fait la population totale de Toronto, sont comme suit : Toronto-ouest, 81,000 ; Toronto-centre, 41,000; Toronto-est 82,000. Je ne vois pas comment l'honorable député a pu arriver aux chiffres qu'il a donnés devant le comité.

M. HYMAN : Je les ai pris dans un mémoire que j'ai ici et dont l'authenticité est certifiée par M. Blue, le commissaire du recensement.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HYMAN : Je ne puis pas faire plus. M. Blue est le commissaire du recensement, et il m'a remis, comme président du comité, ce mémoire certifié.

M. CAMPBELL : Il s'agit actuellement de la délimitation de Toronto-sud. L'honorable député de Toronto-ouest dit que ce district aura 200 verges de large et 6 milles de long ; l'honorable député de Toronto-est opine pour 200 verges de large et une longueur de 5 milles. Il y a entre les deux une différence d'un mille. Il est évident qu'ils n'ont guère étudié la question. S'ils voulaient recommencer leur travail, ils constateraient qu'ils sont tous les deux dans l'erreur. Le district n'aura pas plus de quatre milles de longueur et il s'étendra en largeur depuis la rue Queen jusqu'à le baie, ce qui comprend cinq ou six rues transversales, et il comprendra aussi l'île où se trouve une population importante.

Comment veut-on donner cinq représentants à Toronto et répartir la population plus équitablement que par le bill actuel ? Examinons les divisions que les honorables députés de la gauche voudraient faire adopter. En 1892, ils avaient donné à Toronto-est une population de 43,000 et seulement 26,000 à Toronto-centre.

M. KEMP : C'est faux.

M. CAMPBELL : Voyons Toronto-est, tel qu'il serait si l'amendement était adopté.

Il n'y a rien sur la terre, dans l'air ou dans l'eau qui y ressemble ; c'est une longue lisière étroite, le long du lac et s'étendant au nord et à l'ouest. Ce district aurait dix milles de longueur et à certains endroits, il serait tellement étroit, qu'un homme pourrait l'enjamber. Voilà par quels moyens l'honorable député de Toronto-est voudrait se tailler un district pour son propre usage. La division de la ville de Toronto, telle que faite par le comité, est basée sur la population et sera beaucoup plus commode pour les électeurs que celle de 1892, ou celle que propose

l'amendement. A tous les points de vue la proposition du bill est juste, raisonnable et répond aux besoins de cette population.

M. OSLER : En présentant ce bill à la Chambre, l'honorable premier ministre a affiché de grandes prétentions à la moralité et à la vertu. Il devait se montrer si impartial que personne n'aurait un seul reproche à faire à son bill. C'était très joli, mais ce n'était que des paroles, et cela ne devait pas aller plus loin. Il confia l'exécution du projet aux personnes pratiques de son entourage. Parmi elles se trouvait un expert, connaissant à la perfection le jeu favori de Ah Sin.

Les ministres éprouvent une telle antipathie pour la ville de Toronto que l'honorable ministre du Commerce ne veut pas entendre parler d'un remaniement de la province d'Ontario dans lequel Toronto ne serait pas laissé de côté; il s'imagine qu'en élaguant Toronto, il y aura plus de libéraux que de conservateurs dans le reste de la province. Le gouvernement et ses partisans déplorent amèrement l'existence de Toronto. Cette attitude n'est pas excusable de la part d'un ex-ministre des Finances.

Appliquons, un instant, la même règle à Oxford-nord, Oxford-sud, Russell, Bruce-ouest, Middlesex-sud et Glengarry. Ces six districts ont une population de 143,825, et la majorité libérale y est de 4,988. Dans toute la province, il y a eu 198,882 votes libéraux enregistrés. Déduisons de cela les 14,407 votes libéraux enregistrés dans ces six districts et il ne reste plus que 184,475 votes libéraux pour toute la province. Si on prend maintenant les 203,581 votes conservateurs enregistrés dans la province et si on en déduit les 9,149 votes conservateurs de ces six districts, il reste 194,162 votes conservateurs enregistrés dans toute la province—soit une majorité de 9,687 en faveur des conservateurs. Cette manière de raisonner vaut bien celle de l'honorable ministre du Commerce ; elle explique pourquoi le comité n'a pas voulu rendre justice à Toronto.

L'honorable premier ministre nous demande souvent pourquoi nous ne sacrifions pas un représentant d'un district rural pour un député de plus à Toronto. S'il y avait eu un moyen quelconque d'y arriver, je suis convaincu que le comité aurait refusé de donner un représentant de plus à Toronto, malgré que la population soit augumentée de 60,000. L'audace leur a manqué, pour aller jusque là.

Pour en revenir à la division de la ville, je maintiens qu'il est injuste de prendre une longue lisière étroite le long de la limite sud de Toronto pour en faire un district électoral. On donne comme prétexte que cela comprend la partie commerciale et industrielle de la ville. Ceux dont les places d'affaires et les intérêts sont dans ce district, n'y habitent pas ; quand leurs établissements sont fermés, le soir, ils retournent dans leurs demeures, dans le nord, l'est ou l'ouest de la ville. Si Toronto avait été divisé comme le demandent les représentants de la ville, par une ligne de démarcation allant du nord au sud, tout en répartissant la population aussi également que possible, toutes les classes de la population seraient représentées dans chaque district, au lieu qu'avec la division proposée par le bill, Toronto sud ne comprendra que les bureaux d'affaires, les banques, les entrepôts et les fabriques, tandis que les propriétaires de ces immeubles habitent d'autres quartiers. Il aurait été plus équitable de diviser la ville du nord au sud, de manière à ce que toutes les classes de la population fussent représentées dans chaque district. Le plan actuel élimine de Toronto-sud les propriétaires, ceux qui ont le plus d'intérêts dans ce district. Pour cette raison, je considère cette division comme inacceptable et incompatible avec une représentation équitable de tous les intérêts de la ville.

M. CLARKE : L'honorable président du comité (M. Hyman) possède trois ou quatre cartes dont il se sert fréquemment pour expliquer combien son projet de remaniement est impartial comparé à l'ancien état de choses. Il nous a dit, entre autres choses, que la rue Yonge n'est pas la ligne de démarcation.

M. HYMAN : L'honorable député ne voudrait assurément pas défigurer le sens de mes paroles. J'ai dit que la rue Yonge ne servait pas de ligne de démarcation, sur toute la longueur du district. Ai-je raison ?

M. CLARKE : Non; l'honorable député sait parfaitement que s'il y a eu une déviation à la rue Bloor, c'était pour répartir plus également la population entre Toronto-est et Toronto-ouest.

M. CAMPBELL : Pour diviser York-est de York-ouest.

M. CLARKE : L'honorable député dit que nous sommes arrêtés là, n'acceptant plus la rue Yonge comme ligne de démarcation au nord de la rue Bloor, et que nous avons pris l'avenue Spadina à l'ouest. Est-ce bien cela ?

M. HYMAN : Je crois que oui.

M. CLARKE : Dans notre contre-proposition, nous nous sommes arrêtés à la rue Bloor, c'est parce que en passant de la rue Yonge à l'avenue Spadina, vers le nord, nous répartissions plus également la population. La population telle que calculée par l'honorable député de Toronto-est et moi, ne s'accorde pas avec les chiffres de l'honorable député (M. Hyman). Mais il me permettra de lui faire observer que depuis très longtemps c'est la rue Yonge qui a servi de ligne de démarcation entre Toronto-est et Toronto-ouest. Quand la ville n'avait que deux députés, la rue Yonge, la grande artère commerciale, divisait la ville en deux. Toute la partie à l'est de cette rue formait un district électoral et la partie ouest un autre. Quand il fallut donner plus de représentants

à Toronto, les divisions municipales furent adoptées. Toronto-est comprenait les quartiers Saint-Laurent, Saint-David et Saint-Thomas. Toronto-ouest, les quartiers Saint-Georges, Saint-André et Saint-Etienne et Saint-Patrice. Toronto-centre, les quartiers Saint-Jacques, et Saint-Jean. Ces neuf quartiers comprenaient toute la ville et étaient divisés en trois districts électoraux. Par le bill actuel, on ajoute les quartiers Saint-Mathieu, Saint-Paul, Saint-Alban et Saint-Marc. Au lieu de chercher à conserver les anciennes divisions, les honorables députés de la droite ont pris une lisière partant de l'extrémité-ouest et allant jusqu'à la rivière Don,—une longueur de 5 ou 6 milles, je crois—dans tous les cas, il sera facile de s'en assurer avant la troisième lecture. Les expressions me manquent pour qualifier les raisons qui ont porté nos adversaires à agir ainsi. Il leur était facile de trouver 50, 60 ou 70,000 habitants dans un rayon de deux milles de leur point de départ à l'extrémité-ouest. Au lieu de cela, ils ont pris une partie des quartiers Saint-Georges, Saint-Jacques et Saint-Laurent pour aller s'arrêter à la rivière Don.

M. KEMP : En traversant toutes les divisons municipales.

M. CLARKE : Oui. Au lieu de faire des districts compacts dans lesquels les diverses classes de la population seraient représentées, ils ont pris une lisère qui, à certains endroits, n'a pas plus de 100 verges de large et à d'autres, 3 ou 400 verges. Ils adoptent la rue Queen comme ligne de démarcation jusqu'à la rue Yonge, mais la rue Queen ne forme la limite de Toronto-sud que jusqu'au Don, et non jusqu'à l'extrémité-est de la ville. Cependant, l'honorable député (M. Hyman) prétend que cela est juste. Je voudrais qu'il nous dît quelle est la superficie de Toronto-centre? Ce district a-t-il 5 milles de long? Il n'a pas la moitié de la longueur et il a 3 fois la largeur de Toronto-sud. Il a été taillé dans le centre des quartiers actuels, et je demande en vertu de quel principe on a adopté une division aussi grotesque. La contre-proposition a été soumise comme une amélioration au projet contenu dans le bill, et comme l'a fait remarquer mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp), les deux artères principales de Toronto allant du nord au sud, les rues Yonge et Spadina servaient de division ; Spadina comme limite est de Toronto-ouest et Yonge comme limite ouest de Toronto-est.

M. HYMAN : De quelle manière? L'honorable député devrait être franc.

M. CLARKE : L'honorable député sait que je le suis, et il sait aussi que la rue Yonge a été acceptée comme limite nord jusqu'à la rue Bloor, qui sert de limite nord à Toronto-centre. Si l'honorable député veut soumettre les deux propositions aux membres du comité, leur esprit de justice les forcera à admettre que la proposition des représentants de Toronto est raisonnable, juste et impartiale. On ne peut pas en dire autant de la proposition contenue dans le bill.

M. HYMAN : Quelle est la ligne de démarcation actuelle entre Toronto-ouest et Toronto-centre?

M. CLARKE : La rue Jarvice, je crois.

M. HYMAN : N'est-ce pas la rue University?

M. BROCK : C'est la rue Centre.

M. CLARKE : Toronto-centre comprend actuellement les quartiers Saint-Jacques et Saint-Jean et ses bornes sont celles de ces quartiers.

M. HYMAN : Sont-elles les mêmes que les bornes actuelles ?

M. CLARKE : Les limites des quartiers Saint-Jacques et Saint-Jean sont aussi les limites de Toronto-centre telles que présentement constitué pour les fins de la représentation fédérale.

M. HYMAN : Ne s'écarte-t-on pas quelque part des divisions municipales ?

M. CLARKE : Toronto-centre comprend s quartiers Saint-Jacques et Saint-Jean ; Toronto-est, les quartiers Saint-Laurent, Saint-Thomas et Saint-David : à l'ouest de la rivière Don, Toronto-ouest comprend les quartiers Saint-Georges, Saint-André, Saint-Patrice et Saint-Etienne. Le bill actuel ignore complètement ces divisions.

M. BROCK : Notre seul désir et celui de toute la province est d avoir une division impartiale et juste, et je suis convaincu que le premier ministre, en présentant ce projet de loi, avait parfaitement compris les sentiments de la population d'Ontario. Il savait que cette population apprécierait une déclaration à l'effet qu'il ne devrait pas y avoir de " gerrymander ", que le remaniement se ferait honnêtement, que le gouvernement n'entendait pas profiter de sa position pour acquérir des avantages illégitimes sur ses adversaires. Voilà ce que le premier ministre a déclaré au pays. Cette déclaration a été très bien accueillie et toute la presse l'a approuvée. Mais le comité était à peine formé, qu'on s'est aperçu que dans cette affaire cemme dans toute autre, il y avait des gens mal intentionnés. Après avoir fait une déclaration très acceptable, le premier ministre a nommé le ministre des Travaux publics membre du comité. C'est alors que le pays a commencé à voir clair et à se douter de ce qui allait arriver. Toute confiance dans un remaniement impartial disparut. On découvre partout dans cette affaire la main du ministre des Travaux publics ; il a pris part à toutes les discussions et dirigé les délibérations. Du commencement à la fin, il n'a eu en vue que l'intérêt de son parti et tout le pays

sait que je dis l'exacte vérité. Il me répondra qu'il y a dix ou vingt ans, nos amis en ont fait autant. Mais l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui est censé diriger le gouvernement, a déclaré que nous n'aurions plus de cela. Je me demande comment il peut s'empêcher de blâmer le comité qui soumet à la Chambre un projet comme celui-ci. Où a-t-on déjà vu une division comme celle de Toronto-sud ?

Quand les membres libéraux du comité ont eu devant eux les rapports des bureaux de vote de la dernière élection, ils comprirent ce qu'ils pouvaient attendre d'une division comme celle qu'ils ont faite. En examinant ces rapports, le ministre des Travaux publics a compris que son parti pouvait en attendre des avantages. Il est assez habile pour cela. Comme conséquence, il nous a donné une division qui, j'en suis certain, M. le président, dégoûtera non seulement les électeurs de Toronto, mais toute la partie saine de la population d'Ontario. J'ai eu connaissance de deux "gerrymander" puisqu'on les appelle ainsi, et je n'ai jamais constaté qu'ils aient profité au parti qui en était responsable. Il est arrivé souvent que le gouvernement qui espérait profiter de ces remaniements, y a perdu. Les ministres actuels peuvent être certains que la même chose leur arrivera cette fois-ci. Nous ne demandons que ce qui est juste, et les meilleurs juges de cette loi seront les électeurs. Les politiciens diront peut-être que le ministre des Travaux publics est un homme habile, et qu'il a bien arrangé les choses pour le parti libéral, mais cette habileté ne compte pas beaucoup lorsque les électeurs sont appelés à se prononcer.

La discussion sur ce bill tire à sa fin et je ne vois pas qu'une seule concession ait été faite. Le gouvernement en fera peut-être quelques-unes. Là où l'esprit de parti s'affiche avec trop de cynisme, comme dans Waterloo, il sera peut-être obligé d'en faire ; il ne cèdera pas aux sollicitations de la Chambre, mais il aura peur du sentiment populaire. Nous savons que la province d'Ontario a déjà été mutilée et nous connaissons le résultat de ces mutilations. Quelle est la position du gouvernement d'Ontario à l'heure qu'il est ? On a parlé du danger qu'il y avait de faire traverser la baie au district de Toronto-sud ; mais le gouvernement d'Ontario est si faible et si hésitant, à l'heure qu'il est, que personne ne sait de quel côté il va tomber. Cette faiblesse est le résultat d'une législation basée sur la finesse et la duplicité, comme celle qui nous est soumise en ce moment.

Je ne doute pas que l'intention du premier ministre était de nous donner une conférence impartiale. Il est impossible que dans tout le Canada on n'ait pas trouvé une seule concession à faire à l'opposition. On ne peut pas supposer que dans tous les cas, les conservateurs avaient tort et que les libéraux avaient raison. Pour ce qui concerne Toronto, le droit et la justice sont certainement de notre côté. La seule manière équitable de diviser la ville serait de donner deux députés à l'est, deux à l'ouest et un au centre. Dans ce district projeté de Toronto-sud, nous aurons un district dans lequel beaucoup d'entre nous font leurs affaires, mais n'y résident pas. On a fait de Toronto-centre un district compact que j'ai l'honneur de représenter actuellement et ce district est le lieu de résidence d'un grand nombre d'électeurs dont les places d'affaires sont dans le district projeté de Toronto-sud. Nous savons quelles sont les considérations qui ont amené cette décision du comité. Le rapport de la dernière élection fait voir que les électeurs le long de la baie ont donné une majorité au gouvernement dans plusieurs arrondissements électoraux. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est cette considération qui a influencé le ministre des Travaux publics, comme président du comité.

Une VOIX : C'est M. Hyman qui est président.

M. BROCK : Cela n'empêche pas que c'est la main habile du ministre des Travaux publics que je retrouve dans toute cette affaire. Je ne peux pas dire positivement que ce sont les rapports de ces bureaux de scrutin, près de la baie, qui nous ont valu ce changement, mais chose bien extraordinaire, d'un bout à l'autre de la province, partout où le gouvernement pouvait y trouver un avantage, quelles que fussent les représentations et les protestations, quels que fussent les bouleversements à opérer, quelle que fût la confusion qui pouvait en résulter, chaque fois que le parti libéral y trouvait un avantage, les changements ont été opérés ; mais qu'on ne s'y trompe pas, je ne les redoute aucunement. Ce bill n'amènera pas, comme l'ont prétendu certains journaux, une différence de quinze——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député savait que c'était faux.

M. BROCK : Certainement. L'honorable ministre s'en convaincra comme je m'en suis déjà convaincu moi-même. Je sais que les électeurs se rendent compte de ces injustices. J'espère donc que nos honorables adversaires, dans leur propre intérêt, répareront quelques-unes de leurs fautes avant l'adoption définitive de ce bill. Comme je l'ai dit, nous avions bien commencé. Le premier ministre s'était rendu compte du sentiment populaire mieux que ceux de ses partisans qui faisaient parti de ce comité. Il savait que le pays voulait un remaniement honnête et impartial. Il n'a pas dit : " Vous avez gerrymandé " le pays il y a dix ou vingt ans, et nous allons faire la même chose cette année ". Ce n'est pas du tout ce que l'honorable premier ministre nous a déclaré—il n'a pas voulu jouer ce jeu. Je ne redoute pas du tout que les électeurs ap-

prouvent le travail de ce comité. Tous les citoyens honnêtes de ce pays le condamneront, même les députés de la droite, s'ils osaient parler et dire ce qu'ils pensent, émettraient des opinions qui obligeraient le gouvernement à nous donner une loi plus acceptable. Je fais donc un dernier appel au comité; je lui demande de remettre à l'étude plusieurs des propositions qui nous sont soumises et de nous donner une loi équitable qui pourra être acceptée par tout le pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande à mes collègues de cette Chambre de mettre en regard les explications que j'ai données concernant cette partie du bill et les déclarations que vient de faire l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), et de décider de quel côté sont le droit, la justice et l'impartialité. L'honorable député, avec sa longue expérience et la haute opinion qu'il a de lui-même aurait pu signaler les lacunes ou les défauts qu'il voit dans cette proposition et faire valoir les avantages de la contre-proposition, sans se livrer à des attaques aussi déplacées contre le ministre des Travaux publics. Je ne perdrai pas mon temps à relever ces insultes. Je suis dans les affaires et dans la politique depuis presqu'aussi longtemps que l'honorable député——

M. BROCK : Oh non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela montre l'importance qu'il faut attacher aux affirmations de l'honorable député. J'occupe un siège dans cette Chambre depuis 23 ans et lui n'est ici que depuis trois ans.

M. BROCK : Dans ce cas, l'honorable ministre n'a pas su profiter des occasions. Son long séjour ici ne lui a pas fait de bien. Il devrait en connaître plus long qu'il en connaît.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas la fatuité de l'honorable député, je ne suis qu'un membre de cette Chambre, sujet à l'erreur comme tout le monde ; mais je n'ai aucune objection à prendre la Chambre et le pays comme juges de nos deux carrières politiques. Il a jugé à propos de me prendre personnellement à parti lui qui est arrivé ici il y à peine trois ans à la suite de procédés qui ne pourraient probalement pas soutenir la comparaison avec ceux qui ont été employés dans les élections que j'ai eu à soutenir et à la suite desquelles j'ai été élu.

M. BROCK : Ces insinuations ne m'attaquent pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en doute bien. Cependant, j'aurais crû que le représentant d'une grande ville comme Toronto aurait dédaigné de se servir d'un pareil langage en discutant un projet de loi aussi important et qu'il se serait abstenu d'injurier personnellement le ministre des Travaux publics. A-t-il donné quelques raisons pour s'en prendre à moi, au lieu de discuter le bill à l'aide d'arguments plausibles ? Il dit que les électeurs sauront juger de l'impartialité de cette loi. Je suis aussi de cet avis. Le peuple sera appelé à se prononcer sur les mérites de ce bill et il le comparera avec les remaniements faits par les gouvernements conservateurs et il dira lequel a été fait avec plus de justice et d'impartialité. L'honorable député de Toronto-centre ne trouve d'autres arguments que des insultes à mon adresse. Il met aussi en doute l'impartialité des membres de cette Chambre, comme s'il était le seul représentant de la justice et que les membres de la droite sont incapables de distinguer entre le bien et le mal.

M. CAMPBELL : Ceux qui connaissent l'honorable député de Toronto-centre n'ont pas dû être surpris du langage dont il s'est servi à l'adresse de l'honorable ministre des Travaux publics. Dans la vie privée, il est d'un commerce agréable, mais lorsqu'il s'agit de politique, c'est un homme à vues étroites, l'homme le plus fanatique qui existe. Il ne voit rien de bon dans le parti libéral.

M. BROCK : C'est impossible. Ce n'est toujours pas vous qui êtes bon.

M. CAMPBELL : Il trouve mauvais tout ce que fait le parti libéral ; il s'imagine que tous les actes du gouvernement n'ont en vue que des avantages politiques.

M. BROCK : Ecoutez ! écoutez !

M. CAMPBELL : Il n'a jamais fait autre chose. Lorsqu'il prend la parole dans cette Chambre ou dans le public, il perd la tête. Lorsqu'il a été choisi comme candidat, il a stigmatisé tous les libéraux du pays comme des hypocrites.

M. BROCK : Et je n'ai jamais rétracté ce que j'ai dit.

M. CAMPBELL : Il a été obligé de retirer cette expression, il a été obligé de s'excuser——

M. BROCK : Je dis que cela est absolument faux.

M. CAMPBELL : Quand il s'est aperçu que ses affaires diminuaient; quand il a constaté que ses clients libéraux, dans toutes les parties de la province, se considéraient comme insultés par ses injustes insinuations contre le parti libéral, il s'est jeté à genoux——

Plusieurs VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. ROSAMOND : J'en appelle au règlement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je demande à tout le monde de s'asseoir pour que je

puisse entendre quelle est la question d'ordre que soulève l'honorable député.

M. ROSAMOND : Je désire protester contre le langage dont vient de se servir l'honorable député de York-ouest (M. Campbell).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'a pas protesté quand le représentant de Toronto-ouest se servait du même langage à mon adresse.

M. CAMPBELL : L'honorable député de Lanark (M. Rosamond) est très susceptible.

M. BROCK : L'honorable député a dit une chose que je tiens à relever. Il a parlé de mes affaires, je l'en remercie, car cela ne me fait que du bien. Je paie toujours tout ce que je dois et je fais plus d'affaires avec les libéraux de tout le pays que jamais auparavant.

M. CAMPBELL : J'ai voulu simplement expliquer que l'honorable député de Toronto-centre perd la tête chaque fois qu'il prend la parole dans cette Chambre ou en public. J'ai dit que lorsqu'il a accepté la candidature, il a qualifié tous les libéraux du pays d'hypocrites, et qu'il a été obligé de faire des excuses et de retirer ses accusations quand il s'est aperçu que ses clients libéraux avaient été offensés par ses remarques.

M. BROCK : Donnez des preuves. Cela est faux.

M. CAMPBELL : Dernièrement encore, l'honorable député s'est livré à des incartades au sujet des unions ouvrières de Toronto qu'il a appelées——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CAMPBELL : Qu'il a appelées——

M. LENNOX : J'en appelle au règlement

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand un député en appelle au règlement, il doit se lever de son siège et expliquer la nature de sa réclamation. Je demande à la Chambre de maintenir l'ordre. Je ne puis pas voir ce qui se passe dernière moi, et quand il y a autant de bruit que dans ce moment, je ne puis pas entendre si quelques députés, en arrière de ma chaise, parlent ou non.

M. LENNOX : Je veux faire observer que l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) revient sur un débat antérieur.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Pour demander l'application du règlement, l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) est obligé d'expliquer en quoi l'honorable député de York-ouest rapporte un débat antérieur.

M. LENNOX : J'allais dire que——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre, c'est moi qui ai la parole en ce moment. Quand un député en accuse un autre de revenir sur un débat antérieur, il doit spécifier de quel débat il s'agit.

M. LENNOX : Je vais tâcher de le faire. L'honorable député——

M. CAMPBELL : Je crois que c'est moi qui ai la parole, M. le président.

M. LENNOX : C'est moi qui l'ai en ce moment.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Veuillez expliquer votre point.

M. LENNOX : Ai-je la parole ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, si vous désirez en appeler au règlement.

M. LENNOX : J'ai lieu de croire que vous écoutiez ce que disait l'honorable député, et il était à expliquer que dans une occasion précédente, l'honorable député de Toronto-centre avait dit certaines choses. Naturellement, j'ignore ce que l'honorable député de York-ouest se proposait de dire.

Quelques VOIX : A l'ordre !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand un député demande l'application du règlement il doit exposer clairement et sommairement ses raisons et dire en quoi le député en cause a enfreint le règlement. Il ne lui est pas permis de faire un discours. Après avoir exposé le cas, il ne peut ni le discuter ni le commenter. Quand la question a été ainsi soumise au président, le devoir de ce dernier est de donner une décision.

M. SPROULE : Puis-je expliquer que l'honorable député n'a pas le droit——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne puis pas vous accorder la parole.

M. SPROULE : Je veux seulement expliquer——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Pas de discussion ; à l'ordre. On peut discuter sur un appel au règlement, mais il faut d'abord que cet appel soit fait et défini.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais tâcher d'expliquer en quoi consiste ce rappel au règlement. Le point me paraît très clair, bien que vous me paraissiez pas l'avoir saisi, M. le président. L'honorable député de York-ouest (M. Campbell) faisait allusion à un discours prononcé par le député de Toronto-centre au cours d'un débat qui a eu lieu dans cette Chambre il y a quelque temps. Il faisait allusion à certaines remarques prononcées durant cette session par l'honorable député de Toronto-centre, lors de la discussion sur le bill concernant les unions ouvrières.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Un député peut faire allusion à un débat antérieur pour indiquer où on peut trouver certains renseignements ou pour donner un exemple, mais il ne peut pas revenir sur ce débat pour en discuter les mérites, ni en faire des citations empruntées au compte rendu officiel des Débats.

M. TAYLOR : L'honorable député citait les Débats.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Non.

M. CAMPBELL : Maintenant que la question d'ordre est décidée, M. le président,—je suis certain que la Chambre approuvera votre décision—je dirai que je n'avais pas du tout l'intention de discuter un débat antérieur. Je n'y faisais allusion que pour faire ressortir la conduite d'un membre de cette Chambre, et prouver qu'il avait traité les membres des unions ouvrières de Toronto d'émeutiers.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. INGRAM : M. le président, j'en appelle encore au règlement.

M. CAMPBELL : De gens sans aveu, de gens capables de tirer sur les passants, en se cachant derrière les clôtures.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! J'espère qu'on ne reviendra pas sur ce qui a été dit antérieurement par un membre de cette Chambre.

M. INGRAM : Mon objection est celle-ci. L'honorable député d'York-ouest cite un discours prononcé dans cette Chambre il y a quelque temps par l'honorable député de Toronto-centre.

M. CAMPBELL : Pas du tout. Je ne fais pas comme l'honorable député d'Elgin-est ; je ne lis pas mes discours, comme lui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si l'honorable député (M. Campbell) cite un discours prononcé au cours d'un débat antérieur, il enfreint le règlement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CAMPBELL : Je ne lis pas mon discours, je ne fais pas comme l'honorable député d'Elgin-est et quelques autres membres de cette Chambre.

Je ne cite pas non plus le discours de l'honorable député (M. Brock) à qui l'on a fait allusion ; je ne fais que rapporter les expressions dont il s'est servi à l'adresse des membres des associations ouvrières de Toronto qu'il a qualifiés d'émeutiers, d'imposteurs et d'assassins. Voilà ce qu'il a dit des ouvriers de Toronto, et il n'aime pas qu'on le lui rappelle. Cela fait voir une fois de plus à quelle extravagance de langage se laisse aller l'honorable député de Toronto-centre; du reste, il perd littéralement la tête chaque fois qu'il porte la parole en cette Chambre ou devant un auditoire quelconque. J'ai cité deux cas où l'honorable député s'est servi de termes d'une violence injustifiable et par rapport auxquels force lui a été de multiplier ses excuses. Il est bien certain que les ouvriers n'oublieront jamais les paroles injurieuses qu'il a prononcées à leur endroit. Aujourd'hui encore il a lancé l'injure à la face de l'honorable ministre des Travaux publics sans propos ni raison, sans pouvoir établir que la délimitation du comté d'York et de la ville de Toronto n'est pas effectuée d'une manière équitable. Je prétends que les limites assignées à la division de Toronto-sud sont irréprochables, attendu que cette division commence à la rue King, qu'elle comprend l'île et que sa longueur, en allant vers le sud, est d'un peu plus de quatre milles, et non de six milles, comme l'a affirmé l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Mais je tiens surtout à déclarer que les propos que l'honorable député a tenus au sujet de l'honorable ministre des Travaux publics et d'autres personnes sont absolument injustifiables, dénués de fondement et indignes d'un membre de cette Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. INGRAM : M. le président, l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) s'est consolé à la pensée que j'ai lu tous mes discours prononcés dans cette enceinte. J'affirme de la manière la plus positive que je n'ai jamais lu un seul des discours que j'ai prononcés ici. Mais j'ai lu de longues citations relatives à la pile de renseignements qu'on devait nous fournir par rapport au Grand-Tronc-Pacifique, et le gouvernement devrait avoir honte, ce me semble, eu égard à la maigreur des renseignements qu'il a déposés sur le bureau, de venir demander à la Chambre d'approuver son projet. De plus, je n'ai jamais occupé le fauteuil de la présidence et n'ai jamais rendu de décision assez entachée de partialité pour que l'Orateur se soit vu dans l'obligation de l'infirmer. C'est pourtant ce qu'a fait l'honorable député d'York-ouest ; il n'a jamais pu présider nos délibérations sans donner des preuves de partialité. Ce que je dis là est parfaitement vrai ; on en peut trouver la preuve dans les documents de la Chambre. Moi, du moins, je ne me suis jamais comporté de pareille façon.

M. CAMPBELL : Que dites-vous ?

M. INGRAM : L'honorable député n'a qu'à prêter l'oreille pour m'entendre, et s'il désire contrôler l'exactitude de mes assertions, il n'aura qu'à feuilleter le compte rendu de nos délibérations. L'honorable député d'York-ouest s'est plu à faire des reproches à mon honorable ami de Toronto-ouest ; or, ce dernier avait plein droit de discuter les effets que la nouvelle délimitation des comtés doit avoir sur la ville de Toronto, et nul ne peut l'accuser d'avoir tenu des propos blessants à l'adresse des membres de cette Chambre. Il me semble que l'honorable député d'York-ouest a bien mauvaise grâce de parler de mon honorable ami comme il vient de le faire. Son but n'était pas tant de relever ce que pouvait avoir dit mon honorable ami au sujet du remaniement de la carte électorale, que de provoquer quelque incident, quelque expression d'opinion qu'il

pût faire tourner contre mon honorable ami de Toronto, à la prochaine élection, car il convient de noter que l'honorable député ne perd jamais de vue les avantages, les faveurs et l'appui politiques.

M. CAMPBELL : A-t-il tenu ces propos-là?

M. INGRAM : Voilà ce que l'honorable député d'York-ouest ne perd jamais de vue.

M. CAMPBELL : A-t-il tenu ces propos-là?

M. INGRAM : Il faut que l'honorable député soit affligé d'une bien grande étroitesse de vue pour tenir un pareil langage.

M. CAMPBELL : Niez-vous que l'honorable député de Toronto-centre ait tenu ces propos-là?

M. INGRAM : Je n'ai plus rien à ajouter.

M. BORDEN : M. le Président, je veux tout simplement faire observer combien le ministre des Travaux publics me paraît sensible à la critique de l'œuvre du comité. Avant-hier encore, au moment où je venais de terminer mon analyse du travail accompli par la majorité du comité, il m'adressait les mêmes reproches dont il accable aujourd'hui mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock). Il s'est plaint au comité que je l'avais injurié parce que je n'avais, disait-il, aucun argument à faire valoir. Après que je lui eus demandé à maintes reprises en quoi je pouvais l'avoir blessé, il finit par avouer que je ne lui avais pas fait la moindre injure. Je crois bien que force lui serait de faire un aveu semblable si on lui demandait d'indiquer les propos injurieux dont il fait reproche à mon honorable ami de Toronto-centre. C'est assez amusant de noter comme le ministre des Travaux publics devient pathétique chaque fois que l'on critique ce bill ; à ses yeux toute critique du projet de loi prend l'aspect d'une injure personnelle. Il me semble qu'après vingt-trois ans de vie publique mon honorable ami ne devrait pas se croire au-dessus de la critique ni espérer que personne n'osera se permettre de critiquer ses œuvres. Je n'aurais jamais pensé que mon honorable ami fût aussi chatouilleux que cela. Je n'ai certainement jamais eu l'intention de lui faire injure, et je ne crois pas l'avoir blessé en rien. Du reste, il l'a reconnu dans la suite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Et il finira par convenir, j'en suis sûr, que mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) ne l'a pas injurié, lui non plus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) n'a pas dû me bien comprendre pour en venir à la conclusion que je me serais formalisé de certaines de ses observations. Je n'ai rien dit qui pût le laisser entendre. Pour ce qui est du député de Toronto-centre, la question n'est plus la même. Tous les membres de cette Chambre conviendront que lorsque cet honorable député a soulevé la question, j'ai exposé aussi complètement que possible les raisons qui ont porté le comité à prendre cette décision, et que je n'ai absolument rien dit qui fût de nature à blesser qui que ce soit. Cela n'a pas empêché l'honorable député de Toronto-centre de se lancer dans les personnalités, et de se servir d'un langage absolument déplacé.

M. BROCK : Quelles sont ces personnalités?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans son excitation, l'honorable député s'est peut-être servi d'un langage qu'il n'avait pas l'intention de tenir, d'un langage bien vulgaire.

M. BROCK : Mes paroles sont rapportées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député m'a traité de " mauvais partenaire "; il a prétendu en outre que je m'étais rendu coupable d'iniquités politiques de toute sorte.

M. BROCK : Vous exagérez. Je n'ai rien dit de tel. Je n'ai pas prétendu que vous vous êtes rendu coupable d'iniquités politiques de toute sorte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous lirez vos paroles dans les Débats.

M BROCK : Oui, et vous verrez aussi que je n'ai rien dit de répréhensible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que les collègues de mon honorable ami (M. Brock) ont eu honte de la violence extrême de son langage. On est en droit de s'attendre à ce que les représentants d'une grande cité discutent le fond d'une question d'une manière sensée, sans avoir recours à l'injure. L'honorable député a bien le droit de m'injurier, mais je n'entends pas lui répondre par des injures. Je me suis efforcé de répondre à ces attaques d'une manière convenable, et je défie mon honorable ami de me signaler une seule de mes actions en cette Chambre ou au comité qui le justifie de m'injurier comme il l'a fait. Je sais que je suis responsable, dans une très grande mesure, des dispositions du présent bill, et je n'ai pas cherché à me soustraire à cette responsabilité. Je me suis efforcé de répondre de mon mieux aux critiques de l'opposition, et j'avais certainement lieu de m'étonner d'entendre le représentant de Toronto-centre se servir d'un tel langage. Aussi était-il facile de voir comment la Chambre l'accueillait.

M. CLARKE : Accueillait quoi?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le langage de l'honorable député (M. Brock). L'honorable représentant de Toronto-ouest dut prendre la parole à son tour, et au lieu de dire ce qu'il pense du

bill, il s'est amusé à parler sur un ton moqueur de la connaissance que j'ai du grand jeu national des Américains. Voilà un fort raisonnement dans la bouche d'un député qui occupe une aussi haute situation.

M. OSLER : L'honorable ministre dit que la gauche n'a fait valoir aucun argument, mais il n'en a pas fait davantage pour défendre le bill. Depuis le commencement de ce débat, il n'a jamais cessé de se jouer de nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici encore une de ces assertions saugrenues dont l'honorable député (M. Osler) est coutumier. Le bill parle par lui-même, et nous en assumons l'entière responsabilité. J'ai déjà exposé les raisons pour lesquelles je suis en faveur de la division de Toronto, et cependant l'honorable député ose venir prétendre que nous n'avons pas fait valoir d'arguments. Il ne m'appartient pas de critiquer le rapport du comité ; à l'honorable député et à ses amis d'indiquer ce qu'il peut avoir d'injuste. Je les défie de laisser de côté leurs injures et leurs insinuations pour discuter le bill d'une manière sérieuse. Je laisse à la Chambre le soin de juger de la valeur des deux propositions.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit que le bill parle par lui-même ; c'est fort heureux, car personne ne paraît bien empressé à l'appuyer. Je n'ai pas encore entendu dire pour quelle raison la division de Toronto-sud devrait avoir cinq milles de long, et en certains endroits, une largeur de 200 verges à peine. L'honorable ministre estime-t-il que ce soit là une forme bien convenable à donner à un comté ? Croit-il vraiment qu'il n'eût pas été possible de faire mieux que cela? Il a peut-être cherché à justifier cette délimitation, mais je n'ai pas entendu ses explications ; peut-être aura-t-il l'obligeance d'exposer à nouveau les raisons qui ont porté le comité à en venir à cette conclusion. De plus, on m'a donné à entendre, lorsque nous nous sommes occupés du comté de Middlesex, que lorsqu'on en serait rendu au comté d'York et à la ville de Toronto, on nous expliquerait comment il se fait qu'il convient de considérer le comté de Middlesex comme une unité, abstraction faite de la ville de London, qui constitue une unité municipale distincte, et de se comporter différemment à l'égard du comté d'York. J'ai cherché à presser mon honorable ami de London (M. Hyman) sur ce point, mais il a promis de me fournir les plus amples explications quand nous en serions rendus au comté d'York. On devrait donc nous expliquer à cette heure pourquoi on agit d'une façon dans un comté et qu'on se comporte d'une autre manière dans une autre division électorale. Pour ce qui est des villes importantes comme Hamilton, Ottawa, London et Toronto, j'ai dit qu'il faut ou les considérer comme des unités municipales distinctes et établir leur représentation en conséquence, ou traiter indifféremment tous les comtés comme si aucun d'eux ne comprenait d'importantes municipalités. J'ai déclaré que s'il est bon de disposer du comté de Middlesex, abstraction faite de l'importante ville qui est comprise dans ses limites, il devrait être également bon de disposer du comté d'York de la même façon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai observer à l'honorable député (M. R. L. Borden) qu'il ne suffit pas de dire que cette division n'est qu'une étroite bande pour démontrer que la délimitation n'en est pas faite d'une manière équitable. On n'a qu'à jeter un coup d'œil sur la carte du Canada pour voir qu'il y a un grand nombre de bandes longues et étroites entre deux districts, au bord de la mer, le long des rivières et des lacs. Le président du comité a fait observer que la division actuelle de Toronto est toute en longueur, sur le bord du lac ; à en juger par la carte, elle est beaucoup plus étroite et beaucoup plus longue que celle que nous nous proposons d'établir en vertu du présent bill, et cependant ces messieurs de la gauche n'y ont rien à redire. On a représenté au comité qu'il y a dans la division projetée de Toronto-sud des intérêts commerciaux qu'il convient de ne pas séparer.

M. R. L. BORDEN : Quels sont ces intérêts ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceux des négociants et des manufacturiers.

M. R. L. BORDEN : Se fait-il du commerce dans toute la longueur de la division?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle d'une manière générale ; je n'irai pas jusqu'à prétendre qu'il ne se trouve pas là un certain nombre de maisons privées.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami comprendra que, n'étant pas bien au fait des circonstances, je tienne à me renseigner. Je voudrais connaître les motifs dont mon honorable ami s'est inspiré. Il a dit, ce me semble, que tous les négociants de cette bande longue de cinq milles ont des intérêts communs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'on a représenté au comité.

M. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable ministre s'il a invité les députés de la ville de Toronto à lui faire des représentations, et quels sont ceux qui lui ont conseillé d'ériger cette longue bande de territoire en division électorale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore.

M. KEMP : Qui a présenté le projet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore ; il a été proposé par les libéraux de Toronto.

M. KEMP : Quels étaient ces messieurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens de dire à mon honorable ami que je l'ignore. Si je le savais, je m'empresserais de le renseigner.

M. KEMP : Quelqu'un a dû le proposer.

M. HYMAN : Comme aussi quelqu'un a dû proposer l'autre projet.

M. R. L. BORDEN : Ce sont des députés de Toronto qui ont présenté le contre-projet; le comité les a interrogés et leurs réponses ont été discutées par les membres libéraux et conservateurs du comité. Mais je ne me rappelle pas avoir eu l'avantage d'interroger un seul de ceux qui ont fourni à mon honorable ami le renseignement dont il a parlé. Je n'attache guère d'importance à cela, car les deux partis ne se sont certainement pas contentés des renseignements qu'ont pu leur fournir les personnes qui ont comparu devant le comité. Je tiens seulement à faire observer que tous les renseignements qui ont été communiqués à l'une quelconque des séances du comité n'étaient pas du tout favorables au projet que la majorité du comité a fini par adopter. Le président du comité et le ministre des Travaux publics ne sauraient me contredire sur ce point.

M. HYMAN : La chose s'explique facilement ; la ville de Toronto n'est représentée que par des députés conservateurs. L'honorable député ne doit pas avoir oublié que, à l'exception des sénateurs que nous avons entendus à une séance, les députés ont été seuls admis à comparaître devant le comité.

H. DAVIS : Je ferai observer au comité que le chef de l'opposition s'est lui-même opposé à ce qu'on interrogeât certaines personnes du dehors que je voulais faire entendre.

M. HYMAN : La majorité du comité n'avait pas de plan devant elle, et pour en avoir un, il fallait nécessairement s'adresser aux amis. Peu importe la manière dont la carte nous a été transmise. Le comité a été saisi de deux plans. Toronto n'ayant malheureusement pas de représentant libéral, force fut aux membres libéraux du comité de s'entendre avec leurs amis politiques.

M. CLARKE : Le mystère commence à s'éclaircir. Après avoir dressé une carte, les libéraux de Toronto se sont réunis à diverses reprises pour faire le relevé des votes donnés à la dernière élection, et ont fini par soumettre ce projet de délimitation en opposition à ce que proposaient les représentants de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député dit que le projet est l'œuvre des libéraux de Toronto, et reproche amèrement à la majorité du comité de l'avoir adopté de préférence à celui que favorisaient les conservateurs. C'est à cela que se résume toute la question. On ne discute pas la valeur du projet, on se contente de blâmer la majorité du comité de n'avoir pas voulu agréer la délimitation proposée par les conservateurs. Pour bien faire voir que la majorité du comité entendait faire preuve de justice à l'égard de Toronto, je dirai qu'au moment d'aborder la délimitation des divisions de cette ville, le chef de l'opposition observa qu'elles n'étaient représentées par aucun des membres du comité, et exprima le désir d'étudier la question avec ses amis. Nous avons accédé à son désir et cette partie de notre travail fut successivement renvoyée d'une séance à une autre. Les partisans de mon honorable ami furent entendus, et dans plus d'un cas, le comité s'est rangé à leur avis, bien que ce fut contre le gré de nos propres amis.

Le comité a donc été saisi de deux projets concernant la délimitation de Toronto. Admettons que l'un fut présenté par les libéraux et l'autre par les conservateurs. Le comité fut appelé à en juger la valeur respective. Tout l'avantage était du côté de nos adversaires, car ils ont pu exposer leur manière de voir au comité et sont encore à même de se faire entendre ici même. S'ils ne peuvent nous répondre que par des injures et une critique déloyale, force nous sera de conclure que le projet de la majorité du comité est le meilleur des deux. Si telle n'est pas leur opinion, qu'ils nous fassent voir ce en quoi leur propre projet est plus susceptible de rendre justice aux deux partis politiques.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : N'est-ce pas juste ? Si leur projet est plus raisonable, eu égard aux conditions géographiques, à la densité de la population, ou à toute autre considération dont il conviendrait de tenir compte dans l'étude d'une question comme celle-ci, qu'ils le fassent voir. Mon honorable ami crie au scandale ; mais je ne sache pas que la presse indépendante ou les journaux conservateurs de Toronto aient encore fait entendre de plaintes à ce propos, et pourtant ces derniers ne sont pas lents d'ordinaire à pousser des hurlements chaque fois qu'on a le malheur de toucher à leurs intérêts.

M. BROCK : Ils poussent des hurlements, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et mon honorable ami serait vraisemblablement un des premiers à critiquer ce projet s'il lui paraissait injuste ; mais il avoue n'avoir rien à dire à l'appui de l'amendement.

M. COCHRANE : J'imagine que cette communauté d'intérêts dont on se prévaut tant par rapport à la bande de cinq milles

de longueur qui longe le port de Toronto, est du domaine de la marine, et que si l'on a résolu de délimiter ainsi cette nouvelle division, c'est dans le but de permettre au capitaine Sullivan de s'y porter candidat.

M. BORDEN (Halifax) : Je prierais mon honorable ami de s'exprimer aussi clairement que possible au sujet de cette communauté d'intérêts. Je dois dire en passant que je m'attendais à ce qu'avant de terminer ses observations il nous accuserait de l'injurier, et il n'y a pas manqué . Je regrette vraiment qu'il ne puisse discuter cette question sans nous lancer cette accusation. Je m'efforce, cependant, de ne rien dire qui puisse le blesser ; mais il voit quand même des injures dans chacune de nos paroles. Je crains que ce ne soit devenu une idée fixe chez lui. Laissons ce sujet de côté et voyons quelle est cette communauté d'intérêts ? S'agit-il d'intérêts commerciaux ou autres? Mon honorable ami a commencé par dire qu'il s'agissait d'une communauté d'intérêts commerciaux, mais il me semble qu'il a ensuite changé quelque peu d'idée.

M. HYMAN : Je crois que l'honorable député de Toronto-ouest a établi qu'il existe une puissante communauté d'intérêts dans la division sud.

M. CLARKE : Une communauté d'intérêts politiques.

M. HYMAN : Je crois que l'honorable député de Toronto-ouest a indiqué d'une manière bien claire où réside cette communauté d'intérêts.

M. CLARKE : Je l'indique en ce moment.

M. HYMAN : Je veux parler de votre collègue de Toronto-ouest (M. Osler).

M. OSLER : J'ai dit que cette communauté d'intérêts cesse à partir de cinq heures du soir. Durant les heures d'affaires, les négociants se tiennent dans le quartier, mais à cinq heures, il n'y a plus de communauté d'intérêts, et les hommes d'affaires s'en retournent dans leurs foyers, c'est-à-dire, dans les divisions est, ouest et nord, Bien peu nombreux sont les hommes d'affaires qui habitent ce quartier et y possèdent des immeubles ; en établissant cette division sud de Toronto, on dépouille toutes ces personnes de leur influence politique.

M. HYMAN : J'avoue qu'il est assez difficile de dire à quelle heure commence et à quelle heure cesse la communauté d'intérêts. Si elle cesse d'ordinaire à cinq heures, elle devra cesser à midi ou à une heure le samedi. Comme les bureaux de vote se ferment à cinq heures, la communauté d'intérêts prendra fin en même temps. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a réfuté l'argument du chef de l'opposition en affirmant qu'il existe bien une certaine communauté d'intérêts, mais qu'elle disparaîtra à partir d'une heure déterminée. Il y a dans cette division des entrepôts, des banques et des manufactures, de sorte que la communauté d'intérêts est évidente.

M. OSLER : L'honorable député (M. Hyman) plaisante sans doute ; l'électeur vote dans la division qu'il habite.

M. HYMAN : Nous en sommes à la communauté d'intérêts.

M. OSLER : Et il n'a pas droit de voter dans la division où il fait son commerce.

M. CAMPBELL : Au chef de l'opposition qui prétend que Toronto-sud est une division longue et étroite je ferai remarquer qu'en maints endroits cette division a un bon mille de large, et qu'à la rue Yonge elle a une largeur d'environ vingt et un arpents ; à cet endroit, elle traverse les rues Queen, Richmond, Adélaïde, King, Colborne, Wellington, Front et l'Esplanade, de sorte qu'elle n'aura nulle part moins d'un demi-mille de large, tandis que dans l'ouest sa largeur atteindra un mille. Elle ne sera étroite qu'en un seul endroit, tout à fait à l'ouest, au point de réunion des rues King et Queen.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quelle division ?

M. CAMPBELL : Elle n'aura que 300 à 400 verges de largeur à l'endroit où les deux rues se rapprochent l'une de l'autre en décrivant un angle brusque, mais elles ne tardent pas à se séparer de nouveau, et il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir qu'aux terrains de l'exposition, par exemple, la division aura une largeur de près d'un mille.

M. KEMP : Il n'y a pas d'électeurs aux terrains de l'exposition.

M. CAMPBELL: Pas sur les terrains proprement dits, mais il y en a dans tout le voisinage.

Le comité suspend sa séance à une heure.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. KEMP : Puis-je demander au ministre des Travaux publics si la carte qu'il a par devers lui indique la délimitation des divisions projetées de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il parler des divisions décrites dans le bill ?

M. HYMAN : Comme le comité n'avait pas de carte, je m'en suis fait dresser une pour mon usage personnel. On nous en a envoyé une de Toronto sur laquelle j'ai fait tracer des lignes indiquant les limites des divisions électorales. Je serai heureux de la faire voir à l'honorable député (M. Kemp).

M. KEMP : Je présume que l'honorable député (M. Hyman) ne verra aucun inconvénient à la déposer sur le bureau ?

M. HYMAN : Ce n'est qu'une carte de la ville de Toronto sur laquelle j'ai fait tracer des lignes. Bien que ce soit un document personnel, je me ferai un plaisir de le faire voir à l'honorable député.

M. CLARKE : Voilà qui diffère quelque peu de ce que disait l'honorable ministre avant la suspension de la séance. Il a dit alors que cette carte avait été présentée par un comité de libéraux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis peut-être servi du mot "carte" au lieu du mot "plan", et c'est sans doute pour cela que l'honorable député (M. Clarke ne m'a pas compris. Je dirai à mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) que le comité a été saisi de plusieurs propositions qui ont subi l'épreuve de la discussion. Le président, comme il vient de le dire, a fait tracer sur la carte des lignes indiquant la délimitation des divisions d'après la description qui nous en a été faite. J'aurais volontiers fait préparer une carte si j'avais cru que cela eût pu être de quelque utilité.

M. KEMP : Dans ce cas, le comité n'a pas reçu de carte de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas que je sache.

M. KEMP : On lui a tout simplement fait la description des divisions projetées ? Les représentants de Toronto ont fait preuve d'une franchise absolue, et je n'hésite pas à assumer la responsabilité de la délimitation qu'ils ont proposée. Il est tout à fait raisonnable, ce me semble, de demander quels sont les auteurs des autres propositions qui ont été soumises.

M. HYMAN : Je ne saisis pas le but de cette manière d'agir qui n'est que la continuation de la tactique qu'on avait déjà adoptée avant la suspension de la séance. A quoi bon parler de responsabilité ? La majorité du comté est seule responsable de la délimitation consignée dans le présent projet de loi. La ville de Toronto n'ayant pas élu de député libéral, j'espère bien que les députés de la gaucne ne songeront pas à empêcher la majorité des membres de cette Chambre de prendre l'avis de leurs amis de Toronto dans une circonstance comme celle-ci.

M. KEMP : Pourquoi refuse-t-on de nous faire connaître les noms des messieurs dont on a pris l'avis ? Ce sont sans doute d'importants citoyens de Toronto.

M. HYMAN : Je regrette de ne pas pouvoir en donner la liste à mon honorable ami. Du reste, il n'en a pas été dressé de liste. J'ai dû recevoir à ce propos une vingtaine de lettres de Toronto.

M. KEMP : En avez-vous reçu d'autres à part celle-ci ?

M. HYMAN: Il nous a été donné un grand nombre d'avis au sujet de cette division comme au sujet de tous les autres districts électoraux.

M. KEMP : Mais ce n'est pas dans le cas présent qu'on a dressé une carte ?

M. HYMAN : Je ne sache pas que les avis qu'on nous a donnés aient motivé la préparation d'aucune carte. Le comité a reçu de volumineux renseignements au sujet de la besogne qu'il avait à expédier. La majorité du comité devant assumer la responsabilité de son œuvre, je ne vois pas à quoi peuvent bien servir les questions qu'on nous pose.

M. BROCK : Nous avalerions peut-être la pillule avec moins de répugnance si nous savions les noms de ceux qui l'ont dorée. Il serait bon aussi que le pays les connût, ces noms-là. Je suis certain que nos adversaires auraient tout à gagner à laisser savoir quels sont ceux qui les ont aidés de leurs lumières dans cette nouvelle et amusante délimitation de la ville de Toronto. Je connais très bien la population de la division sud de Toronto, et je crois savoir à quelle source on a puisé des conseils et à quels motifs on a obéi. Comme ces messieurs de la droite n'ont pas agi de leur propre initiative, je crois que le pays aimerait connaître les noms de ceux qui les ont inspirés ; car on opère un changement radical dans la délimitation de Toronto qui ne laisse pas que d'avoir quelque importance. Le pays saurait gré à la droite de lui dévoiler les noms des personnes qui ont provoqué—il n'y a pas de mal à le dire, je suppose—cet étonnant gerrymander de la ville de Toronto.

M. ROSAMOND : Il me paraît bien raisonnable de demander qu'on réponde aux questions de l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp). Puisque le président et la majorité des membres du comité ont pris sur eux de rejeter les avis que leur ont donnés les représentants de Toronto, il me semble qu'ils ne devraient pas hésiter à nous faire connaître les noms de ceux qui leur ont conseillé de diviser cette ville d'une façon aussi extraordinaire. J'ai voulu connaître tous les faits qui se rattachent à Toronto afin de pouvoir voter en pleine connaissance de cause. On ne nous a pas encore dit pourquoi, au mépris de la division de Toronto pour les fins municipales, on a jugé à propos de faire une division électorale de la longue bande de territoire qui longe le port ; on ne nous a pas encore donné la moindre explication sur ce point. Je voudrais savoir pourquoi on s'est absolument écarté de la délimitation municipale dans la préparation de ce projet. Cela me paraît odieux. Si l'on a des explications suffisantes à fournir, qu'on les donne. Bien que je ne représente pas ici la ville de Toronto, je crois cependant me faire l'écho de la population en général en disant que l'on devrait nous faire connaître les raisons pour les-

quelles on s'est comporté de la sorte à l'égard de cette ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais mettre l'honorable député (M. Rosamond) à l'aise en lui disant qu'il fait erreur lorsqu'il prétend qu'on s'est écarté de la délimitation municipale.

M. ROSAMOND : Il me semble qu'à l'heure qu'il est, chaque division électorale de Toronto comprend un nombre déterminé de quartiers qui ne sont ni divisés ni morcelés en aucune façon. Telle division peut comprendre un quartier et telle autre, deux ou trois. A la faveur de la délimitation projetée, les quartiers se trouvent morcelés, et nulle part il n'est tenu compte de la communauté d'intérêts. La décision du comité m'étonne au plus haut point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Rosamond) fait certainement ereur en disant qu'on n'a pas respecté la délimitation municipale.

M. ROSAMOND : Mais l'honorable ministre ne m'a pas encore prouvé que j'ai tort.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est pourtant évident, l'honorable député peut s'en convaincre——

M. ROSAMOND : Je parle de la délimitation des quartiers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe, les représentants de la ville de Toronto ne sont pas d'avis que l'on doive s'en tenir aux limites des quartiers pour établir les divisions électorales de cette ville. Je ne sais pas au juste comment Toronto est divisé pour les fins municipales, mais si je suis bien informé, cette ville est divisée en six quartiers qui n'élisent que cinq députés.

M. CLARKE : L'honorable député n'est pas loin de la vérité : Il y a treize quartiers, mais six divisions seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami de Lanark-nord (M. Rosamond) verra qu'il fallait absolument s'écarter un peu des limites assignées aux quartiers ; les représentant de Toronto eux-mêmes s'en sont écartés dans le projet qu'ils ont présenté. Nous ne différons donc pas d'opinion sur ce point. Il est temps, ce me semble, que nous laissions de côté ces discussions enfantines pour faire une étude approfondie de la question qui nous occupe. Deux propositions nous sont soumises. J'ai exposé de mon mieux les raisons qui ont porté la majorité des membres du comité à agréeer le projet inséré dans le présent bill. Que l'opposition nous fasse connaître les raisons qui militent en faveur de son contre-projet, nous pourrons ensuite faire notre choix. Les divergences d'opinion sont permises, cela va sans dire. La majorité du comité peut s'être trompée ; dans ce cas, c'est à nos adversaires qu'il appartient de signaler ce en quoi elle a pu faire erreur.

M. KEMP : En parlant de laisser de côté ces "discussions enfantines", l'honorable ministre a-t-il voulu faire allusion aux membres de la gauche ou à ses collègues de la droite ? c'est ce que j'ignore. La question à laquelle je demande qu'on réponde est assurément fort raisonnable. Je prie encore une fois mon honorable ami de nous dire si les personnes qui ont conseillé cette délimitation des divisions de Toronto ont fait connaître leur projet à la minorité du comité aussi bien qu'à l'honorable ministre lui-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit à mon honorable ami que j'ignore les noms des personnes qui ont présenté ce projet de délimitation. Sur ce point, la minorité est aussi bien renseignée que la majorité. Je l'ai déjà dit plus d'une fois, je ne sais pas qui a proposé cette délimitation. Plusieurs propositions ont été soumises, mais on ne s'est arrêté à aucune. Il me semble que lorsque les représentants de Toronto ont comparu devant le comité, ils ont agréé la proposition qui nous est soumise.

M. CLARKE : Le comité nous avait invités à comparaître, et nous nous sommes prononcés de la manière la plus catégorique contre ce projet de délimitation qui n'accorde que cinq représentants à Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vrai. Mais je n'ai pas tenu compte, et le comité non plus, de chacune des représentations qu'on nous a faites au sujet de la délimitation des diverses divisions électorales. Mon honorable ami parle encore d'accorder un autre député à Toronto. Mais il nous a fallu ne pas perdre de vue que la province perd six représentants ; or, après avoir mûrement délibréré la question, nous en sommes venus à la conclusion qu'il suffirait d'accorder un représentant de plus à Toronto, et que nous fassions preuve d'assez de générosité en subdivisant le comté d'York, ce qui revenait, en somme, à accorder un autre représentant à la population urbaine. Il ne manque pas de gens qui trouvent que nous nous sommes montrés trop généreux sous ce rapport. Si l'honorable député est en mesure de nous tracer une ligne de conduite meilleure que celle que nous avons suivie, qu'il le fasse. Nous sommes prêts à assumer la responsabilité de notre œuvre, sachant que nous plairons aux uns et que nous déplairons aux autres. Quoi qu'il en soit, nous croyons avoir fait preuve de générosité en accordant un représentant de plus à la ville de Toronto.

M. OSLER : Lorsqu'il a présenté son projet de loi, le premier ministre a prononcé les paroles suivantes :

Voilà le bill que je me propose de présenter. Il est suivi de l'annexe. Si nos amis de la gau-

che l'acceptent, nous entendons, après qu'il aura été examiné et voté en deuxième délibération, le renvoyer devant un comité spécial composé de sept membres, dont trois représenteront l'opposition et seront choisis par elle. Le travail du comité consistera à créer les circonscriptions électorales qui éliront des représentants. Autrement dit, nous ne proposons pas un projet de loi tout mâché que nos amis et l'opposition devront, bon gré, mal gré, avaler en une seule bouchée.

Or, le ministre des Travaux publics a déclaré que les dispositions de l'annexe relativement à Toronto ont été élaborées par ses amis libéraux de cette ville—mais il n'ose pas faire connaître leurs noms—et que cette annexe avait été agréée. La grande majorité de la population de Toronto étant conservatrice, il s'ensuit, si on s'en rapporte aux déclarations apparemment si franches du premier ministre, que cette majorité conservatrice devrait, par la voix de ses représentants, avoir son mot à dire par rapport à la délimitation projetée des divisions électorales de la ville. Cependant, le ministre des Travaux publics a avoué carrément que la délimitation à laquelle s'est arrêtée la majorité des membres du comité a été suggérée par des libéraux de Toronto, que le comité a agréé le projet dans son entier et que nous devrons l'accepter nous-mêmes, bon gré mal gré. Quel accord y a-t-il, je le demande, entre les paroles du ministre des Travaux publics et les déclarations faites par le premier ministre lors de la présentation de son bill ? De plus, lorsque nous nous sommes occupés hier soir, des divisions du comté d'York, le président du comté a dit :

Grâce à la délimitation que lui assigne le présent bill, York-sud comprendra une partie importante de la population urbaine. Le comté proprement dit comprenda les faubourgs de Toronto.

J'ai dit à ce propos que puisque la division d'York-sud faisait virtuellement partie de Toronto, et qu'une grande partie de ses électeurs habitaient cette ville, on devait, jusqu'à un certain point, en fixer la représentation d'après les mêmes principes qu'on applique à Toronto. Mais ce n'est pas ce qu'on a fait, car la population de cette division, qui est pour ainsi dire une division urbaine, est de 3,000 âmes inférieure au chiffre de l'unité de représentation établie pour tout le pays. Or, le président du comité ayant déclaré que la division d'York-sud fait virtuellement partie de Toronto, si l'on trouve cette manière d'agir conforme à l'équité, il ne me reste plus qu'à me taire. Si l'on trouve qu'il est juste, après ce qu'ont déclaré le premier ministre et le ministre des Travaux publics, que la redélimitation de Toronto soit faite au gré d'un groupe de libéraux de cette ville sans que l'on juge à propos de consulter les représentants de la majorité de sa population, je considère qu'il est inutile de raisonner plus longtemps : il ne nous reste qu'à avaler la pilule sans mot dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) n'entend pas discuter le mérite de notre projet. Il commence par accuser le premier ministre de tromper le pays, par dire que nous sommes de mauvaise foi, ce qui est une assez étrange manière de s'y prendre pour obtenir des concessions. Puis, pour se donner un semblant de raison, il m'attribue des paroles que je n'ai jamais prononcées ; il prétend que le projet préparé par les libéraux de Toronto a été adopté par le comité. C'est tout le contraire que je lui ai dit.

M. OSLER : Si j'ai bien compris le ministre, il m'a répondu, avant la suspension de la séance, que le projet a été préparé par les libéraux de Toronto et que nous devrons l'accepter, bon gré, mal gré.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré le contraire à maintes reprises. Je conviens que l'honorable député pouvait facilement se méprendre à mes paroles.

M. OSLER : L'honorable ministre nie-t-il avoir dit cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la manière la plus catégorique. Lorsque l'honorable député m'a demandé de lui faire connaître l'origine de ce projet, je lui ai répondu qu'il nous avait été fait de nombreuses propositions, que, dans ma pensée, le projet avait été présenté par les libéraux de Toronto, et que le comité avait pris ces propositions en délibération. Le président du comité lui a donné des explications semblables, il lui a dit comment le plan a été préparé. Personne ne peut nier aux libéraux de Toronto le droit, tant à titre d'association qu'individuellement, de faire des représentations au comité aussi bien que les députés et les électeurs conservateurs de cette ville. Est-ce cela que veut dire mon honorable ami?

M. OSLER : Je n'ai rien dit de tel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que veut-il dire lorsqu'il prétend que nous obligeons l'opposition à avaler ce projet bon gré, mal gré? Veut-il donner à entendre que la Chambre devrait se laisser imposer celui de la gauche sans mot dire?

M. OSLER : J'ai dit que lorsque le premier ministre a présenté ce bill, il a déclaré que la délimitation s'effectuerait d'une façon honnête et équitable et que l'opposition ne serait pas tenue d'avaler bon gré, mal gré, un projet tout mâché d'avance. Le ministre des Travaux publics a dit que le projet de délimitation qui nous occupe a été présenté par les libéraux de Toronto ; c'est ce projet-là que la majorité a agréé sans modification aucune, et que nous devrons accepter, bon gré, mal gré. Lorsque l'honorable ministre a fait cete déclaration, l'honorable député qui siège à mes côtés (M. Clarke) a

fait observer qu'il commençait à comprendre, que le chat sortait du sac.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chat ou chien, son raisonnement n'avait rien de bien relevé. Le comité est saisi de deux propositions, dont l'une a été élaborée par le chef de l'opposition ou par son collègue de Toronto-ouest (M. Clarke), et je demande à la députation de nous indiquer celle qui lui paraît la plus raisonnable, tout compte tenu des circonstances et en égard aux règles que l'on doit observer au moment de remanier la carte électorale de Toronto de façon à accorder cinq représentants à cette ville. Voilà une juste demande, ce me semble. Nous pouvons différer d'opinion. Mes conclusions peuvent n'être pas celles de mes honorables amis de la gauche, mais l'honorable député (M. Osler) n'a pas droit, pour cela, de me prêter des motifs inavouables ou de m'imposer quelque proposition injuste. Il a maintenant l'occasion d'exposer au comité les raisons pour lesquelles on devrait accepter le projet de la gauche de préférence à celui qui est inséré dans le présent bill.

M. OSLER : Cela a déjà été fait. Il me semble que le raisonnement de l'honorable ministre est——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra-t-il me permetre de lui poser une question ? Je me suis efforcé d'exposer les raisons qui ont porté le comité à adopter ce projet. Aurait-il l'obligeance de me dire de quels principes la minorité s'est inspirée pour présenter le contre-projet contenu dans l'amendement ? Pourquoi l'accepterait-on de préférence au projet contenu dans le bill?

M. OSLER : Le ministre des Travaux publics n'a absolument rien dit qui fût de nature à nous convaincre que le projet du gouvernement est équitable, ou à définir le principe dont on s'est inspiré pour délimiter cette division. J'ai dit ce que je pense du contre-projet. En divisant la ville du nord au sud, on obtient une représentation plus équitable des différentes classes de la population sans, pour cela, priver les propriétaires d'entrepôts, les banquiers, les manufacturiers, les hommes d'affaires en général, de l'influence qu'ils ont légitimement le droit d'exercer par rapport à la représentation de cette partie de la ville. En divisant Toronto du nord au sud, chaque division conserve un certain nombre de manufacturiers, d'ouvriers, d'industriels, de négociants et de financiers, tandis que le projet énoncé dans le bill prive les propriétaires d'entrepôts de tout influence par rapport à la représentation de cette partie commerciale et manufacturière de la ville. Voilà les raisons que j'ai fait valoir, je les crois excellentes. Mais le ministre des Travaux publics n'a fait valoir aucun argument sérieux à l'appui de la délimitation qu'il favorise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai attentivement écouté mon honorable ami. Je ne saurais dire que je n'ai entendu aucune des raisons qu'il a fait valoir. Je suppose qu'il a plein droit de prétendre qu'il n'a rien entendu de ce que j'ai fait. Il a sans doute voulu dire que mes raisons ne lui conviennent pas.

M. OSLER : Non, je n'en ai entendu aucune.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En sa qualité de député indépendant et étanger à Toronto, l'honorabls député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) s'est demandé avec inquiétude si notre projet devait avoir pour effet de modifier la délimitation des quartiers. L'honorable député (M. Osler) aurait-il l'obligeance de me dire si le projet qu'il favorise comporte quelque modification des limites assignées aux quartiers ?

M. OSLER : Je dis que dans un cas on divise la ville——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudrait-il avoir l'obligeance de répondre à ma question ?

M. OSLER : Dans un cas, on divise la ville sans se préoccuper de la délimitation des quartiers ; dans l'autre, on la divise en tenant compte de ses deux principales divisions et en s'écartant le moins possible de la délimitation des quartiers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami de Lanark-sud doit être enchanté d'entendre l'honorable député de Toronto-ouest déclarer que son projet ne respecte pas les limites des quartiers.

M. OSLER : Non pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ne vous écartez-vous pas des limites des quartiers ?

M. OSLER : Non, nous les respectons autant que faire se peut. En remaniant une ville de l'importance de Toronto, une ville qui se développe sans cesse, il est impossible de s'en tenir absolument aux limites des quartiers. Le ministre des Travaux publics prétend que la rue Yonge n'est pas la ligne de partage ; or, c'est le contraire qui est vrai, et à partir de la rue Bloor, il faut empiéter sur d'autres quartiers afin d'égaliser la population.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aimerais que l'honorable député répondît à la question que je lui ai posée. Il discourra ensuite à son aise. Vous dites que votre projet ne s'écarte pas de la délimitation des quartiers ?

M. OSLER : Je ne prétends pas cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas, vous ne respectez pas cette délimitation ?

M OSLER : Je ne dis pas cela, non plus ; je dis que le projet du gouvernement ne tient aucun compte des limites des quartiers, tandis que le nôtre s'en écarte le moins possible et qu'il tient compte des deux divisions principales de la ville. Dans une ville qui se développe constamment, il est impossible de s'en tenir d'une manière absolue à l'ancienne délimitation des quarteirs, mais nous l'avons respectée dans toute la mesure du possible.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je voudrais que l'on répondît d'abord à la mienne. Mon honorable ami de Lanark-sud m'a demandé pourquoi nous nous écartons de la délimitation municipale ; c'est ce qui me fait exiger une réponse catégorique de la part de l'honorable député de Toronto-ouest. Il lui est bien loisible de penser que son projet de délimitation vaut mieux que le mien et d'exposer les raisons qui le portent à le croire, mais j'aimerais néanmoins qu'il fût établi une fois pour toutes s'il a ou s'il n'a pas tenu compte de la délimitation municipale. S'il ne répond pas à ma question, je devrai conclure qu'il n'a eu aucun souci de cette délimitation. Que nous ayons raison de nous écarter de la délimitation municipale, c'est matière d'opinion, et je suis prêt à convenir que l'on aurait raison de s'en écarter dans nombre de divisions, tant urbaines que rurales. Revenons à la question sur laquelle nous différons d'opinion, l'honorable député de Toronto-ouest et moi. Nous avons devant nous deux projets de délimitation. Mon honorable ami propose que l'on divise la ville sans tenir compte de la délimitation municipale et de façon à accorder deux représentants à Toronto-est, deux à Toronto-ouest et un seul à Toronto-centre. Nous voulons que la ville soit partagée en cinq divisions dont chacune élira un député. D'après tout ce qu'on m'a représenté et ce que je connais de la ville, ce dernier projet me paraît beaucoup plus susceptible de donner satisfaction aux hommes d'affaires et à la masse de la population de Toronto. Aucun citoyen de Toronto ne s'est plaint, ni directement ni indirectement, d'être victime de quelque injustice. Pour moi, à moins qu'on m'ait de puissantes raisons de le faire, je n'aime pas qu'on accorde deux représentants à une même division. Voilà encore une des raisons qui me font dire que la nouvelle délimitation de Toronto est effectuée d'une manière équitable. Il y a déjà longtemps que le public a pris connaissance du projet actuel, et personne ne nous a encore proposé de délimitation plus équitable que celle que nous proposons dans le présent bill. Je ne crains pas d'affirmer que notre projet vaut beaucoup mieux que celui des députés de Toronto qui demandent qu'il soit accordé deux représentants à Toronto-est, deux à Toronto-ouest et un à Toronto-centre.

M. R. L. BORDEN : Quand nous avons eu à fixer les limites d'Hamilton, j'ai proposé que la ville fût divisée par une de ses rues principales, ce qui aurait eu pour effet de rattacher la plus forte partie d'un quartier à une division, et le reste à une autre. Les honorables députés de la droite se firent alors les défenseurs acharnés de la délimitation municipale. Comment peuvent-ils donc tenter de justifier la délimitation assignée à Toronto-sud qui devra se composer d'un lambeau de chacun des quartiers de la ville ?

M. CAMPBELL : Non pas.

M. R. L. BORDEN : Combien de quartiers devra-t-elle traverser ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Admettons, pour les fins de la discussion, qu'elles traverse tous, cela serait encore justifiable.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'est-il pas d'avis qu'on pourrait faire en sorte que cette division ne s'étendît pas dans les cinq quartiers ?

M. HYMAN : Le projet de l'opposition ne comportant que trois lignes de division, n'ai-je pas raison de dire que chacune de ces lignes divise des quartiers ?

M. CLARKE : Je n'ai jamais dit cela.

M. HYMAN : Je demande simplement si j'ai tort ou raison de dire que chacune de ces lignes divise des quartiers ?

M. CLARKE : Elles n'en divisent pas. Le quartier Saint-Jacques est borné à l'ouest par la rue Yonge jusqu'à la rue Bloor, en allant vers le nord.

M. CAMPBELL : A l'heure qu'il est, le quartier Saint-Jacques élit-il un échevin ? Les quartiers ne sont-ils pas plutôt désignés par numéros ?

M. CLARKE : L'honorable député change de sujet. Je parle des quartiers de la ville de Toronto, mais il trouve préférable de parler des divisions.

M. CAMPBELL : Je fais tout simplement observer que tous les quartiers sont désignés par numéros sur la carte officielle.

M. CLARKE : Pour ceux qui ne sont pas au fait des circonstances, cela s'explique assez difficilement. Je répète, pour l'information de l'honorable député, que les quartiers Saint-Mathieu, Saint-Paul, Saint-Marc et Saint-Alban comprennent le territoire qui se trouve rattaché à la ville de Toronto sous l'empire du présent bill. La division par quartier de la ville remonte à un grand nombre d'années, et jusqu'à présent la représentation parlementaire a toujours été basée sur cette division. L'honorable député doit être assez intelligent pour comprendre cela.

M. HYMAN : Il le comprend parfaitement.

M. CLARKE : Eh bien ! d'après notre projet, Toronto-ouest comprendrait les quartiers Saint-Alban, Saint-Marc et Saint-Etienne, ainsi que la moitié des quartiers Saint-

André, Saint-Patrick et Saint-George ; Toronto-centre comprendrait le reste des quartiers Saint-André et Saint-George, tout le quartier Saint-Jean et une partie du quartier Saint-Patrick ; Toronto-est comprendrait les quartiers Saint-Jacques, Saint-Thomas, Saint-David et Saint-Mathieu, ainsi qu'une partie des quartiers Saint-Paul et Saint-Laurent. Le projet que nous opposons à celui du gouvernement accorde cinq représentants à Toronto. Mais nous trouvons injuste que le comité n'accorde que cinq représentants à cette ville. Nous avons fait en sorte que la rue principale de Toronto, la rus Yonge——

M. HYMAN : Ah ! je comprends.

M. CLARKE : Si le ministre saisit bien la chose, il est inutile d'insister davantage sur ce point. La rue Yonge qui a été, par le passé, la ligne de démarcation entre Toronto-ouest et est, a été choisie comme la limite ouest de Toronto-est, tandis que nous avons établi comme limite ouest de Toronto-ouest la deuxième grande artère, l'avenue Spadina. Il n'y a pas eu de déviation, relativement à cette ligne, en ce qui concerne Toronto-ouest. Il ne s'est fait qu'une seule déviation dans la rue Yonge : lorsque nous avons atteint la seconde concession, rue Bloor, nous avons gagné l'ouest et nous avons annexé à Toronto-est cette partie de la ville au nord de la rue Bloor jusqu'à l'avenue Spadina, et cela afin d'égaliser les populations de Toronto-est et de Toronto-ouest; puis nous leur avons accordé deux représentants respectivement et un seul député à Toronto-centre. Le ministre des Travaux publics s'oppose ici à la dualité de représentation dans les collèges électoraux. Dans la ville et le comté d'Halifax, dans la ville et le comté de Saint-Jean, dans le comté de Queen, Ile du Prince-Edouard, le ministre des Travaux publics veut qu'il y ait deux représentants, mais il est outré de ce que les députés de Toronto demandent l'application de ce principe à cette dernière ville, bien qu'il y soit en vogue actuellement. Comment se fait-il que le ministre des Travaux publics puisse demander que chaque collège électoral dans la ville d'Hamilton élise un député, tandis qu'il veut qu'Ottawa soit un collège électoral représenté par deux députés ? Quel argument les deux honorables députés de la droite ont-ils fait valoir à l'appui de pareille attitude de leur part ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi choisissez-vous comme point de mire deux députés seulement, au lieu de vous adresser à tout le comité ?

M. CLARKE : Si j'ai blessé les justes susceptibilités de l'honorable député, je consens volontiers à retirer ces paroles. Si je l'ai surtout visé, c'est qu'il est le seul membre du comité qui se soit opposé à la dualité de représentation pour les collèges électoraux et il s'est servi de cet argument à l'encontre de la proposition formulée par les députés de Toronto .

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai exprimé mon propre avis et je suis comptable des opinions que j'exprime.

M. CLARKE : Si l'argument formulé par le ministre est valable pour la ville de Toronto, pourquoi le même principe ne s'appliquerait-il pas à Ottawa, à Saint-Jean, à Halifax et à Queen ? Il n'est pas en lieu de se formaliser, quand on lui demande de motiver son attitude. Sa conduite nous prouverait bien, au besoin, que la majorité du comité s'est inspiré de considérations d'ordre politique dans les décisions qu'elle a rendues. Il y a quelque temps, on s'est vanté que toutes les délibérations de ce comité avaient été marquées au coin de la franchise et de la publicité. Le ministre des Travaux publics a avoué, ce matin, que les membres du comité se sont inspirés des représentations de leurs amis politiques de Toronto, qui ont tenu des assemblées et des conciliabules, afin de s'entendre sur les meilleurs moyens à prendre pour diviser la ville de Toronto dans l'intérêt du parti.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les deux partis ont fait la même chose.

M. CLARKE : Il n'est pas exact de dire que les deux partis aient tenu cette conduite, car les représentants de la ville quand ils ont comparu devant le comité n'ont pas formulé de propositions touchant la subdivision mais se sont contentés de protester contre le fait de restreindre la représentation à cinq députés. Les représentants de la ville de Toronto ont tout simplement protesté contre l'adoption de la décision prise par la majorité du comité. Le chef du gouvernement en présentant ce bill, a fait certaines déclarations que je tiens à mettre en relief, afin de pouvoir constater ce qu'on a fait pour les mettre à exécution. Voici ses paroles :

> Nous avons l'intention d'inviter nos amis de la gauche à nous rencontrer dans une salle de comité pour y conférer avec nous du partage des collèges électoraux, et même de la création de toutes les circonscriptions qui auront le privilège d'envoyer ici un représentant. Nous voulons faire ce qu'a fait le gouvernement de M. Gladstone en Angleterre. Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui, à tout événement, rendra justice à tous.

Voilà ce que le premier ministre déclare vouloir exécuter. Relisons encore une fois les propositions formulées par M. Gladstone, et j'ajoute que ce que M. Gladstone proposait, il l'exécutait. Une de ses propositions portait l'établissement d'une commission impartiale, chargée de fixer les limites des collèges électoraux où une ville ou un comté avait droit à deux députés ou plus ; et voici les instructions données à ce comité :

> Chaque division devrait être aussi compacte que possible, relativement à la situation géographique, et basée sur des aires existantes bien connues, comme les divisions judiciaires

ou d'autres aires se composant d'un ensemble de paroisses.

C'est précisément la proposition que nous avons présentée, relativement à la ville de Toronto :

Dans quelques cas, cependant, il sera peut-être nécessaire d'inclure des paroisses séparées; mais une frontière de division ne devrait pas séparer en deux une paroisse.

Quand les divisions auront ainsi été établis provisoirement, il devra être donné avis de leur contenu par voie de publicité dans quelque journal de la localité, et il sera fixé une date et un endroit où se présentera un des membres de la commission ou un sous-commissaire à quelque ville principale dans le comté, afin d'entendre les objections qui pourraient être formulées contre la constitution projetée des divisions et de recevoir les propositions relatives à leur modification.

Qu'on compare maintenant les propositions de M. Gladstone et l'application qu'il en a faite avec les propositions des députés de la droite et l'application qu'ils en ont faite, et l'on verra toute la différence qui existe entre une mesure de répartition, juste, honorable et une mesure de remaniement tendant à infliger au parti politique contre lequel elle est dirigée tout le mal possible. Voilà ce qui distingue la mesure présentée par M. Gladstone de celle que nous étudions en ce moment.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour mon propre compte, je le répète, et j'ai fait à diverses reprises cette observation en séance du comité ; je suis d'avis que chaque collège électoral doit avoir son représentant et qu'il faut de graves raisons pour se départir de cette règle. Si je n'ai pas insisté davantage sur la division de certains comtés, c'est que les électeurs de ces districts, sans distinction de partis politiques s'y sont opposés. Personnellement, je voudrais que la règle s'appliquât d'une façon uniforme.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) a fait allusion au remaniement qui résulta de la loi établie par le parlement d'Angleterre en 1884 et il a institué la comparaison entre l'attitude du comité choisi par cette Chambre et celle du parlement britannique, comparaison qui tourne à notre détriment. Il est étonnant que l'honorable député fasse une application si défectueuse des renseignements de l'histoire. A l'époque du remaniement en question en Angleterre, certains membres de la Chambre des communes trouvèrent à redire à cette mesure tout comme le fait l'honorable député ici-même. Pour son édification, je vais citer les observations formulées par M. Chaplin, un des députés conservateurs les plus marquants de la Chambre des communes, au cours de la délibération du bill, après réception du rapport du comité.

M. CLARKE : A quelle page du "Hansard" anglais cette citation se rencontre-t-elle?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais dire la page ; je l'indiquerai plus tard à l'honorable député. M. Chaplin, portant la parole lors de la deuxième délibération du bill, formule ses plaintes en ces termes :

Lord Salisbury et le chef de l'opposition de concert avec le gouvernement, tirent à tour de bras sur la corde qu'on nous a nouée autour du cou.

Il ajoute :

J'espère que la Chambre des communes se chargera de revendiquer la liberté et l'indépendance du parlement et ne se soumettra pas à l'aveugle aux arrangements secrets qu'on a conclus à son insu, quelles que soient les ententes et les garanties secrètes qu'on a si soigneusement dissimulées, au sujet desquelles je n'ai pu obtenir le moindre renseignement du premier ministre.

Ce langage ressemble d'une façon étonnante à celui dont on s'est servi ici relativement à la loi en discussion. On serait presque tenté de croire que l'honorable député a puisé ses inspirations dans le discours de M. Chaplin.

M. CLARKE : J'ai lu le discours de M. Gladstone, et je le citerai de nouveau ici cet après-midi, au bénéfice du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est peine inutile. L'honorable député se plaint de notre procédure, et hier pour montrer combien elle diffère de celle suivie en Angleterre, il a emprunté une citation à l'ouvrage d'Anson : "The Law of Custom of the Constitution." A cette même page 122, citée par l'honorable député, Anson dit :

La loi relative à la répartition de la représentation part d'un principe, sacrifié dans une certaine mesure au bénéfice de la représentation locale ; c'est que la proportion de 54,000 par représentant doit être la base du calcul.

L'honorable député n'a guère appuyé sur le fait que le principe est sacrifié, dans une certaine mesure, au bénéfice de la représentation locale. Voici donc la proposition : bien que la base soit 54,000 toute ville de 15,000 à 50,000, aurait droit à un représentant. Voilà la première exception.

M. CLARKE : Si je n'ai pas appuyé sur le fait, c'est qu'évidemment il s'agit ici d'une exception en faveur de la représentation urbaine, à l'encontre de la prétention du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voyons comment on s'est départi du principe, au détriment de la population urbaine :

Les villes qui comptent plus que 15,000 habitants et moins que 50,000 éliront un député ; celles qui en ont plus que 50,000 et moins que 165,000 éliront deux députés ; et au delà de cela, un député supplémentaire est accordé par 50,000 de population additionnelle.

C'est-à-dire, pour qu'une ville ait droit d'obtenir deux députés, il lui faut avoir le triple de population et au delà. Pour qu'une ville obtienne plus de deux députés, il faut une

population additionnelle de 50,000 habitants pour chaque député supplémentaire.

M. CLARKE : Une population de 50,000 est inférieure à l'unité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En Angleterre, la moyenne est de 82,000 pour deux députés.

M. CLARKE : Le ministre vient de nous dire que la moyenne est de 54,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Toute population oscillant entre 15,000 et 50,000 autorise une ville à obtenir deux députés. Toute population au-delà de 50,000 ne lui donne droit à un représentant supplémentaire que lorsqu'elle atteint le chiffre de 164,000.

M. CLARKE : Le ministre, j'espère, ne tirera pas de fausses conclusions de ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut laisser à la Chambre le soin de tirer ses conclusions. Je poursuis ma démonstration et voici un fait que je tiens à signaler à l'honorable député. La population de Romford, division du comté d'Essex, a un représentant pour 33,000 électeurs. C'est l'unité de population dans ce cas-là. Salisbury, Winchester, Falmouth, Bury, Saint-Edmonds, Whitehaven, Durham, Saint-Andrews, Sutherlandshire, Wick, Galway, Kilkenny et l'université de Dublin, treize comtés ont treize députés pour une population totale de 33,000 électeurs. C'est-à-dire que pour les 33,000 électeurs dans ces treize comtés, il y a treize députés ; tandis que les 33,000 électeurs de Romford, division d'Essex, n'ont qu'un seul représentant. Ce n'est pas tout, et l'honorable député aurait dû compléter sa citation. Voici Hereford, avec 3,229 votants, et Hereford-sud, limitrophe du premier, avec 10,489, le triple de population, qui n'ont respectivement qu'un seul représentant.

Puis vient Pontefract, avec 3,004, et la division d'Ospoldcross, avec 14,689 ; Saint-Georges, dans l'est, avec 3,518, et Bermondsey, avec 11,211, qui élisent un député respectivement. L'honorable député le voit donc, la répartition de la représentation en Angleterre et la nôtre ont certains traits de ressemblance et lorsqu'il a cherché, hier, à nous persuader qu'en Angleterre la règle s'applique d'une manière informe à la représentation, il a cherché, peut-être à son insu, à créer une fausse impression au seuil de la Chambre. Il n'existe pas de règle uniforme en Angleterre, et l'honorable député ne saurait prouver que pareille règle existe.

M. CLARKE : Je ne me propose pas de suivre le ministre sur le terrain où il a placé la question et de faire un plaidoyer en règle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit pas de plaidoirie, mais d'un exposé de faits.

M. CLARKE : Je m'étonne que le ministre n'ait pas lu l'allégation du premier ministre et l'argument que j'ai cherché à formuler à l'encontre de cette affirmation. Comme j'argumentais en faveur de la représentation urbaine, le premier ministre m'a répondu qu'il serait injuste d'accorder aux collèges électoraux urbains la même représentation qu'aux comtés ruraux, et la citation du ministre de la Justice vient parfaitement à l'appui de mon allégation. Le ministre a cité à l'appui de sa thèse Anson " On the Constitution " et cette citation prouve que l'assertion du premier ministre relativement à la représentation des comtés urbains est dénuée de fondement. Voici ce que dit Anson, page 122 :

La loi relative à la répartition de la représentation part d'un principe, sacrifié dans une certaine mesure, au bénéfice de la représentation locale : c'est que la population de 54,000 par représentant doit être la base du calcul. Toutes les villes dont la population est inférieure à 15,000 sont englobées dans leurs comtés respectifs, peu importe qu'elles aient, antérieurement, élu des représentants. Les villes qui ont plus de 15,000 habitants et moins de 50,000 ont droit d'élire un député.

Les villes qui ont plus de 50,000 et moins de 155,000 habitants ont droit d'élire deux députés.

Notons bien ce qui suit :

Et au delà de ce nombre, un député supplémentaire est accordé par 50,000 de population additionnelle et la représentation de comté est basé de la même façon sur les nombres.

Hier, je n'ai nullement prétendu que le bill en discussion fût défectueux en ce que, dans certains endroits, la représentation est accordée à de fort petites populations. J'ai emprunté au discours prononcé par M. Gladstone, dans la Chambre des communes une citation de deux phrases, où il signale certaines difficultés à vaincre, l'existence de droits remontant à plusieurs siècles et qui assuraient à certains comtés, à certaines municipalités la représentation dans la Chambre des communes du Royaume-Uni. Voilà des inconvénients qui ne se sont pas présentés ici. J'ai cherché à prouver que la loi de répartition de 1885 n'a pas été établie au détriment des comtés urbains. D'ailleurs, le ministre de la Justice n'a pas cherché à révoquer en doute mes affirmations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me suis efforcé de les réfuter ; peut-être n'y ai-je pas réussi.

M. CLARKE : Laissons au comité le soin d'en juger. Je le répète, Liverpool, la deuxième ville d'Angleterre dans l'ordre de la population, a obtenu neuf députés, sa population étant de 555,073 ; Birmingham, sept députés, avec une population de 402,314 ; Manchester , six députés, avec une population de 341,173 ; Leeds, cinq députés, avec une population de 310,383 ; Sheffield, cinq députés, avec une population de 285,689 ; Bristol, quatre députés, avec une population de 307,522 ; Nottingham, trois députés, avec une population de 187,964 ; Bradford,

trois députés, avec une population de 184,035, et Salford, trois députés, avec une population de 177,762. J'ai peut-être fait perdre à la Chambre un temps précieux en cherchant à prouver, à l'aide de cette statistique qu'on a fait une distinction odieuse à l'égard des villes de cette province et que dans la loi de répartition de la représentation de 1885 en Angleterre il n'y a pas de précédent qui justifie cet acte arbitraire, au détriment de Toronto. Je le demande au ministre de la Justice : quel principe de justice peut-il invoquer pour n'accorder que cinq députés à une population de 208,000 habitants comme celle de Toronto, lorsque d'autres villes de cette province, ayant une population collective de 190,000 âmes seulement, obtiennent sept députés? Est-ce parce que Toronto ne partage pas les opinions politique du ministre, qu'on le traite ainsi ? Si ce n'est pas là le véritable mobile de cet injuste traitement, que le ministre nous fasse connaître la véritable raison de pareille injustices.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La ville de Toronto a été mise sur un pied d'égalité avec la ville de Montréal. Montréal a droit à autant de représentants que Toronto. Sur le pied de la population, Montréal aurait même droit d'obtenir un plus grand nombre de députés ; et cependant il n'en a que cinq. Nous avons appliqué le même principe à Toronto et à Montréal.

M. KEMP : On a affirmé, il y a quelques instants, que le collège électoral de Toronto-sud passe par chaque arrondissement de la ville. Si je ne me trompe, le député d'York-ouest (M. Campbell) a revoqué la chose en doute. Il y a six arrondissements dans la ville de Toronto, et cet étroit collège électoral de Toronto-sud traverse chacun de ces arrondissements.

M. HYMAN : Qu'entend dire l'honorable député ? ,

M. KEMP: Chacun de ces six arrondissements de Toronto est représenté dans Toronto-sud. L'honorable député nie-t-il le fait ?

M. HYMAN : Je ne suis guère versé dans la géographie de Toronto, mais d'après la carte que j'ai sous les yeux, Toronto-sud s'étend jusqu'à la frontière de l'arrondissement n° 1.

M. KEMP : Il passe par les six premiers arrondissements de la ville. Le ministre des Travaux publics prétend que ce remaniement de la ville n'a guère soulevé de critiques à Toronto. Tous les députés de cette ville s'y sont énergiquement opposés. Le ministre et le président du comité n'entendent pas aussi bien la situation que nous. C'est à des sources extérieures qu'ils ont puisé les renseignements qu'ils ont placés devant la Chambre. Ils les tiennent probablement de citoyens capables de Toronto et je demande au président du comité de les désigner, afin de juger s'ils ont l'autorité voulue en pareille matière.

M. HYMAN : J'ai déjà dit que plusieurs citoyens de Toronto nous ont fait des représentations sur lesquelles nous nous sommes appuyés pour dresser le plan que le comité a adopté. Relativement aux arrondissements n° 1 au n° 6, je dois dire à l'honorable député (M. Kemp) que d'après la carte que j'ai sous les yeux, chacune des lignes de délimitation des collèges électoraux proposés dans l'amendement des députés de l'opposition délimite des arrondissements. N'est-ce pas là un fait ? Est-ce que la rue Yonge ne constitue pas une ligne de démarcation entre les arrondissements ?

M. CLARKE : Certainement.

M. HYMAN : Entre les arrondissements portant les numéros 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ?

M. CLARKE : J'ai déjà indiqué la distinction à établir entre l'arrondissement et la division.

M. HYMAN : Est-ce qu'il n'y a pas six arrondissements à Toronto ?

M. CLARKE : Six divisions. Il y a treize arrondissements.

M. HYMAN : Combien élit-on d'échevins? Il y en a quatre par arrondissement, si je ne me trompe.

M. CLARKE : Parfaitement.

M. HYMAN : Pour ces arrondissements portant les chiffres 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ? Il importe de savoir si les lignes de ces divisions, proposées par les députés de la gauche, délimitent les arrondissements de la ville. Une de ces lignes suit la rue Yonge jusqu'à la rue Bloor, puis une autre ligne suit cette dernière rue jusqu'à l'avenue Spadina, et de là jusqu'à la frontière de la ville. Il importe donc de savoir si chacune des lignes qu'ils ont adoptées pour la délimitation de leurs divisions divise les arrondissements de la ville.

M. KEMP : Je me suis longuement étendu sur cette question, l'autre soir. Je suis prêt à——

M. HYMAN : J'ai posé à l'honorable député une question fort légitime. On nous a posé de nombreuses questions et nous n'avons pas hésité à répondre.

M. KEMP : L'honorable député m'a interrompu au milieu de ma phrase, quand j'allais lui dire que je tiens d'abord à ce qu'il désigne ceux qui lui ont fourni les renseignements en question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le président du comité a posé une question fort convenable ; libre à l'honorable député (M. Kemp) d'y répondre. Comme l'a fait observer le président du comité, les lignes indiquées sur le plan des députés de l'opposition divisent les arrondissements de la ville.

M. KEMP : Le ministre des Travaux publics et le député de London cherchent à éluder la question. Je le répète, je consens volontiers à donner toutes les explications voulues sur le projet de répartition placé par les conservateurs devant le comité et je me propose de le faire, avant la fin du débat. Je tiens toutefois à savoir qui a fourni ces renseignements au comité. Le ministre des Travaux publics affirme que les renseignements présentés à la majorité l'ont été également à la minorité. Les citoyens de Toronto en question ne se sont pas présentés au comité. Les membres de la minorité du comité ignorent même leurs noms.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache point que quelques citoyens se soient présentés au comité. Le chef de l'opposition semble d'un avis différent.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne voudrais pas affirmer qu'aucun citoyen ne s'est présenté au comité. Plusieurs membres du parlement y font acte de présence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas sur ce ton qu'il convient de discuter des questions si sérieuses.

M. BORDEN (Halifax) : Pardon ; mais le député de London a esquissé un si gracieux sourire que je n'ai pu résister à la tentation d'y répondre. Il n'y a que des membres de la Chambre des communes et du Sénat qui aient formulé quelques propositions aux séances officielles du comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est précisément ce que j'allais dire.

L'honorable M. HAGGART : Si le ministre ne s'était pas permis une pareille pause au milieu de sa phrase, sa pensée aurait été mieux saisie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me pardonnera, si je ne réussis pas à m'exprimer avec plus de clarté.

Mr. BORDEN (Halifax) : De ce côté l'honorable ministre n'a pas d'excuses à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il importe peu de savoir de quelle source sont venues ces propositions. D'ailleurs, je l'ai dit, elles ont été soumises à tous les membres du comité. Il s'agit, pour le moment, d'étudier les mérites des projets soumis au comité.

M. BLAIN : Pourquoi le comité s'est-il opposé à la proposition tendant à accorder deux députés à Toronto-ouest et à Toronto-est respectivement et un seul député à Toronto-centre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà exposé mes vues à cet égard, à trois ou quatre reprises.

M. HYMAN : Le député de Toronto-est (M. Kemp), je dois le faire observer de nouveau, refuse de répondre à la question fort pertinente que je lui ai posée. J'en conclus——

M. KEMP : L'honorable député prétend-il que j'aie refusé de lui répondre ?

M. HYMAN : Oui ; l'honorable député a refusé de répondre à la question fort catégorique que je lui ai posée.

M. KEMP : Ce n'est nullement mon intention.

M. HYMAN : Je vais répéter la question. Il y a trois lignes de démarcation dans la proposition soumise par l'opposition, relativement à la délimitation de la ville de Toronto. Voici ce que je veux savoir : chacune de ces lignes ne délimite-t-elle pas les arrondissements municipaux de Toronto ?

M. OSLER : L'honorable député doit avoir une forte dose de sang écossais dans les veines ; car, chaque fois que l'on lui pose une question, au lieu de répondre, il pose une autre question, à la façon des vieux Ecossais.

M. HYMAN : Peut-être le député de Toronto-ouest (M. Clarke) répondra-t-il à ma question ; ou dois-je m'adresser au député de Toronto-centre (M. Brock) ? Ils gardent tous le silence.

M. CLARKE : L'honorable député ne tient pas à la réponse.

M. HYMAN : Peut-être la député de Toronto-ouest n'a-t-il pas la carte en question. Je puis lui transmettre celle que j'ai et qui est couverte de notes.

M. CLARKE : L'honorable député a maintes fois visité Toronto et il connaît aussi familièrement que nous la configuration physique de la ville. Je le répète, la rue Yonge est la ligne de démarcation naturelle; car, c'est la grande artère de Toronto, et voilà nombre d'années qu'elle sert de ligne de démarcation. Voici ce que nous avons proposé: toute la partie est de la rue Yonge constituerait la division de Toronto-est, sauf cette partie sise au nord de la rue Bloor, jusqu'à l'avenue Spadina, et elle aurait droit à deux députés. En outre, toute la partie sise à l'ouest de l'avenue Spadina constituerait la division de Toronto-ouest, et obtiendrait deux députés. Ensuite, toute le territoire compris entre ces deux grandes artères, la rue Yonge et l'avenue Spadina, constituerait la division de Toronto-centre. Bref, voilà notre proposition ; proposition si claire, si évidente, qu'elle se passe de tout commentaire. Peut-être le président du comité ne saisit-il pas bien ce que j'entends par arrondissement; aussi vais-je lui apporter de Toronto même une carte de la ville, indiquant les treize arrondissements, ainsi que les divisions, et alors il aura la clef du problème, la solution de l'énigme.

M. McCREARY : Voilà cinq ou six heures que le débat roule sur la ville de Toronto et peut-être serai-je en mesure d'offrir une solution. Je constate que, d'après le dernier recensement, la population de Toronto-est de 208,000 âmes, ce qui, divisé par cinq, donne 41,600 pour chaque député. Winnipeg, d'après le dernier recensement, comptait 42,340 habitants. Depuis cette époque, on a érigé à Winnipeg 1,100 maisons d'habitation, environ 800 l'été dernier. La population de Winnipeg, depuis la confection du recensement, a donc atteint probablement le chiffre de 60,000 ou 65,000, et cependant on ne lui accorde qu'un seul député. Je prétends donc qu'on devrait réduire la représentation de Toronto au chiffre primitif de quatre députés et accorder à Winnipeg un représentant de plus. S'il est une ville au Canada qui ait droit à une représentation supérieure à celle autorisée par le dernier recensement, c'est bien Winnipeg ; et cependant on nous tient à l'écart, et voilà qu'on accorde cinq députés à la grande cité du torysme, Toronto.

Je serais tenté de proposer un amendement portant qu'on règle la question en retranchant le cinquième député de Toronto, lui laissant quatre députés comme autrefois, et accordant l'autre député à Victoria.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député s'est-il présenté au comité et a-t-il fait valoir les droits de Winnipeg à un représentant supplémentaire?

M. McCREARY : C'est en plein parlement que je veux faire valoir ces droits. Je tenais tellement à donner franc jeu aux députés de l'opposition devant le comité que je n'ai pas voulu m'opposer à un seul de leurs vœux.

M. CLARE : Si l'honorable député propose, par voie de motion, qu'on accorde un représentant de plus à Winnipeg, je voterai en faveur de sa motion. Espère-t-il obtenir un des deux sièges, si Winnipeg obtient un autre député?

M. McCREARY : Non ; je resterai fidèle au bon vieux comté de Selkirk.

M. CLANCY : Le président du comité n'a cessé de nous répéter : voici la carte de la ville ; tout cela est indiqué sur la carte, et il refuse de nous dire comment il a obtenu cette carte.

M. HYMAN : Pardon ; je n'ai nullement refusé de dire de qui je tiens cette carte. Je l'ai dressée moi-même.

M. CLANCY : Il y a vingt minutes à peine, l'honorable député nous a dit : voilà ce que la carte semble indiquer. S'il n'est pas sûr du fait, qu'il corrige sa carte. Evidemment, ces messieurs, réunis en conférence ont dressé une carte de la ville, répondant aux exigences politiques de Toronto. Après avoir tenu un conclave solennel, ce que le député de Norfolk-nord, a appelé une conspiration politique.

M. HEYD : De quel côté?

M. CLANCY : Eh bien ! c'est du côté de l'honorable député, qui est lui-même un des conspirateurs. Rien n'est plus propre à retarder la solution de la question que l'attitude des deux députés qui sont chargés de cette affaire. Ils ont une carte de la ville toute dressée et ils refusent de nous dire de qui ils la tiennent.

M. HYMAN : Que l'honorable député pérore suivant son habitude, libre à lui de le faire ; mais je tiens à ce qu'il ne dénature pas le sens de mes paroles. Il a une carte imprimée, que j'ai moi-même dressée, après que le deux propositions eussent été formulées, à la suite de l'adoption du bill en séance du comité, et après que les députés de l'opposition eussent présenté leur amendement. Je me suis contenté de tracer sur cette carte des lignes indiquant les frontières.

M. CLANCY : Je ne veux nullement dénaturer le sens des paroles de l'honorable député. Sans doute, à une certaine phase des délibérations, les députés de Toronto lui ont présenté une proposition relativement à la délimitation qu'ils entendaient donner à la ville.

M. HYMAN : Cela est contenu dans l'amendement.

M. CLANCY : Amendement ou proposition, cela revient au même. Les députés libéreaux ont aussi présenté une proposition relativement à la délimitation de la ville.

A-t-il modifié en quoi que ce soit cette déclaration ? Ne l'a-t-il pas exécutée à la lettre et n'est-il pas resté sourd aux propositions des représentants de la ville ? L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) me dit qu'aucune proposition n'a été soumise quant à la division de la ville de Toronto, à la suite de leurs protêts en faveur d'une augmentation de représentation pour cette ville. Au moment où ce protêt était fait, l'honorable député avait déjà une carte toute préparée sur laquelle Toronto était divisée exactement comme elle l'est aujourd'hui. C'est à lui à nous dire s'il a préparé cette carte lui-même, où à la suite de conférences avec ses amis, ou si quelqu'un l'a préparée pour lui. Qu'il ait adopté l'un ou l'autre moyen, cela n'a aucune importance.

L'honorable député, à titre de membre de ce comité, qui était naturellement un comité impartial, un comité exempt de tout esprit de parti, un comité qui ne devait faire que ce qui serait juste et légitime, selon la promesse du premier ministre, l'honorable député, dis-je, s'imagine qu'il pouvait parfaitement refuser de dire à ses collègues de ce comité où il avait puisé ces informations. Il me semble que ces informations auraient dû venir des deux partis et auraient dû être offertes en présence de tous les membres de ce comité. Il ne devrait pas y avoir de différence entre les principes posés par l'hono-

rable premier ministre et ceux posés par les membres du comité. Le désir commun de tous aurait dû être de nous donner un remaniement de la carte électorale dont le pays aurait pu être fier. Cependant, il est inutile de protester ou de chercher à avoir des explications. Quand nous posons une question, on nous répond car une autre.

Est-ce une excuse ou une raison de dire : autrefois, la ville de Toronto était divisée de telle et telle manière, quand nous avons la promesse solennelle de l'honorable premier ministre, écrite en toutes lettres dans les annales du pays, qu'un des grands actes de sa vie sera d'avoir mis fin à ce système vicieux, pratiqué par les deux partis ?

Le PREMIER MINISTRE : Comme cela est arrivé pour beaucoup d'autres libéraux j'ai été mal récompensé de ce que j'ai fait.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre avait naturellement la légitime ambition de laisser un nom honoré dans l'histoire de son pays, mais il est environné d'obstacles qui s'opposent à la réalisation de ses intention. On voit souvent des gens s'attabler et se livrer à un jeu de hasard et dans ces conditions, tout le monde comprend qu'un homme puisse perdre ou gagner, sans qu'il y ait de sa faute, puisque c'est le hasard qui dirige tout. Mais dans le cas actuel, l'honorable premier ministre a fixé une règle qui devait tracer une ligne de conduite au comité. Il ne s'agit pas ici, disait-il, de donner une majorité à un parti, dans ce comité, pour faire tort à l'autre parti. Nous choisirons un certain nombre d'hommes qui ne voudront jamais sanctionner une injustice. C'est alors que l'honorable député de London (M. Hyman) a produit une carte, et quand on lui demande d'où elle vient, il répond par une autre question. Je laisse les honorables députés en pleine possession d'une situation que personne ne leur enviera.

M. JOHNSTON (Cardwell) : M. le président, avant que cet item soit adopté, je désire dire un mot concernant la distribution historique de Cardwell que j'ai l'honneur de représenter. En présentant le bill à la Chambre, l'honorable premier ministre a déclaré que son effet serait de faire disparaître les injustices commises par le dernier rmaniement, il y a dix ans.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer à l'honorable député que l'item concernant Caldwell a été adopté il y a déjà quelque temps.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que cette objection est bien fondée. Lorsque le bill viendra en troisième délibération, si l'honorable député a quelque question à poser, je me ferai un plaisir de lui répondre. Mais pour le moment, je considère que la décision du président doit être maintenue et que la discussion doit être limitée à la ville de Toronto.

M. BLAIN : Je crois que le président fait erreur en disant que Cardwell a été adopté il y a quelques jours.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai dit, il y a quelque temps.

M. BLAIN : Vous ne trouverez pas cela dans le bill, M. le président.

Le PREMIER MINISTRE : Le président a compris que mon honorable ami avait dit Carleton.

M. JOHNSTON : Cardwell.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cardwell a été adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Il a été rayé.

M. JOHNSTON : Il n'y a pas de comté de Cardwell dans le bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dans ce cas, la question de l'honorable député n'est pas dans l'ordre.

M. JOHNSTON : Je ne veux pas enfreindre les règlements de la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette question n'est pas actuellement devant la Chambre.

M. JOHNSTON : Sera-t-il permis de proposer des amendements quand le bill viendra en troisième délibération ?

Le PREMIER MINISTRE: Certainement.

M. HENDERSON : Je n'ai pas pris part à la discussion concernant la division de Toronto, malgré l'intérêt que je porte à cette ville et mon désir de voir tous les électeurs également représentés. Après avoir suivi attentivement la discussion, j'ai cherché à trouver un moyen de diviser Toronto. Je n'ai pas eu l'avantage d'examiner les différents plans qui paraissent être la propriété exclusive de l'autre parti. C'est pour cela que j'ai voulu avoir mon propre plan, tout en suivant les indications contenues dans le bill. Je vois, par exemple, que les limites de Toronto-sud suivent la rue Queen et se dirigent vers l'ouest jusqu'aux limites sud de la ville. Il me semble qu'il est difficile de se diriger vers l'ouest et d'atteindre la limite sud de la ville. Quoi qu'il en soit, c'est peut-être une des singularités de ce bill, ou c'est peut-être dû aussi à une déviation du rivage de la baie. Je n'ai aucune certitude sur ce point, mais je ne comprends pas comment on peut aller au sud en se dirigeant vers l'ouest.

Le PREMIER MINISTRE : Il faudra pour cela s'en rapporter à l'intelligence des électeurs de Toronto.

M. HENDERSON : Je crains que cela ne dépasse même l'intelligence des électeurs de Toronto, mais laissons cela de côté. Il y a un autre point qui ne me paraît pas moins difficile à résoudre. Je vois qu'en décrivant les limites de Toronto-est, le bill parle d'une ligne partant de l'endroit où

la rue Sherbourne est croisée par la rue Bloor, passant par l'axe de la rue Bloor et se prolongeant, apparemment aussi loin que les limites de cette rue. De là, la ligne continue par l'axe de la rue Bloor jusqu'aux limites est de la ville, à un endroit appelé Castle Frank. Je ne sais pas si le président du comité (M. Hyman) s'est assuré si, en continuant une ligne dans la direction de l'axe de la rue Bloor dans la partie de la ville où la rue Bloor n'existe pas, cette ligne ne se trouvera pas à passer à travers la résidence de quelque électeur. Il me semble que de graves inconvénients pourraient surgir si le prolongement de cette ligne se trouvait à couper en deux la maison d'un électeur. Car ce dernier ne saurait pas s'il se trouve dans Toronto-ouest ou dans Toronto-nord. La ligne pourrait entrer par la porte de devant et sortir par la porte de derrière et cet électeur pourrait être privé de son droit de suffrage. Cette délimitation est bien vague et il me semble que celui qui a préparé le bill aurait dû y apporter assez de soin pour faire disparaître toutes ces difficultés. D'après ce que je connais de cette partie de la ville, il n'y aurait rien de surprenant que cette ligne, en suivant le prolongement de l'axe de la rue Bloor, passât à travers quelques maisons, avant d'atteindre les confins de la ville. Les bornes du district devraient être indiquées de manière à ne priver aucun électeur de son droit de suffrage.

M. KEMP : Dans leur désir de mutiler la ville de Toronto, les honorables députés de la droite ont adopté pour la rédaction de ce bill des phrases très vagues. Il y a un certain nombre de résidences sur le côté nord de ce ravin et il pourrait fort bien arriver que cette ligne passât à travers de quelques-unes de ces résidences.

M. HYMAN : La ligne suit les confins de la ville.

M. KEMP : Elle ne suit pas du tout les limites municipales. Le bill dit :

De là dans une direction est le long de l'axe de la rue Bloor prolongé vers l'est jusqu'aux confins de la ville, à l'avenue de Castle-Frank.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai examiner la question par le ministère de la Justice qui a été chargé de la rédaction du bill.

L'item 54.—Toronto.—Est adopté sur division.

Item 2.—Dauphin (Manitoba).

M. PUTTEE : Le président du comité aurait-il quelque objection à expliquer la règle générale qui a été adoptée pour la formation des différents districts électoraux du Manitoba ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a appliqué au Manitoba les mêmes règles qu'au restant du pays. Il a été fait certaines exceptions concernant les limites municipales, parce qu'on a expliqué au comité que dans cette province on ne respectait pas les limites municipales au même degré que dans les autres provinces.

M. ROCHE (Marquette) : Afin qu'on ne soit pas sous l'impression que ce remaniement, en tant que le Manitoba est concerné, donne satisfaction au public, à titre de représentant d'une des divisions qui ont eu le plus à souffrir, je désire protester énergiquement contre l'esprit de parti que le comité a déployé dans la division de cette province. Je ne me suis certainement pas laissé prendre, lorsque le premier ministre et son gouvernement ont décidé de confier le remaniement des districts électoraux à un comité composé de quatre libéraux et de trois conservateurs ; je n'ai pas eu la crédulité de supposer qu'on rendrait justice au parti conservateur et que nous aurions un remaniement exempt d'inégalité de population, d'irrégularités de toutes sortes et de préjugés politiques. Je connaissais suffisamment, au moins quelques-uns des membres de ce comité, pour être convaincu que c'était un plan très bien imaginé pour tromper le peuple et atteindre le but que le gouvernement se proposait, sous le masque d'une prétendue impartialité. Ma conviction s'est changée en certitude lors de la première réunion de ce comité à laquelle j'ai assisté lorsqu'il a été question du Manitoba. S'imagine-t-on qu'un membre de ce comité, appelé à exercer les fonctions d'un juge, puisse rendre également justice aux deux partis, quand ce même député s'est vanté que grâce à ce "gerrymander", car ce n'est ni plus ni moins qu'un "gerrymander"—on pourrait enfin prendre une revanche du député de Marquette. Peut-on s'attendre à quelque justice quand on est appelé à comparaître devant un juge aussi impartial ? Pour ma part, je n'attendais aucune justice et les événements ne m'ont pas donné tort.

M. DAVIS : A quelle page des délibérations du comité voit-on cela ?

M. ROCHE (Marquette) : Celui qui a parlé ainsi a eu assez l'habileté pour que ses paroles ne soient pas dans le compte rendu des délibérations. Ces paroles n'ont pas été prononcées devant le comité. Elles ont été dites, non seulement à des membres de cette Chambre, mais aussi à des personnes du dehors ; non à une ou deux, mais à des douzaines, et c'est d'elles que je tiens mes renseignements. Si cette question a d'abord été soumise à un comité, ce n'était pas dans l'intention de rendre justice à tout le monde, mais uniquement parce que le gouvernement ne pouvait pas donner satisfaction à tous ses partisans. Ce qui faisait l'affaire de l'un, n'était pas du goût d'un autre candidat libéral, dans un comté voisin, et c'est alors que le gouvernement a eu l'idée de nommer un comité, dans lequel l'opposition a été invitée à prendre une part de responsabilité, que le gouvernement ne

voulait pas garder pour lui seul, tout en arrivant à ses fins.

En 1899 un remainement eut lieu, et le bill décrétait que dans les comtés assez considérables pour élire deux députés ou plus, les divisions de ces comtés seraient confiées à des juges. On fit de grands éloges du gouvernement qui avait introduit cette innovation dans l'histoire du pays et qui faisait ainsi disparaître l'esprit de parti de cette question. Si ce principe était si admirable il y a quatre ans, pourquoi n'en veut-on plus aujourd'hui ? Les ministres croient-ils que notre magistrature n'est plus aussi digne qu'en 1899 ? Si c'est cette raison qui a empêché le gouvernement de confier les divisions des comtés à des juges, je n'ai plus rien à dire. Le premier ministre pense-t-il que les divisions seront faites d'une manière plus équitable par l'honorable député de London (M. Hyman), le président du comité, qui a conquis son grade dans une école qui ne brille pas par l'impartialité politique de ses élèves, ou par le ministre des Travaux publics qui a acquis une grande expérience dans ces questions et qui est devenu un expert en fait d'escamotage politique, ou encore par l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), qui n'a jamais été capable d'agir avec justice envers un adversaire politique ? Le premier ministre supposait-il que nous pourrions obtenir justice, si nous étions livrés à la merci de ces députés qui avaient reçu pour mot d'ordre de nous enlever toutes les chances que nous pouvions avoir de remporter les élections ?

Le président du comité fit demander aux députés conservateurs du Manitoba de préparer un plan pour la division de la province en dix districts électoraux, nombre auquel nous avons droit d'après le dernier recensement ; il nous demandait de préparer ce plan d'après ce que nous penserions être juste et impartial pour tous, et de le soumettre au comité. Se rappelant la règle posée par le premier ministre concernant les frontières municipales et se rappelant aussi la nécessité de répartir la population aussi également que possible, les députés conservateurs du Manitoba préparèrent un plan qu'ils soumirent au comité. Non contents de cela, nous nous sommes aussi présentés devant le comité pour donner toutes les explications nécessaires, pour répondre à toutes les questions qui pourraient nous être posées concernant cette division.

Un autre plan, supposé avoir été préparé par les libéraux, fut aussi soumis au comité, mais comme dans le cas de la division de Toronto, personne n'a encore pu savoir quel est l'auteur de ce plan. Nous en avons inutilement cherché l'auteur. Encore aujourd'hui nous en sommes réduits à des suppositions, car pas un seul député libéral du Manitoba ne s'est présenté devant le comité pour le défendre, et nous sommes obligés d'en conclure que personne d'entre eux n'est concerné dans sa préparation. Je ne sais pas si c'est la honte qui les a tenus éloignés des séances du comité, mais si c'est cela, je comprends leur position. Dans tous les cas, nous devons conclure que les députés libéraux du Manitoba n'ont rien eu à faire avec ce plan. Nous avons été confirmés dans cette idée en voyant le député de Saskatchewan (M. Davis), un membre du comité, après avoir entendu les témoignages des députés conservateurs demander que l'étude de cette question fut remise à plus tard, afin de permettre aux sénateurs libéraux du Manitoba d'être entendus. Pour ma part, je me suis opposé à cela, puisque nous avions déjà pour nous renseigner les représentants libéraux de cette province dans la Chambre des communes. Le président me répondit que lorsqu'il s'est agi de la représentation des Territoires du Nord-Ouest notre chef s'était adressé aux sénateurs Perley et Lougheed. Les deux cas sont bien différents, parce qu'il n'y a pas de représentants conservateurs des Territoires du Nord-Ouest dans la Chambre des communes. Sans cela, le chef de l'opposition ne se serait pas adressé à ces sénateurs. Je trouve étrange que l'on fasse venir des membres du Sénat pour nous donner des conseils sur la délimitation des districts appelés à élire les membres de la Chambre des communes, lorsque cette province du Manitoba est représentée dans la Chambre des communes, par trois députés, sans compter l'honorable député de Winnipeg qui donne généralement son appui au gouvernement.

Comme ces députés ne se sont pas présentés, nous en sommes venus à la conclution qu'ils ne voulaient pas défendre leur plan. Dans ce plan qui était sensé avoir été préparé par des libéraux, on viole ouvertement le principe posé par l'honorable premier ministre. Il méconnait les limites d'au moins 11 municipalités. Ces divisions n'avaient aucune raison d'être. On ne peut pas alléguer que c'est pour répartir plus également la population, car, d'après le plan des conservateurs, la population est plus également répartie que par celui-ci. La meilleure preuve que le plan conservateur était plus juste, se trouve dans le fait que plusieurs des divisions que nous avons recommandées ont été plus tard acceptées par les libéraux, non pas comme concessions de leur part, mais uniquement parce que leur plan ne pouvait pas être défendu. Cela fait rire l'honorable député de la Saskatchewan. Cependant, peut-il me dire pourquoi on a changé le district de Brandon ? Il prétend qu'on nous a fait une concession. Voyons en quoi consiste cette concession. Voici une carte qui fait voir qu'avec le plan conservateur, nous avions un district régulièrement conformé, tandis que le plan libéral laisse de côté deux cantons et partage en deux deux municipalités.

L'honorable député prétend que le comité a fait un concession aux conservateurs, en adoptant leur plan. Il l'a adopté, c'est vrai, mais simplement parce qu'il ne pouvait pas défendre l'autre, qui violait ou-

vertement les règles posées par l'honorable premier ministre. C'est aussi ce qui est arrivé pour Provencher. Ce district possède une population suffisante et il n'était pas nécessaire d'y toucher du tout. Cependant, l'honorable député de Saskatchewan, qui était censé remplir les fonctions d'un juge, a cherché à enlever à ce district la municipalité dans laquelle réside le représentant de ce district, Saint-Boniface, et de l'annexer au district voisin de l'autre côté de la rivière avec 2 ou 3 autres municipalités. Cela aurait réduit la population de Provencher à 19,000, tandis qu'en n'y touchant pas, elle aurait été de 24,000. En présence de pareils faits, le comité décida de ne pas toucher à Provencher. Cela a été fait parce qu'il était absolument impossible de faire autre chose. Quant à Lisgar, il y avait très peu de différence entre les deux plans. Ici encore, le comité a dû accepter la division des conservateurs, parce que l'autre coupait en deux la municipalité et détachait un canton de Mennonites du reste de cette population, pour le donner à Provencher, tandis que notre plan laissait toute cette population à Lisgar. C'est la seule différence qu'il y avait entre les deux plans, et le comité décida de laisser ce canton dans son ancien district de Lisgar. Pour ce qui concerne la division appelée Portage-la-Prairie, les conservateurs demandaient que la municipalité d'Argyle fut mise dans le district de Souris, mais le plan libéral voulait la mettre dans Portage-la-Prairie. On donna comme raison que les frontières naturelles créaient une communauté d'intérêts entre la population d'Argyle et celle du district de Portage-la-Prairie. On fit approuver ce plan par les sénateurs Watson et Young. Ils prétendirent qu'une longue suite de lacs—Pélican, Louise, Lorne, et Rock—formaient une frontière au sud d'Argyle, faisant de cette municipalité une partie de Portage-la-Prairie plutôt que de Souris où nous l'avions placée. A la page 108 de ce rapport, le sénateur Watson dit :

Au sud, la municipalité d'Argyle est bornée par une espèce de frontière naturelle, des lacs séparés par des montagnes, que le gouvernement provincial a acceptés comme bornes municipales. On n'a pas suivi la ligne des cantons ou des rangs ; on a adopté les lacs et ce pays appartient géographiquement à Glenboro. La raison pour laquelle Argyle doit appartenir à Portage-la-Prairie, c'est que ses intérêts sont dans ce district.

Hon. M. WATSON : Certainement, il y a un lac et de hautes montagnes d'un côté, et la majorité de la population d'Argyle fait ses affaires à Glenboro et si Glenboro fait partie du district de MacDonall, Argyle devrait en faire partie égalaement.

A la page 127, M. Davis demande au sénateur Young :

M. DAVIS : Il y a une chose que je veux vous demander. Il y a cette municipalité d'Argyle dont on a tant parlé. Pouvez-vous nous dire où réside la communauté d'intérêt de cette populatin ?

Hon. M. YOUNG : Cette ligne rouge——

C'est la ligne qui indique les limites proposées par les libéraux.

Cette ligne rouge suit les limites du Manitoba qui ont été déterminées ainsi parce qu'il y a à cet endroit une suite de lacs et la vallée de Penbina. C'est une vallée très profonde——

M. HAGGART : Alors la division est la même que la division provinciale ?

M. YOUNG : Non. Dans la division provincial on tient compte de la population et je suppose aussi——

M. HAGGART : Suit-on en partie la même division ?

M. YOUNG : Non, voici la division locale. La municipalité d'Argyle se trouve partagée en deux.

M. BORDEN (Halifax) : La ligne traverse-t-elle les montagnes dont on a parlé ?

M. YOUNG : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Cela présente-t-il de grands inconvénients ?

M. YOUNG : Il s'agit d'un nouveau district et j'ai lieu de croire qu'il a été divisé ainsi pour lui donner la population nécessaire.

M. DAVIS : Où la population d'Argyle fait-elle ses affaires ?

M. YOUNG : En grande partie avec la population au nord-ouest de cette municipalité, car les chemins y sont beaucoup meilleurs.

A la page 129, nous voyons encore :

Hon. M. SUTHERLAND : La seule différence nous paraît être Argyle.

M.YOUNG : Vous ne pourriez pas vous tromper en mettant Argyle dans le district nord, car cela répartirait plus également la population et je crois qu'elle serait mieux là que de l'autre côté.

En réponse à une autre question, il dit encore :

Je crois que cette population préférerait appartenir au district nord.

Voilà le témoignage de ces deux sénateurs, leurs propres témoins. Ils déclarent qu'Argyle appartient naturellement au district de Portage-la-Prairie tel que délimité par les libéraux, et la majorité du comité s'est rangé à cet avis, puisque cela a été mis dans le bill ; cependant le président du comité (M. Hyman) a déclaré l'autre jour que sur ce point le comité s'était rendu à la demande des conservateurs en mettant Argyle dans le district de Souris. Il a annoncé qu'il proposerait un amendement dans ce sens et voici où la chose se complique. J'ai demandé ce qu'était devenue la série de lacs, les vallées profondes et les hautes montagnes qui, d'après les sénateurs Watson et Young, empêchaient de mettre Argyle dans le district de Souris. Le président a répondu que le comité agissait ainsi pour se rendre au désir de la minorité. Ce n'est pas du tout la raison. La vraie raison, c'est que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) avait appris qu'un ex-ministre conservateur avait manifesté l'intention de poser sa candidature dans Souris à la prochaine élection, et que le ministre a préféré nuire à ce candidat plutôt

qu'au représentant de Macdonald (M. Boyd) et avant son départ il donna instruction au président du comité de mettre Argyle dans le district de Souris. Non pas parce qu'il aimait plus le député de Macdonald, mais parce qu'il aimait moins l'honorable M. T. M. Daly. Voilà pourquoi les lacs et les montagnes ont disparu.

M. CLARKE : C'est la principale raison.

M. ROCHE (Marquette) : Oui, c'est la principale raison, et on n'a pas eu du tout l'intention de nous rendre justice. Je ne me plains pas de ce qu'Argyle ait été mis où nous voulions l'avoir, mais quand on vient prétendre qu'en agissant ainsi, on a voulu être agréable à la minorité, je tiens à ce que la Chambre connaisse les raisons qui on déterminé la majorité du comité à agir ainsi.

Mais c'est surtout dans le district de Dauphin et dans le district de Marquette que j'ai l'honneur de représenter que le comité s'est distingué. Actuellement, le district de Marquette comprend le district de Marquette tel que déterminé par le bill et une bonne partie du district de Dauphin. Par suite de l'augmentation de la population, le Manitoba devra avoir trois députés de plus et on a fait un district séparé de Dauphin, en y ajoutant une partie de Macdonald. D'après le plan conservateur, la population de Dauphin aurait été de 24,209 et celle de Marquette de 24,119, soit une différence de 90 seulement. D'après le plan libéral, la population de Dauphin est de 24,027 et celle de Marquette de 20,239, une différence de 4 mille moins deux. Même pour arriver à ce résultat, il a fallu partager en deux quatre municipalités dans Dauphin, traverser le lac Manitoba qui a 25 milles, pour aller chercher la municipalité de Posen—pour cause de communauté d'intérêt, je suppose —afin de l'annexer au district de Dauphin. Il n'y a aucune excuse pour agir ainsi. Cette municipalité appartenait autrefois à Selkirk, et le propre témoin du comité, le sénateur Watson, a déclaré qu'il n'y avait pas de communauté d'intérêt entre Posen et Dauphin. Il admet que cette annexion ne peut pas être défendue sur ce terrain. Alors, pourquoi veut-on mettre Posen dans le district de Dauphin? La majorité du comité a refusé d'annexer Gilbert Plains à Marquette, sous prétexte qu'il y a plus de communauté d'intérêt entre Gilbert Plains et Dauphin qu'entre Gilbert Plains et Marquette, mais le district électoral provincial de Russell, à côté de Gilbert Plains, s'étend aussi loin au nord que la division provinciale de Gilbert Plains, et Dauphin se trouve immédiatement à l'est. On n'a pas pu découvrir de communauté d'intérêt entre Gilbert Plains et le comté de Russell, bien que tous deux soient réunis par un chemin de fer, mais on a trouvé une excuse pour traverser un lac de 25 milles de large et annexer Posen au district de Dauphin.

Je soutiens que la municipalité de Gilbert-Plains avait la même communauté d'intérêts avec le district électoral provincial de Russell qu'avec celui de Dauphin. Autrefois, tout le pays situé au nord des montagnes ne formait qu'une seule circonscription électorale que j'ai représentée jusqu'à aujourd'hui et qui ne renfermait un jour qu'une seule ville—Dauphin. A cette époque, il y avait solidarité d'intérêts, mais les chemins de fer ont envahi cette contrée; le Canadien du Nord la traverse et l'embranchement de Gilbert-Plains part de la ville de Dauphin, passe par Gilbert-Plains et Russell pour atteindre Edmonton. De sorte que maintenant toute communauté d'intérêts a cessé et que la population de Gilbert-Plains et du voisinage n'a plus de rapports avec Dauphin; ses marchés sont Gilbert-Plains et Grand-View où se trouve le siège de l'administration judiciaire, où se réunissent les comices agricoles, où se tiennent les foires. En réalité, ainsi que le disait un député provincial au cours de la dernière lutte électorale, le sort de Gilbert-Plains n'est aucunement lié à celui de Dauphin et il existe même une grande rivalité entre ces deux centres. Un chemin de fer, partant de la ville de Dauphin, traverse Gilbert-Plains et Dauphin et se rend dans le district électoral provincial de Dauphin qui, même sous l'empire des dispositions du présent bill, fait partie de Marquette ; et malgré tout, on voudrait démontrer que cette population a une plus grande communauté d'intérêts avec l'est qu'avec l'ouest, tandis que ses rapports avec l'ouest ne feront que s'accroître à l'avenir, attendu qu'on construit actuellement à travers la partie méridionale de la montagne du Dauphin au nord de la ville où je demeure, une voie ferrée qui se raccordera à l'embranchement de Gilbert-Plains dans le comté de Russell. Le terrassement est déjà fait sur une distance de 90 milles et les rails sont posés sur une longueur de 25 milles. La seule excuse que nos adversaires invoquent pour justifier l'annexion de Gilbert-Plains est la présence de la montagne du Dauphin sur une distance de 85 milles. Ils cherchent à créer l'impression que ce sont de secondes Alpes ou de nouvelles montagnes Rocheuses, tandis que le terrain splendidement boisé s'élève graduellement et qu'en franchissant cette montagne en voiture, comme je l'ai fait à plusieurs reprises, on s'aperçoit à peine qu'on fait l'ascension d'une montagne. Pour prouver le peu d'élévation de ces hauteurs, il suffit d'indiquer les altitudes au-dessus du niveau de la mer. Près de la ville de Minnedosa où j'habite, dans la partie sud de Marquette, sur le versant méridional de la montagne du Dauphin, l'altitude est de 1,937 pieds. Et quelle est la hauteur de cette montagne du Dauphin, de cette haute montagne, comme on dit? Deux mille pieds. Au sud, à cinq milles de la ville où j'habite, l'élévation du terrain est de 1,937 pieds. La ville de Russell, très

rapprochée du côté de l'ouest, est de 1,832 pieds seulement au-dessus du niveau de la mer. Dans le comté du même nom, le sol est à 1,900 pieds d'altitude. Cela donne une juste idée de cette montagne qu'on nous représente comme une barrière élevée par la nature. J'ai dû parcourir cette contrée septentrionale avant la construction du premier chemin de fer et lorsqu'il n'y avait qu'une ou deux mauvaises voies charretières. Aujourd'hui, il y a un excellent chemin, et en quatre ou cinq heures de temps, je me suis rendu de la ville de Grand-View, dans le district de Gilbert-Plains, jusqu'à la ville de Russell. Un chemin de fer dessert cette contrée et une autre voie ferrée passe au sud de la chaîne de collines qui porte le nom de montagne du Dauphin. Pour détacher Gilbert-Plains de Marquette et l'annexer à Dauphin on invoque comme seule excuse le fait que cette montagne forme une barrière naturelle. Pour établir le district électoral de Dauphin, on a morcelé trois ou quatre municipalités—trois, au moins, Rosedale, Westbourne et Lansdowne. D'après notre projet, ces trois municipalités demeureraient intactes. Il n'est pas nécessaire de les détacher pour égaliser la population. Je m'oppose à l'annexion de la municipalité de Gilbert-Plains au district électoral de Dauphin. On répartirait plus également la population en l'annexant à Marquette. Ainsi que je l'ai expliqué au comité lorsque je me suis présenté devant lui, cette décision a été motivée par des considérations politiques ; il n'y en a pas d'autres. Le district électoral de Marquette, tel que délimité par le présent bill, passe au Manitoba pour le centre le plus libéral de la province. Même à la dernière élection, alors que la fortune a souri aux conservateurs et que leurs adversaires n'ont élu que neuf des leurs, des quatre districts de Marquette, trois ont donné aux candidats libéraux des majorités de 358 voix. Cela fait sourire le représentant de Saskatchewan (M. Davis). Il croit déjà entrevoir la réalisation de ses rêves. Pourtant——

> The best laid schemes o' mice and men
> Gang aft aglee.

Il s'apercevra qu'au lieu de nuire au député de Marquette, il a favorisé celui-ci. Je n'ai pas besoin d'expliquer de quelle manière.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, il vaudrait mieux reprendre votre siège.

M. ROCHE (Marquette) : Non, car cela ne disculpe pas le gouvernement. Ce n'est pas à celui-ci, mais à l'esprit de justice de la population que je dois rendre grâces. Le complot de l'honorable député (M. Davis) ne réussira pas. Cependant, je désire faire observer qu'on s'est, dans cette circonstance, départi du principe énoncé par le premier ministre et faire ressortir l'avantage politique qu'on cherche à remporter. C'est au nord de la montagne du Dauphin que j'ai obtenu ma forte majorité et, lors de l'élection provinciale, Gilbert-Plains a été remporté par 200 voix de majorité. Je demanderai au premier ministre de ne pas pousser la mesquinerie trop loin. En effet, même en annexant Gilbert-Plains à Marquette, le candidat conservateur n'aura que 200 voix de majorité, tandis qu'il aura une minorité de 358 voix dans ce district électoral tel que délimité par le présent bill.

Je ne vois pas qu'il y ait lieu de rien ajouter dans le moment ; cependant, il y a un point que je voudrais éclaircir. On dira, je m'en doute, que le gouvernement de la province modifie le groupement de ces municipalités. C'est un piètre argument. Pourquoi avoir choisi ces trois municipalités? Cette raison n'en est pas une. Dans la partie nord de ces municipalités, on se livre à l'élevage sur une grande échelle ; la population n'y sera jamais assez forte pour former une municipalité à part. En lisant une déclaration que le représentant d'Hamilton (M. Bruce) a faite devant le comité touchant un certain projet de division de cette ville, j'ai remarqué que l'un des membres de la majorité du comité lui a dit que des libéraux d'Hamilton ont proposé une division différente. L'honorable député a répondu que ces libéraux étaient des politiciens de carrefour. Le député de Saskatchewan répliqua à l'instant que celui qui venait de parler était de cette trempe-là. Si le représentant de Saskatchewan veut s'ériger en autorité en pareille matière, je ne lui disputerai pas ce titre de gloire. Je lui dirai cependant que, dans le cas qui nous occupe, il a été induit en erreur par des politiciens de bas étage et qu'il a mal compris l'intérêt de son parti. C'est pour cela que les municipalités ont été divisées et qu'on a laissé Gilbert-Plains dans le district électoral de Dauphin. Des onze municipalités dont j'ai parlé, six ont été assignées aux districts électoraux auxquels les conservateurs voulaient les annexer. La droite aurait mieux fait d'accepter en son entier le partage suggéré par les conservateurs. Le seul but était de répartir également la population sans empiéter sur les limites des municipalités. Nous pouvons déclarer en toute sincérité que les députés conservateurs qui ont élaboré ce projet n'ont tenu aucun compte des tendances politiques de la population d'un seul district électoral. Si le comité avait adopté leur proposition, la carte électorale eut été mieux tracée ; la population plus également répartie et nulle municipalité n'eut été morcelée. Une telle répartition eut mérité l'approbation de la population intéressée. Mais, au contraire, cinq municipalités sont divisées ; les trois que je mentionnais il y a un instant et, de plus, les municipalités de Rosser et du Portage-la-Prairie. On s'est donc départi cinq fois du principe que le premier ministre a posé relativement aux municipalités.

M. DAVIS : La représentant de Marquette semble en vouloir beaucoup au comité pour la manière dont celui-ci a remanié la carte

électorale de cette partie du pays. Les députés conservateurs d'Ontario ont peut-être lieu de se plaindre, mais je ne crois pas qu'une seule personne désintéressée dise que les représentants du Manitoba ont de justes griefs. Leurs plaintes ne font que prouver qu'il était impossible de les contenter. Les divergences d'opinion causées par le remaniement de la carte électorale du Manitoba portaient sur sept chefs différents. Les membres conservateurs du comité ont soumis leur projet et les libéraux en ont fait autant. J'ai ici les deux projets et je suis certain que quiconque les examinera tirera la conclusion que s'il y a eu une tentative de répartir injustement les sièges, elle a été faite par les députés conservateurs du Manitoba. En réalité, nous avons cédé quatre fois sur sept lorsque des différends se sont élevés, de sorte que nos adversaires ont été les mieux partagés.

M. ROCHE (Marquette) : Sur quels points avez-vous cédé ?

M. DAVIS : Nous avons cédé quand il s'est agi du district que nos adversaires appellent Minto et que nous nommons Souris. Ils ont obtenu ce qu'ils voulaient quant à Portage-la-Prairie, et des changements dans la délimitation de Brandon et de Provencher. En vérité, il n'y a plus que le député de Marquette qui semble avoir un grief. Nous n'entendons pas parler des autres députés conservateurs du Manitoba. Le représentant de Marquette n'aime pas la manière dont la répartition a été faite. Il eût été plus juste, dit-il, de confier à des juges le soin de modifier la carte électorale.

M. ROCHE (Marquette) : Je n'ai rien dit de tel.

M. DAVIS : L'honorable député n'a-t-il pas parlé des juges ?

M. ROCHE (Marquette) : Oui ; j'ai fait allusion au projet de loi que le gouvernement a présenté en 1899 et qui laissait aux juges la tâche de limiter les circonscriptions électorales, et j'ai demandé pourquoi on s'est départi de ce principe.

M. DAVIS : Je dois dire que l'honorable député n'aurait pas été plus satisfait, lors même que le gouvernement eût adhéré à ce principe. La gauche aurait accepté la décision des juges, si elle l'avait favorisée; autrement, elle n'eût pas été satisfaite. Elle ne serait pas mieux qu'aujourd'hui.

L'honorable député se plaint qu'on divise les municipalités. Lorsque cette question a été soulevée devant le comité, après mûr examen nous avons jugé qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte des limites des municipalités du Manitoba pour l'excellente raison que, dans toutes les divisions qui se font dans cette province, on se guide toujour sur les limites des townships. Il n'y a pas de comtés au Manitoba, et, conséquemment, nous n'avons pas pu empiéter sur les limites de comtés qui n'existent pas.

En réponse à l'honorable député, je citerai le nombre de changements apportés aux limites des municipalités du Manitoba dans ces dernières années. En parcourant la carte des municipalités du Manitoba, je constate que les changements suivants ont eu lieu : en 1892, sept ; en 1893, cinq ; en 1895, six ; en 1896, huit ; en 1897, cinq ; en 1898, quatre ; en 1890, six ; en 1891, sept ; en 1892, seize.

Pendant ces neuf ans, on a modifié les limites de 64 municipalités du Manitoba. Supposons qu'il n'y aura pas de nouvelle répartition de la représentation avant sept ans ; il ne saurait y en avoir avant ce temps-là. On remarquera que les changements les plus fréquents ont eu lieu depuis 1901, depuis qu'une nuée d'immigrants s'est répandue sur ce pays, parce que la population qui s'établit dans les districts non organisés a besoin de souvent modifier les limites des municipalités. On peut donc dire sans crainte qu'avant la nouvelle répartition dans sept ans d'ici, si nous tenions compte aujourd'hui de la carte des municipalités, nous aurions à nous occuper de 50, 70, ou même 100 changements qui seront apportés dans les sept prochaines années. Qu'en résulterait-il? Certaines municipalités feraient partie de deux ou trois districts électoraux différents. Il est donc absolument impossible de nous guider sur les limites des municipalités au Manitoba.

M. BORDEN (Halifax) : De ces 64 changements, l'honorable député peut-il nous apprendre combien ne représentent que des subdivisions d'une même municipalité et combien ont déplacé la ligne de division entre des municipalités différentes ?

M. DAVIS : Je n'ai pas fait ce calcul. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que le représentant de Marquette sache combien de municipalités le Manitoba renferme, ou qu'il puisse énumérer celles-ci. Il semble croire que son parti a été joué, bien qu'il n'en soit rien. S'il est l'auteur du plan des conservateurs, il a lui-même divisé des municipalités—sans le savoir peut-être, mais il l'a fait.

M. ROCHE (Marquette) : Quelle municipalité ?

M. DAVIS : Il a divisé la municipalité de Howard, en attribuant une partie à Selkirk et l'autre à Provencher. Il a aussi partagé la municipalité de Roblin entre Souris et Lisgar.

M. ROCHE (Marquette) : J'en demande pardon à l'honorable député, mais son assertion est tout-à-fait erronée.

M. DAVIS : Pourtant, voici la carte.

M. ROCHE (Marquette) : Oui ; j'ai examiné cette carte et la municipalité de Howard, qui n'a été créée que cette année, n'y figure pas. Nous avons tracé notre plan d'après la carte, et la municipalité de Rob-

lin se trouve entièrement dans le district électoral de Souris. L'ancienne municipalité de Louise étant subdivisée en deux nouvelles municipalités, Louise et Roblin, nous avons attribué Louise à Lisgar et Roblin à Souris.

M. DAVIS : Voilà qui prouve ce que j'avance. L'honorable député nie-t-il que cette municipalité fasse aujourd'hui partie de deux districts, qu'elle soit partagée? Je parle de Howard—l'honorable député prétend-il que cette municipalité n'est pas partagée entre deux districts ?

M. ROCHE (Marquette) : Nous avons pris la carte qu'on nous a remise du ministère et pas une seule municipalité indiquée sur cette carte n'est divisée. Nous avons tracé notre plan sur une des cartes qu'on nous a fournies.

M. DAVIS : Est-ce une carte de la province ?

M. ROCHE (Marquette) : Oui ; elle date de 1900.

M. DAVIS : Combien de changements a-t-on fait depuis 1900 ? Cette carte ne prouve rien.

M. ROCHE (Marquette) : La question du leader de la gauche est pertinente. La plupart des divisions que la législature a faites dans ces dernières années ressemblent à celle de Roblin ; elle a partagé en deux certaines municipalités. Je n'irai pas jusqu'à dire que cette règle ne souffre pas d'exception mais, d'ordinaire, on a partagé en deux les municipalités trop vastes et trop populeuses.

M. DAVIS : L'honorable député nous présente une carte de la province du Manitoba, la seule apparemment qu'il puisse se procurer.

M. ROCHE (Marquette) : Ah, non !

M. DAVIS : Alors, il devrait en avoir une autre ; celle-ci, dit-il, date de 1900. Je lui apprendrai que, depuis que cette carte a été préparée, 29 changements ont été apportés aux limites des municipalités manitobaines et, ainsi que je l'ai fait observer au sujet de Howard, ces changements prouvent qu'on n'attache aucune importance aux limites des comtés ; en effet, l'honorable député lui-même a partagé Howard entre Selkirk et Provencher.

M. ROCHE (Marquette) : Je donne à l'honorable député l'assurance que cela n'a pas été fait avec préméditation et que nous consentons à corriger notre erreur. Nos adversaires sont-ils prêts à en faire autant ?

M. DAVIS : Je soutiens qu'au Manitoba, on attache peu d'importance aux municipalités ; on change leurs limites d'année en année, et l'honorable député lui-même ne saurait se rappeler tous les changements qu ont lieu. Depuis la préparation de cette carte, vingt-neuf municipalités nouvelles ont été créées et je ne crains pas de dire que l'honorable député ne les connaît pas. Examinons les annexes soumises par le chef de l'opposition. Mon honorable ami me dira-t-il ce qu'ils ont fait dans le district de Minto, comme ils l'appelaient, ou de Souris, nom que nous lui donnons ? Qu'est-il advenu de la municipalité de Brenda ? Où se trouve-t-elle ? Que l'honorable député examine le district de Minto sur sa carte, il n'y trouvera pas Brenda qui, cependant, compte une population de 1699 habitants. Le leader de la gauche n'en a aucunement tenu compte.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député doit avoir un document autre que celui que je possède ; car, dans ce dernier, Brenda est indiqué dans le district électoral de Minto.

M. DAVIS : Au bas ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas si c'est au bas ; mais cette municipalité est indiquée.

M. DAVIS : Dans certains cas, les chiffres de l'honorable député sont inexacts. Voici la municipalité de Roblin dont je parlais il y a un instant. Je l'ai indiquée sur la carte. Le représentant de Marquette dit qu'elle se trouve entièrement dans le district électoral de Lisgar.

M. ROCHE (Marquette) : Non, dans celui de Souris.

M. DAVIS: Je crois que l'honorable député s'apercevra que la loi ne lui donne pas raison ; elle est là sur le bureau.

M. ROCHE (Marquette) : Je l'ai examinée.

M. DAVIS : L'honorable député me dira-t-il si la municipalité de Roblin est mentionée dans l'annexe que ses amis nous ont soumise ?

M. ROCHE (Marquette) : Elle est indiquée sur le plan que j'ai devant moi.

M. DAVIS : Voici l'annexe présentée à la Chambre par le chef de l'opposition. Où se trouve Roblin ?

M. ROCHE (Marquette) : Je ne sais pas ce qu'il y a sur votre plan. D'après l'annexe, Roblin fait partie de Souris.

M. DAVIS : D'après cette annexe, Roblin est-il mentionné dans un district quelconque ?

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il y a eu un changement de nom.

M. DAVIS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : On a formé la municipalité de Roblin d'une partie du territoire d'une autre municipalité.

M. DAVIS : Oui, de la municipalité de Louise.

M. BORDEN (Halifax) : Louise se trouve entièrement dans Lisgar. Si l'honorable député veut parcourir l'annexe, il constatera que la municipalité de Louise, renfermant une population de 4,208 habitants, fait partie du district électoral de Lisgar.

M. DAVIS : En effet. Je crois qu'elle se trouve entièrement dans Lisgar. Si l'honorable député veut bien examiner la chose, il constatera qu'il n'a pas mentionné la municipalité de Roblin.

M. BORDEN (Halifax) : Je me contente de dire que Louise est divisée en deux municipalités qui, toutes les deux, font partie de Lisgar sous le nom de Louise.

M. DAVIS : Roblin n'a pas été détachée uniquement de la municipalité de Louise. On a pris une partie de la municipalité de Louise et une partie de la municipalité de la Montagne-à-la-Tortue. Roblin se trouve partagée entre Minto et Lisgar.

M. BORDEN (Halifax) : En quelle année cette municipalité a-t-elle été créée ?

M. DAVIS : Mon honorable ami (M. McCreary) va examiner la loi et nous fournirons ces renseignements à l'honorable chef de l'opposition. Je crois que celui-ci s'apercevra que Roblin n'a pas été entièrement détachée de Louise, mais qu'on prend aussi une partie de la municipalité de la Montagne-à-la-Tortue, et que Roblin se trouve près de la frontière entre Minto et Lisgar et que, conséquemment, l'article 3 du présent bill ne saurait s'appliquer à cette municipalité :

Les villes, villages, townships, paroisses ou endroits situés respectivement dans les limites territoriales d'un district électoral et non spécifiquement inclus dans un autre district électoral par l'effet de ladite annexe, feront partie et seront considérés comme faisant partie des districts électoraux dans lesquels ils ou elles sont géographiquement situés.

Cet article ne s'appliquerait pas à la municipalité de Roblin, attendu qu'elle est partagée entre deux districts électoraux. Je crois donc qu'on s'apercevra qu'il faut revenir sur cette question. J'ai prouvé clairement au comité que le représentant de Marquette a divisé la municipalité de Howard. S'il consulte la loi, il constatera que ce que je dis est exact. En dépit de la déclaration qu'il faisait il y a un instant, je lui apprendrai aussi que son assertion est inexacte en ce qui a trait à Roblin et qu'il s'apercevra qu'il propose de partager cette municipalité. S'il veut y regarder de près, il admettra que je ne me trompe pas.

M. ROCHE (Marquette) : Non, je viens de vérifier.

M. DAVIS : Eh bien, je crois que l'honorable député devrait vérifier de nouveau. Je désire faire observer que dans la délimitation des districts électoraux pour les fins provinciales, le gouvernement Roblin, qui est aujourd'hui à la tête des affaires au Manitoba, a suivi le même principe que le comité. Non seulement le gouvernement Roblin a suivi la même ligne de conduite, mais le gouvernement précédent avait fait la même chose. Je dirai au représentant de Marquette et au leader de la gauche que ce principe a toujours été suivi et qu'il le sera constamment, je crois, au Nord-Ouest, parce que les limites des townships et des rangs sont permanentes, tandis que celles des municipalités varient de temps à autre. Si l'on consulte la loi à l'effet de diviser la province du Manitoba en districts électoraux, loi sanctionnée le 28 mars 1903, on constatera que :

Les expressions "paroisse", "établissement", "lot" "section" et "rang" et les numéros de ceux-ci signifient une paroisse, un établissement, un lot, une section, un township et un rang, respectivement, au Manitoba, d'après le système d'arpentage autorisé par la "loi des terres fédérales" du parlement du Canada et employé par le gouvernement canadien et les numéros de ceux-ci d'après tel système.

Qu'on parcoure la loi et l'on verra qu'elle ne mentionne aucune ment les municipalités La province a adopté le même principe que nous pour faire la répartition de la représentation du Manitoba, parce que les limites des townships et des rangs sont permanentes, tandis que celles des municipalités ne le sont pas. Je citerai comme exemple la description de Springfield dans la loi du Manitoba :

La division électorale de Springfield comprendra les townships numéros 11 et 12, entiers ou fractionnaires, les sections numérotées de 1 à 5, de 8 à 12, de 13 à 15, de 22 à 27, de 34 à 36, tous ces chiffres compris, dans les townships numérotés, 10 tous dans les rang numéro 4 est, excepté dans le quart nord-ouest de la section numéro 7, etc.

Pour décrire chaque section du Manitoba, le gouvernement provincial s'est borné à indiquer les townships et les rangs et le gouvernement précédent avait fait la même chose. Le comité n'a fait que suivre la règle qui avait été adoptée. Ceux d'entre nous qui habitent l'ouest connaissent les avantages que présente cette règle et, si le représentant de Marquette ne croyait pas sa fortune politique si gravement compromise,il admettrait que c'est une excellente règle à suivre dans cette partie du pays. Je ne crois pas fondés les reproches que le chef de la gauche nous adresse touchant les divisions des municipalités. Lorsque l'honorable leader du gouvernement a posé en principe que le comité devrait respecter les limites des comtés, je lui ai fait observer qu'il n'y avait pas de comtés au Manitoba, mais qu'il y avait une foule de municipalités dont les limites changeraient d'année en année. La majorité du comité a tenu compte de cela et elle a adoptà le système suivi par tous les gouvernements libéraux ou conservateurs dans la province du Manitoba, et le seul système qu'il est possible d'adopter pour répartir la représentation de l'ouest. Cétait là, je

crois, le principal grief du représentant de Marquette, bien qu'il ait commenté assez longuement la délimitation du district électoral de Dauphin. J'ai ici une carte qui indique la proposition faite par la gauche. De gaieté de cœur, nos adversaires croyant probablement être encore en mesure de faire réussir leur projet, au lieu de soumettre une proposition équitable au comité, ont apporté une carte et ont voulu faire une répartition à leur guise, afin de pouvoir revenir dans cette enceinte. Je ne blâme pas le chef de la gauche à cet égard parce qu'il a dû suivre l'avis de ses amis politiques de l'Ouest.

Je demande à toute personne impartiale dans cette enceinte d'examiner les deux projets et de me dire lequel est le plus équitable de prime abord. D'après la proposition du représentant de Marquette, ce comté partirait de l'extrémité de la province du Manitoba et la ligne suivrait la Saskatchewan jusque près du Pas et passerait tout près du Portage-la-Prairie. L'honorable député parle de la communauté d'intérêt. Veut-il m'apprendre quelle solidarité d'intéret il y a entre les pêcheurs de la région septentrionale de ce pays et les laboureurs dans le voisinage du Portage-la-Prairie ? Sait-il quelle longueur aurait le district électoral qu'il délimite ? Plus de 200 milles de longueur.

M. ROCHE (Marquette) : Vous êtes allés à 25 milles plus loin à l'est du lac. Vous avez tendu votre ligne.

M. DAVIS : D'après le projet déposé sur le bureau de la Chambre, la municipalité de Posen, qui se trouve sur la rive est du lac Manitoba, a été annexée à Dauphin. Les députés de la gauche, qui nous parlent de la solidarité des intérêts, proposent de partager les établissements islandais, de grouper quelques Islandais avec les Français dans Macdonald, d'en mettre d'autres dans Selkirk et dans Dauphin. S'il est injuste d'annexer à Dauphin une municipalité entière qui se trouve au sud du lac, il doit être également injuste de la partager entre Selkirk, Macdonald et Dauphin. Notre proposition est plus équitable pour la population elle-même et elle établit un district électoral plus compact.

M. ROCHE (Marquette) : De quelle municipalité parlez-vous ?

M. DAVIS : Je parle des habitants de Posen, mais je crois que ce territoire n'est pas érigé en municipalité.

M. ROCHE (Marquette) : C'est un district non organisé.

M. DAVIS : Quant au district électoral de Marquette, il est constant que le gouvernement de la province a toujours considéré que cette chaîne de montagnes servait de ligne de démarcation, parce qu'il ne faut pas perdre de vue la communauté d'intérêts des différents groupes de la population. Afin de donner une idée du désintéressement dont le représentant de Marquette a fait preuve dans l'examen de ce problème, je citerai les paroles qu'il a prononcées devant le comité :

> Des délégués de Dauphin sont venus à Ottawa et j'apprends qu'une personne qui aspire à représenter ce collège électoral s'est entretenue des moyens de se tailler une circonscription électorale, où elle pourrait remporter la victoire. S'il m'est permis d'envisager les résultats politiques qui suivront l'adoption de l'un ou l'autre projet de délimitation de Marquette, je dirai qu'ils seront fort différents. Je puis ajouter qu'en jetant les yeux sur la carte, je n'ai éprouvé aucune surprise, car je savais d'avance qu'on avait tramé un complot pour me vaincre lors de la prochaine élection, et je me demande si on ne réussira pas. Au sud de la montagne, j'ai une majorité apparente de 350 voix, C'est sur l'autre versant que je ne reçois que la minorité des suffrages.

Autrement dit, l'honorable député (M. Roche) demandait au comité de se mettre à l'œuvre et de lui tailler un district électoral à sa guise. Il croyait que notre unique tâche était de préparer des circonscriptions électorales au goût de ceux qui se présentaient devant nous et il fut surpris de voir que le comité ne tenait pas compte de ses désirs. Il s'est plaint qu'un habitant de Dauphin soit venu ici nous demander de délimiter ce district de manière à assurer son élection dans l'intérêt du parti libéral ; pourtant, l'instant d'après le député de Marquette nous reprochait de détacher de sa circonscription plusieurs municipalités foncièrement conservatrices pour les annexer à Dauphin. Que son raisonnement est logique ! Certes, si nous détachons de Marquette trois ou quatre municipalités pour les incorporer dans Dauphin qui se trouve sur l'autre versant de la montagne, nous ne devons pas favoriser cette personne venue ici se faire tailler un district libéral. Si je relève cette contradiction, c'est dans le dessein de démontrer ce que valent les raisonnements de l'honorable député (M. Roche).

M. ROCHE (Marquette) : Et le peu de connaissances que vous possédez sur ce sujet.

M. DAVIS : L'honorable député dit que dans le cas de Marquette, on ne fait pas entrer en ligne de compte la communauté d'intérêts. Qu'il examine le plan et il verra qu'il y a un bureau des terres fédérales au nord de la montagne, et chacun sait que les colons transigent leurs affaires à l'endroit où se trouve le bureau des terres ; par conséquent, notre projet tient compte de la communauté d'intérêts.

Les conservateurs, eux, annexent à Marquette une partie du district des terres fédérales de Dauphin sans se soucier des intérêts communs de la population. De ce que l'honorable député déclare qu'il peut traverser la montagne en voiture, il ne s'ensuit pas que celle-ci ne forme pas une barrière éle-

vée par la nature. Il ne doit pas ignorer que le gouvernement fédéral a vendu les cantons de bois qui se trouvent sur le sommet de la montagne et qu'il n'y a que trois routes pour traverser cette dernière ; néanmoins, pour se tailler un district électoral, il veut franchir la montagne et incorporer la population de Gilbert-Plains dans son collège électoral. Il n'appartenait certainement pas au comité de faire un remaniement injuste dans l'intérêt du représentant de Marquette. Abordons maintenant la question de la population. La ville de Winnipeg à part, l'unité de population au Manitoba est de 23,665 habitants, et l'honorable député (M. Roche) trouve à redire parce que, en acceptant notre proposition, la population du district électoral ne s'élèvera qu'à 20,467 habitants, tandis qu'elle serait de 24,615, si son projet était adopté.

Mon honorable ami doit connaître la circonscription qu'il représente. Veut-il dire que des colons ne vont pas s'y établir ? Le gouvernement manitobain a subventionné un embranchement de chemin de fer qu'on construit actuellement dans une partie de ce district. Pourquoi établirait-on cette ligne succursale, si elle ne doit pas attirer dans ce pays un grand nombre de colons? A l'autre extrémité de sa circonscription électorale passe l'embranchement Grand-Nord-Ouest-Central du Pacifique Canadien qui contribuera également à accroître la population de ce district. Aussi, avant longtemps, sa population dépassera l'unité qui sert de base à la représentation. Puisque la gauche professe tant de respect pour cette unité, je lui parlerai de Selkirk. L'honorable député ne nous a pas appris que cette préoccupation a cessé lorsqu'il s'est agi de former le district de Selkirk. La gauche a diminué la population de cette circonscription, qui renferme un grand nombre d'Indiens, à dix-neuf mille et quelques habitants. Elle n'a pas tenu compte de l'unité parce qu'elle ne favorisait pas ses visées politiques. D'après notre projet, Selkirk aurait eu une population de 24,029 habitants, soit un peu plus que l'unité, tandis que le projet de l'opposition ne lui laissait qu'une population de 19,339 âmes. Dans la délimitation des districts électoraux, s'il est juste de tenir compte des intérêts communs et de l'accroissement probable de la population, s'il est juste de ne donner que 19,339 habitants à Selkirk, il doit être également juste de former une circonscription qui aura une population de 20,553 habitants.

J'énumérerai maintenant les populations des districts d'après les deux projets pour prouver qu'elles concordent. La population de Brandon, dans les deux cas, est de 25,047 habitants ; elle dépasse un peu l'unité. D'après notre projet, Dauphin renfermerait 22,387 habitants et 24,259, d'après le projet de nos adversaires.

M. ROCHE (Marquette) : Comment l'honorable député calcule-t-il la population quand des municipalités sont divisées ?

M. DAVIS.

M. DAVIS : J'ai puisé ces chiffres dans les tableaux du recensement et mon honorable ami s'apercevra qu'ils sont plus exacts que les siens.

M. ROCHE : J'ai fait le calcul et je suis arrivé à un total différent.

M. DAVIS : J'indiquerai à l'honorable député dans quels cas il s'est trompé. La carte qui a été préparée et remise au comité par certains de ses membres avec l'amendement concernant les districts électoraux du Manitoba, diffère du projet exposé dans l'annexe, si bien que celle-ci, telle qu'elle a été présentée à la Chambre, ne correspond pas à leur plan. L'annexe renferme dans le district de Lisgar toute la municipalité de Louise telle qu'elle existait avant la création de la municipalité de Roblin, tandis que la carte annexe la présente municipalité de Louise à Lisgar et celle de Roblin à Minto. L'annexe attribue à Dauphin les rangs 21, 22, 23, 24 et 25 du township 28, tandis que la carte les donne à Marquette. L'annexe unit à Selkirk tous les districts non organisés de Schultz et de Winnipegosis, tandis que la carte n'annexe à ce district que la partie du territoire située à l'est du 7e rang ouest. L'honorable député verra que, loin d'être infaillible, il a commis une foule d'erreurs. Prenons la circonscription de Dauphin. L'annexe lui accorde une population de 24,209 habitants, tandis que la population réelle est de 24,259. L'écart n'est pas considérable, mais il y a un écart de 50. Prenons maintenant le district de Marquette. D'après les calculs de la gauche, il aurait une population de 24,128 habitants, tandis que cette population s'élève à 24,615 âmes, soit une différence de 487.

A Selkirk, qui ne renferme que 19,339 habitants, nos adversaires donnent une population de 19,886 âmes. Dans l'ensemble, la proposition des députés libéraux faisant partie du comité est la plus équitable des deux. Le fait que nous sommes tombés d'accord quant à Brandon et sur plusieurs autres points tend à prouver que le comité s'est montré juste, et comment en est-il récompensé ? Le député de Marquette lui reproche d'avoir voulu détacher la municipalité d'Argyle du district électoral de Souris auquel elle appartient, pour l'annexer à Portage-la-Prairie, et il dépeint la chaîne de montagnes, les cours d'eau et les lacs qu'on rencontre dans cette municipalité. Qu'il apprenne que ces cours d'eau et ces montagnes sont encore là ; il s'en convaincra en jetant un coup d'œil sur la carte. Tout cela démontre quel esprit de justice animait le comité. Dès qu'on lui eut démontré que le représentant de Macdonald avait un grief, le comité s'est appliqué à le redresser et il a acquiescé à la demande de l'honorable député. Occupons-nous de Provencher. Le député de Marquette nous reproche d'avoir morcelé ce district électoral et d'avoir placé l'habitation du représentant de Provencher dans une autre circon-

scription. A-t-on supposé un seul instant que nous remanierions la la carte électorale au gré de celui-ci ou de celui-là? Notre devoir était de faire la répartition la plus équitable dans l'intérêt de la population et je crois que nous méritons le témoignage d'avoir assez bien réussi au Manitoba. Examinons, par exemple, le district de Macdonald, désigné sous le nom de Dufferin sur le plan de nos adversaires. Ceux-ci le faisait partir près de Brandon, remonter au nord le long de la ligne du chemin de fer Canadien du Nord et contourner le lac Manitoba. Jamais ou ne vit pareille délimitation. Nous avons créé un district électoral compact en tenant compte de la communauté d'intérêts de la population, et quiconque examinera cette division reconnaîtra, j'en suis sûr, qu'elle ne prête pas le flanc à la critique. Venons-en maintenant au district de Selkirk.

M. ROCHE (Marquette) : Je ferai observer à l'honorable député qu'il n'a pas la bonne carte.

M. DAVIS : Mon honorable ami veut-il exhiber la bonne ?

M. ROCHE (Marquette) : Elle est entre les mains du comité.

M. DAVIS : L'honorable député reconnaîtra que celle-ci est la même.

M. ROCHE (Marquette) : Nous avons soumis une deuxième carte au comité et ceux qui en faisaient partie savent parfaitement que ce n'est pas là la carte corrigée.

M. DAVIS : L'honorable député veut-il avoir la première carte ? S'il le désire, je l'enverrai chercher. L'honorable député, non content de son premier remaniement, a dû venir soumettre au comité un nouveau projet.

M. ROCHE (Marquette) : Je demanderai au président du comité (M. Hyman) la carte qu'il a en sa possession. L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) a la carte qui a servi à rédiger l'annexe et je lui demande s'il ne nous a pas prié de laisser entre ses mains la carte corrigée. Il a cette carte et j'ai demandé l'autre jour qu'elle fût déposée sur le bureau.

M. DAVIS : Ceci est la carte que j'ai déposée sur le bureau l'autre jour.

M. ROCHE (Marquette) : Non.

M. DAVIS : C'est bien elle. L'honorable député avait deux cartes ; il en a caché une dans sa manche.

M. ROCHE (Marquette) : On peut en dire autant des libéraux ; ils ont aussi changé leur carte.

M. DAVIS : Je tiens à la main la première carte et je ne la crois pas meilleure que la seconde. Je signalerai au comité la configuration du district de Dauphin tel que la gauche le décrivait. Il n'y a qu'à suivre les lignes que j'indique. Je vous demande qu'elle communauté d'intérêts peut exister entre les municipalités groupées dans ce district électoral. L'un des objets qu'ils poursuivaient en proposant ces divisions était de partager les suffrages des Islandais dont la plupart sont libéraux. Ils désirent séparer ceux-ci en deux groupes et réunir l'un d'eux aux colons français. Je signalerai la configuration irrégulière d'autres districts électoraux et je demanderai à la députation si le comité spécial doit être censuré parce qu'il n'a pas accepté toutes les divisions indiquées sur cette carte. Nous nous sommes rendus à près des deux tires de leurs démandes ; nous avons accepté les limites qu'ils proposaient de fixer à Brandon, Lisgar et Provencher. Venons-en à Marquette. L'honorable député (M. Roche, Marquette) veut inclure dans ce district des municipalités situées au nord de cette chaîne de montagnes, car c'en est une et elle est boisée. Les paroles du représentant de Marquette que j'ai rapportées nous indiquent quel est son but.

Il a déclaré que sur l'autre versant de la montagne, il obtenait 200 suffrages de moins que son adversaire et il craignait que cette répartition n'assurât sa défaite. C'est pour cette raison qu'il a demandé au comité d'annexer à son district une couple du municipalités qui se trouvent au delà de la montagne et qui pourraient lui donner la victoire.

M. ROCHE (Marquette) : Comme d'ordinaire, l'honorable député laisse libre cours à son imagination. Il a tronqué mes paroles et n'a pas lu cette partie de mes observations dans laquelle je déclarais que je ne réclamais pas de faveur, mais que je ne voulais pas non plus subir d'injustice, et on commet une injustice à mon endroit.

M. DAVIS : J'aimerais savoir en quoi consiste cette injustice. Nous avons adopté dans le remaniement de la carte électorale du Manitoba les limites fixées par les amis de la gauche. Nous avons suivi les divisions établies pour la vente des terres et pour les fins municipales ; néanmoins, l'honorable député, le défenseur des municipalités, veut maintenant franchir les montagnes pour annexer à son district deux autres municipalités.

M. ROCHE (Marquette) : De quelle circonscription électorale fait partie depuis six ans le dictrict situé au nord des montagnes ?

M. DAVIS : Toute la région de Dauphin jusqu'au pôle nord faisait partie du district que représente l'honorable député, grâce à la population du nord de cette circonscription. Il désire conserver ces électeurs dans l'espérance d'avoir d'eux un nouveau mandat. Je veux bien qu'il soit réélu, mais il ne doit pas demander au comité de lui tailler une circonscription électorale selon ses goûts.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses délibérations à huit heures.

M. DAVIS : Avant la suspension de la séance, je n'avais pas eu le loisir de parcourir la liste qui m'a été remise. Je l'ai examinée depuis et j'ai constaté que le chef de la gauche (M. R. L. Borden) avait raison en ce qui a trait à Brenda. Cette municipalité était inscrite au bas et ceux qui ont préparé la liste l'avait oubliée. Néanmois, quant à l'autre municipalité que j'ai mentionnée, celle de Roblin, je veux démontrer au chef de l'opposition et au représentant de Marquette que mes observations étaient parfaitement exactes. J'ai à la main la loi de la province du Manitoba, de 1902, et j'y lis :

La municipalité rurale de Roblin comprendra les townships 1 et 2, des rangs 13, 14 et 15, à l'ouest du principal méridien.

Je désire faire observer que, d'apres leur dernier plan, les townships 1 et 2 dans le rang 15, à l'ouest du principal méridien, se trouvent dans le district qu'ils appellent Minto, tandis que les townships 1 et 2 dans les rangs 12, 13 et 14 sont situés dans Lisgar. Ainsi, la municipalité de Roblin est vraiment divisée. De plus, si l'honorable député veut se reporter à la municipalité rurale de Louise, il verra qu'elle se trouve entièrement dans Lisgar. Sur ce point, j'avais donc pleinement raison. Bien que je me sois trompé au sujet de Brenda, je signalerai un certain fait au chef de la gauche. Le district de Macdonald, d'après son projet, renfermerait Portage-la-Prairie, la ville du même nom, Norfolk, nord et sud, Cypress, nord et sud, et Carberry. Cependant, il y a dans Macdonald une municipalité du nom de Victoria que l'honorable député ne semble pas connaître. Il est possible que nos adversaires aient dans leurs calculs ajouté la population de Victoria à celle d'une autre municipalité. Mais cela n'invalide en rien mon raisonnement, car il n'en demeure pas moins acquis que ces municipalités subissent de si fréquents changements que le chef de la gauche, lorsqu'il a préparé son annexe, ne savait pas quelles municipalités renfermait Macdonald.

Je crois que les députés de la gauche n'ont pas lieu de reprocher au comité d'avoir remanié injustement la carte électorale de la province du Manitoba. Les résultats démontrent que le comité n'entretenait pas ce dessein. Je ferai observer au chef de la gauche et au député de Provencher (M. LaRivière) que, si le comité avait eu l'intention de faire une répartition inique, il aurait facilement pu créer deux districts libéraux de plus. Le représentant de Provencher avouera, je crois, qu'il aurait pu aisément détacher Letellier et un petit établissement appelé Saint-Joe et les annexer à Minto ou à Souris. Il me semble que l'honorable député admettra que cela diminuerait grandement ses chances de réélection.

M. DAVIS.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami (M. Davis) sait qu'il a voulu accomplir au nord ce qu'il s'était abstenu de faire au sud. Il est vrai qu'il a retiré sa proposition après que je lui en eusse démontré l'injustice.

M. DAVIS : Au nord, il eût suffi d'annexer à Macdonald une partie de Provencher pour faire de Macdonaid une circonscription sûre et mettre l'honorable député (M. LaRivière) en danger. Nous aurions pu de cette manière assurer la victoire des libéraux tant dans Provencher que dans Macdonaid. Voilà ce que le gouvernement aurait pu faire s'il eût désiré appliquer la loi du talion aux conservateurs. Je crois que le gouvernement mérite de grands éloges pour ce qu'il a fait au sujet de Provencher. Depuis des années, ce collège électoral élit un député conservateur. La grande majorité des électeurs sont de langue française. Ils envoient ici un représentant dont le siège n'est pas en danger. Et les libéraux, contre leur intérêt, mais tenant compte de la communauté d'intérêt de la population de ce district, ont laissé cette circonscription électorale intacte. Assurément leur conduite est digne d'éloges. Ils ont aussi le mérite d'avoir formé certains districts électoraux au gré des députés de l'opposition. Tout le projet de répartition de la représentation du Manitoba repose sur des concessions mutuelles, et la gauche, je le répète, est la mieux partagée. Certes, elle ne doit pas s'attendre à tout avoir. Assurément, elle ne pouvait pas espérer que ce comité, dans lequel le gouvernement comptait une voix de majorité, que ce comité si malmené par l'opposition se mettrait à l'œuvre pour tailler des districts électoraux à ses adversaires. Le comité a fait de son mieux dans les circonstances et je crois qu'il est souverainement injuste de l'accuser de s'être montré trop partisan et de reprocher à quelques-uns de ses membres d'avoir voulu poignarder tous les conservateurs de la Chambre. Les faits ne justifient pas ces accusations. Nous avons présenté notre projet et les conservateurs ont proposé le leur. C'est à ces derniers à prouver que, eu égard à la population, à la comunauté d'intérêts et à toutes les autres circonstances, leur proposition vaut mieux que la nôtre. Je suis encore d'un avis contraire, mais si nos adversaires croient que leur projet est préférable, qu'ils motivent leur opinion. Cela vaudra mieux que de se contenter de traiter les membres du comité de partisans outrés et de juges iniques. Au vrai, ils doivent savoir qu'aucun comité chargé de remanier la carte électorale ne saurait contenter tout le monde. Si on retrécit tant soit peu ou si on augmente le moindrement l'étendue d'un district électoral, le député intéressé est porté à s'écrier qu'on met en péril sa fortune politique et que la loi de répartition est une loi inique. Quelques députés du Manitoba peuvent être chagrins ; pourtant, si on envisage la province dans son ensemble, je soutiens que le projet finalement adopté par le

comité est bien préférable à celui que les membres de l'opposition nous ont soumis. Si ce n'est pas là leur sentiment, c'est à eux qu'il appartient de prouver que leur proposition vaut mieux que la nôtre.

Parlons maintenant des plans. J'ai ici une copie du dernier plan présenté par la minorité du comité. A ma connaissance, elle en a soumis deux ; s'il y en a un troisième, je ne le connais pas.

Mais j'en ai deux ici et je vais les remettre au représentant de Marquette pour qu'il me dise en quoi ils diffèrent sensiblement de celui qu'ils auraient, d'après lui, présenté en dernier lieu au comité. Je crois que le président du comité a fait observer qu'une ligne partant du lac Manitoba et traversant Dauphin a donné un territoire trop considérable à Dauphin. S'il en est ainsi, l'honorable député de Marquette n'a pas à s'en plaindre. Je vois aux pages 63 et 64 que celui-ci devant le comité a fait la réflexion suivante relativement à Selkirk :

> L'avantage de notre projet relativement à Selkirk sur celui de nos amis, les libéraux, c'est que ces derniers veulent donner trop d'étendue au district électoral de Dauphin et qu'il est nécessaire de diviser ce territoire.

C'est en cela que, à son avis, repose la supériorité de leur projet. Eh bien, je déclare qu'ils voulaient à Selkirk une plus grande étendue que les libéraux se proposaient d'en donner à Dauphin. Ils voulaient diviser le territoire par parties égales et cependant leur projet faisait Selkirk beaucoup plus grand que nous n'aurions fait Dauphin. Quoi qu'il en soit voici le plan et je le remets au représentant de Marquette, et s'il trouve une différence entre les deux plans, il voudra bien l'indiquer. Avant de reprendre mon siège, je voudrais que le chef de la gauche examinât la position qu'occupe la municipalité de Howard. Je l'ai dit, elle est située partie dans Selkirk et partie dans Provencher ; il y a aussi la municipalité de Roblin qui est partagée entre Dufferin et Lisgar. Si l'opposition est toujours en faveur de respecter les limites des municipalités, pourquoi a-t-elle séparé en deux ces municipalités?

M. ROCHE (Marquette) : De crainte qu'il n'y ait parmi la droite des députés assez crédules pour gober les assertions exagérées du représentant de Saskatchewan (M. Davis), qui est coutumier du fait, je les refuterai brièvement, sentant bien que nous luttons à armes inégales sans espérances de voir triompher nos idées. De cela j'étais convaincu avant même d'entrer dans la salle du comité. Le représentant de Saskatchewan nous accuse d'avoir voulu remanier à notre guise la carte électorale de la province du Manitoba.

Certes, ces quatre honorables messieurs composant la majorité libérale du comité auraient été très naïfs s'ils avaient permis aux trois membres conservateurs du Manitoba de remanier les divisions électorales de cette province dans leur intérêt. Quand nous en fûmes venus à comparer nos plans pour la première fois, afin d'alléger notre tâche, nous déclarâmes au président que nous ne connaissions pas grand'chose des circonscriptions, si ce n'est de celles que nous représentions. Nous lui demandâmes de nous soumettre le plan libéral, avec l'idée que si, à notre avis, ce plan était acceptable et conforme aux principes posés par le premier ministre, nous l'adopterions ; sinon, nous l'améliorerions au meilleur de notre connaissance. Le plan nous fut soumis, et il servit à nous guider. Lorsque nous modifiâmes le plan des libéraux, c'était pour nous mettre d'accord avec le principe posé par le premier ministre ; c'est-à-dire que lorsque nous nous aperçûmes qu'une municipalité avait été divisée, nous demandâmes que les bornes fussent rétablies et c'est en cela principalement que les deux plans diffèrent. Maintenant, il déclare qu'on ne peut invoquer dans le cas du Manitoba le maintien des frontières municipales primitives, parce que ces frontières changent continuellement. On sait que dans tout pays neuf, les limites des circonscriptions et des municipalités changent, l'affluence de colons rendant ces changements nécessaires. Mais les municipalités dont les bornes ont été changées par l'acte provincial, ces années dernières, sont des municipalités où la population était assez dense pour qu'elles fussent divisées en deux. Prenez, par exemple, ce qui s'est fait lors de la dernière session. Il y avait dans mon comté deux municipalités assez populeuses pour être divisées en trois ; mais cette division ne dérangea en rien la délimitation primitive des municipalités. La description dans l'acte local et dans le présent bill étant faite par township et par rang, l'adoption des bornes municipales n'empêche pas que la description soit faite par township et par rang. Vous pouvez la faire de cette façon, sans modifier les frontières des municipalités. Le membre de Saskatchewan prétend que cette description des frontières municipales ne veut rien dire, parce que virtuellement il n'y a pas de municipalités dans le Manitoba. L'honorable député ne pense-t-il pas que lorsqu'une municipalité est organisée avec son propre conseil, constituée de la même manière que le sont les conseils de comtés de l'Ontario, on devrait attacher quelque importance à cette organisation, et ne pas détacher une portion d'une municipalité pour la rattacher à une autre sans communauté d'intérêts avec elle ? C'est ce qu'on a fait dans le cas de municipalités de la province du Manitoba. Là chaque municipalité est divisée en arrondissements, en vue de l'élection de ses conseillers. L'organisation est la même que celle des conseils de comtés de la province d'Ontario. L'honorable députés a parlé de la municipalité de Roblin, comme se trouvant située en partie dans le district élec-

toral de Souris, et en partie dans le district électoral de Lisgar. Il se trompe. S'il consulte les statuts revisés, il verra que la ligne de division, entre le comté de Lisgar, et celui de Souris est la même que pour nous. La municipalité de Louise est entièrement dans le district électoral de Lisgar, et la municipalité de Roblin, entièrement dans le district électoral de Souris.

M. DAVIS : Si vous pouvez me montrer sur cette carte le quinzième rang, d'après votre plan, j'admettrai que je me suis trompé Le quinzième rang est dans Minto.

M. ROCHE (Marquette) : Les rangs 13, 14 et 15 sont tous dans le district électoral de Souris, et la municipalité de Roblin s'étend à l'ouest au delà du treizième rang. L'honorable député prétend que les circonscriptions électorales provinciales ne tiennent point compte des frontières de municipalités. Comme je l'ai dit, elles sont décrites à l'Acte par township et par rang ; il est vrai que l'Acte local ne maintient pas les frontières des municipalités en toute occasion, mais, comme je l'ai dit devant le comité, M. Roblin, en présentant le bill de remaniement à la dernière session, déclara nettement que si, d'une part, il ne pouvait s'engager à maintenir dans tous les cas les limites des municipalités, dans ce bill de remaniement on aurait particulièrement soin de violer le moins possible ces limites.

M. McCREARY : Combien de municipalités le dernier remaniement a-t-il divisées ?

M. ROCHE (Marquette) : Je n'en sais rien.

M. McCREARY : Vingt-deux.

M. ROCHE (Marquette) : Non, c'est une très petite proportion de l'ensemble. L'honorable député dit que Posen n'est pas une municipalité.

M. McCREARY : Posen fut désorganisé il y a sept ou huit ans, et n'a pas été réorganisé.

M. ROCHE (Marquette) : Les statuts revisés du Manitoba (1902) donnent la liste de toutes les municipalités jusqu'à cette année ; et je vois dans cette liste que la municipalité rurale de Posen devra comprendre les townships numérotés comme il suit, de la même manière que toutes les autres municipalités. Si vous consulté la carte, vous y trouverez Posen.

M. McCREARY : Depuis sept ou huit ans, il n'a été élu ni reeve, (maire) ni conseillers, ni fonctionnaires.

M. ROCHE (Marquette) : Nous ne sommes pas censés savoir cela. Nous savons par la carte et par les statuts que Posen occupe la même position que s'il était constitué en municipalité. Si nous divisions ce territoire, l'honorable député serait le premier à s'y opposer et à déclarer que nous mettons une partie de la population dans un district et l'autre dans un autre. L'honorable député de Saskatchewan a déclaré que le candidat libéral, ou celui qu'on juge devoir être le candidat libéral dans le comté de Dauphin ne peut être aidé d'aucune manière, et que je suis des plus inconséquents en prétendant que, par l'annexion de Gilbert Plains à Marquette, une majorité de deux cents voix serait assurée au candidat conservateur dans ce comté ; mais si on laisse cette municipalité dans Dauphin, quel service peut-elle rendre au candidat libéral à cet endroit?

M. DAVIS : Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. J'ai dit que ce raisonnement ne valait pas grand'chose et que je ne comprenais pas comment en rejetant cette municipalité dans Dauphin, on allait assurer au candidat libéral deux cents ou trois cents voix de plus.

M. ROCHE (Marquette) : C'est ce que j'expliquerai. L'honorable député ne connaît pas les conditions locales ; s'il les connaissait, il ne parlerait pas ainsi. Je ne réussirais pas à me faire élire dans le présent district électoral de Marquette, tel qu'il a été délimité pour le district fédéral, si ce n'était de la générosité des libéraux de ce district. Les conservateurs y sont tellement en minorité, que je ne saurais me passer de l'appui des libéraux. Le district de Dauphin a été représenté à la législature locale, durant deux parlements, par M. Burrows, un parent de l'honorable ministre de l'Intérieur, et qui réussit à se faire élire dans ce comté en dépit des conservateurs. Il l'emporta grâce à l'appui de la majorité conservatrice, ce que personne d'autre ne serait en mesure de faire. M. Burrows est très populaire dans ce comté. Il y a d'énormes capitaux engagés. Il y est propriétaire de grandes usines ; il a beaucoup de gens à son service ; et par conséquent, Gilbert Plains peut bien être laissé dans Dauphin sans qu'il en souffre, tandis que ces messieurs se rendent fort bien compte que l'annexion de Gilbert Plains à Marquette contribuerait à faire élire un conservateur dans ce comté. L'honorable député a fait allusion au témoignage que j'ai rendu devant le comité ; et il a déclaré que j'aurais voulu faire remanier la circonscription dans le but de faciliter mon élection, en mettant ces deux cents votes de Gilbert Plains dans le comté de Marquette. Je lui demandai de lire un peu plus loin, et qu'on verrait que je ne demandais pas de faveurs du comité de remaniement ; je ne demande pas qu'on fasse ce changement en ma faveur. Tout ce que je demande c'est qu'on me traite avec justice, et je ne compte même pas obtenir cela. Lorsque je parus devant le comité, je fis les observations suivantes :

Si vous me permettez de parler des différences au point de vue politique, je dirai qu'elles sont considérables ; et j'ajouterai que lorsque je vis la carte, je n'en fus pas du tout surpris, car, j'avais entendu dire auparavant qu'on avait préparé un plan en vue d'assurer ma défaite aux prochaines élections.

Je ne fus pas surpris lorsque je vis ce plan produit par les libéraux devant le comité, car j'avais appris de la bouche de mes adversaires politiques, dans le cours de l'année dernière, et avant la rentrée des Chambres, que c'était la division qu'on se proposait de faire et qu'elle était arrangée dans le but d'assurer ma défaite aux prochaines élections. Le président du comité me demanda :

Aura-t-elle cet effet ?

M. ROCHE : Je ne suis pas trop rassuré à cet égard. La majorité libérale est de 350 de ce côté-ci de la montagne, et j'obtiens ma majorité de l'autre côté.

M. le PRESIDENT : Je ne me rendais pas compte jusqu'ici pourquoi on attachait une telle importance à ce changement. Je ne me figurais pas qu'il existait quelque chose de cette nature.

M. ROCHE : Je ne demande pas de faveurs du comité à cause de mon allégeance politique, mais je demande qu'on ne me fasse pas d'injustice à cause de cette allégeance.

Cela fait voir que je ne demandais pas que Gilbert-Plains fût annexé à mon comté en vue de faciliter mon élection ; mais je demandais qu'on ne le rejetât pas simplement parce que c'était une municipalité conservatrice. L'honorable député déclare que l'inégalité de population entre Marquette et Dauphin sera facilement corrigée par l'arrivée de nouveaux colons dans Marquette. Marquette est établi d'ancienne date. La population ne s'y rend pas en aussi grand nombre que dans Dauphin. Dauphin est un district relativement nouveau. Ce n'est que dans le cours de la session dernière de la législature locale qu'il a été divisé en trois collèges électoraux. Le chemin de fer Canadien du Nord a été en voie de construction à travers ce pays septentrional ; et les colons ont afflué de ce côté beaucoup plus rapidement que vers Marquette. De sorte que l'inégalité de population qui existe maintenant va devenir plus grande dans le cours des prochains dix ans. Les honorables députés devront se rappeler que nous légiférons, non pas pour une année seulement, mais pour dix ans à venir. Si ce projet est adopté, Dauphin aura plusieurs mille habitants de plus que Marquette ; et dans le cours des dix années à venir, par suite de l'affluence des colons, l'inégalité sera encore plus grande qu'aujourd'hui. L'honorable député a déclaré également que l'embranchement de Kirkella traverse l'ouest de mon comté et que les colons vont se porter en foule dans Marquette. Or, l'embranchement de Kirkella ne traverse pas du tout mon comté. Il traverse les Territoires du Nord-Ouest, et n'aura aucune effet sur ma circonscription. Puis, l'honorable député n'a pas voulu accepter nos chiffres quant à la population, et lorsque je lui demandai où il avait pris le chiffre de la population donné dans l'état préparé par ces messieurs de la droite, la seule réponse qu'il me fit, ce fut que j'avais l'état, et que je pouvais faire le calcul moi-même. Il ne prit même pas la peine de faire le calcul ; et pourtant, il ne voulut pas accepter l'état que nous avons produit. Je vois que le chiffre de la population donné dans notre état ne correspond pas exactement avec celui donné dans l'état préparé par les amis de l'honorable député, quoique la différence soit légère dans certains cas. Quant à la division de Dauphin, l'honorable député, cet après-midi, s'est amusé beaucoup à l'aspect de notre délimitation de ce district. Il faisait observer qu'elle formait des angles nombreux, et il voulait savoir ce que tous ces zigzags signifiaient. C'est là la circonscription d'après la carte produite. Elle commence très loin dans le nord et se termine très au sud vers Portage-la-Prairie. La raison pour laquelle ce comté se prolonge si loin vers le nord, c'est qu'il n'y a pas de population dans cette partie. Le district situé entre les deux lacs, a été d'après la dernière délimitation de la circonscription de Dauphin, placé dans Selkirk, et la ligne a été simplement continuée à travers, parce qu'il y a là un territoire non organisé, où personne n'est établie.

M. DAVIS : S'il n'y a pas d'habitants dans ce district, pourquoi a-t-on trouvé nécessaire de faire tous ces zigzags ?

M. ROCHE (Marquette) : Lorsque ces honorables messieurs de la droite ne voulurent pas de ces zigzags, ils étaient sous l'impression qu'il s'y attachait une signification politique ; et pour montrer combien leur objection était peu fondée, nous répondîmes : Nous mettons ce plan de côté et nous tracerons la ligne dans une autre direction. Notre plan pour la délimitation du district de Dauphin est supérieur à celui de nos adversaires. En critiquant la délimitation de Dauphin, ne perdez pas de vue que d'après la délimitation proposée par les libéraux, ce district comprend six townships de plus vers l'est, ce qui donne à Dauphin trente-six milles de plus de largeur qu'il n'en a d'après la délimitation que nous en avons faite. Ce plan des conservateurs qu'on a rejeté n'était pas inspiré par l'esprit de parti. Le sénateur Watson a déclaré qu'au nord de Posen il n'y avait pas plus de trois cents habitants entre ces deux lacs. En ce qui regarde Selkirk, ce district est rendu plus compacte par le plan des conservateurs, et l'honorable député qui représente ce district se trouvera avoir 200 ou 300 voix de plus de majorité. J'aime autant qu'il recueille cet avantage qu'un autre candidat libéral. La délimitation que nous proposons diviserait Selkirk à l'est et Dawson à l'ouest à peu près par le milieu. L'honorable député déclare que nous descendons très loin vers le sud, jusqu'aux champs de blé de Portage-la-Prairie. Nous avons changé la délimi- de la population donné dans l'état préparé faisant nous n'avons fait que nous conformer au principe posé par le premier minis-

tre de maintenir les frontières municipales ; nous pensions naïvement que ce principe serait appliqué. Quant à la communauté d'intérêts, si elle n'existe pas dans le cas actuel avec Dauphin, comment pourrait-elle exister avec les gens établis à l'est du lac, à vingt-cinq milles de distance ? D'après la délimitation proposée par les libéraux, Posen, qui est situé à l'ouest du lac, va se trouver annexé à ce district dont la population n'a jamais aucun rapport avec l'autre, du commencement de l'année à la fin. Aucun chemin de fer ne les relie ; en hiver, ils traversent le lac sur la glace dans leurs traîneux attelés à des chiens ; en été, ils traversent le lac en chaloupe.

M. McCREARY : Que dites-vous des détroits du lac Manitoba ?

M. ROCHE (Marquette) : Eh bien, qu'en dites-vous ?

M. McCREARY : Les habitants ne peuvent-ils traverser à pied sec à l'endroit où l'on se propose de construire la voie ferrée?

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de dire quelle est la distance à cet endroit ? Pourquoi Posen est-il séparé de son groupe et rattaché à ce côté du lac ? Nous n'avons pas pris en considération la nationalité de ces gens ; nous avons simplement groupé en un district les habitants ayant le plus d'intérêts en commun. Je ne m'illusionne pas au point de croire que nos propositions seront adoptées. Lorsque les membres de la gauche font des objections, le ministre des Travaux publics ne manque pas de nous dire : Présentez votre amendement. Il fait preuve de beaucoup de courage. Il désire voir sa majorité rejeter ces amendements. Eh bien, je vais leur fournir l'occasion de rejeter encore un amendement ; en conséquence, j'ai l'honneur de proposer :

Que l'article 2, page 1, soit biffé et remplacé par le suivant :

Le district électoral de Dauphin sera composé comme il suit :

Les municipalités de Westbourne, Lansdowne, Rosedale, Langford, Ochre River, Dauphin, Swan River, Minitonas, et les villes de Gladstone, Neepawa, Dauphin, et les districts non organisés de Patterson, Aberdeen, Roseberry et Dauphin.

M. PUTTEE : Le député de Saskatchewan (M. Davis), qui était membre du comité dont nous examinons le rapport, a parlé pendant plus d'une heure sur la question générale du remaniement du Manitoba, présenté dans ce bill. J'ai prêté l'oreille à tout ce qu'il a dit et je me suis rendu compte que, dans son idée, le remaniement du Manitoba couvre seulement neuf sièges. Je comprends que c'est là virtuellement son remaniement, et je me suis demandé d'après quel principe il l'avait effectué. En présentant ce rapport à la Chambre, le président du comité a soumis un état dans lequel il était déclaré que la population du Manitoba était de 255,211, ce qui donnerait une unité de 25,252, pour les dix sièges ; car je puis informer l'honorable député (M. Davis) que le Manitoba comprend dix sièges, et non pas neuf. Maintenant, d'après un autre tableau produit par le président du comité, nous voyons que, des dix sièges compris dans le Manitoba, huit sont assignés à des circonscriptions dont la population est au-dessous du chiffre réglementaire. Nous voyons, qu'une circonscription, celle de Portage, compte 27,732 habitants, soit 2,000 de plus que le chiffre réglementaire ; et le dixième siège, celui de Winnipeg à 17,000 habitants de plus que ce chiffre réglementaire. A première vue, ce remaniement n'inspire guère confiance. J'en arrive à la conclusion que dans la distribution de ces sièges, on a dû suivre un plan, ou une règle, et je serais curieux d'apprendre de l'honorable député (M. Davis) quelle est la règle qui a donné ce résultat. L'honorable député de Saskatchewan, en parlant de la circonscription de Selkirk-ouest, dont la population est de 20,000, a dit qu'il y avait un très grand nombre d'Indiens dans ce district. Or, de fait, dans la ville de Winnipeg, dont la population est de 42,000, il n'y a virtuellement pas d'Indiens du tout. Dans la province du Manitoba, il y a 6,000 Indiens, et ils sont tous établis dans les circonscriptions rurales. Il n'y a que 7 Indiens compris dans la population de la ville de Winnipeg ; le reste des 6,000 se trouve en dehors de Winnipeg ; de sorte qu'en vue de la représentation parlementaire nous pouvons déduire ces 6,000 Indiens de la population du Monitoba en dehors de Winnipeg ; et l'unité de représentation de cette ville n'en devient que plus grande. N'ai-je pas le droit de demander au député de Saskatchewan, d'après quelle règle on a obtenu cette distribution des dix sièges de la province du Manitoba ?

M. DAVIS : Mon honorable ami (M. Puttee) a entendu discuter la règle depuis deux ou trois jours. J'aurais aimé que la ville de Winnipeg eût deux représentants ; mais j'ai toujours prétendu, et je continue à croire, que dans le cas d'une ville compacte, ne couvrant que deux ou trois milles carrés, pourvue de journaux, de tramways, de services de commissionnaires, de téléphones et de télégraphe, un membre peut tout aussi bien représenter 45,000 habitants qu'il en pourrait représenter 20,000 dans un district rural, où il n'y a aucune de ces commodités, et où la population est répandue sur un vaste territoire. Il n'est pas un seul commettant de l'honorable député (M. Puttee) qui ne puisse en moins de quinze minutes le voir à son bureau ; mais dans les circonscriptions rurales, c'est autre chose.

M. PUTTEE : Ce n'était pas mon intention de discuter la représentation de la ville de Winnipeg, aux termes de cet amendement ; mais je tiens à déclarer que si l'ho-

norable préopinant avait voulu accorder deux représentants à cette ville il l'aurait pu. Il dit que cela n'est pas nécessaire, parce que les villes sont virtuellement représentées par d'autres députés de la campagne qui y demeurent, en outre de leurs propres députés. Or, M. l'Orateur, si ce raisonnement était applicable à Winnipeg dans le passé, je ne crois pas qu'il le soit beaucoup à l'avenir. Si les sessions futures sont aussi longues que celle-ci, les représentants de l'Ouest passeront leur temps dans la ville d'Ottawa, et il sera absolument impossible, comme il l'a été depuis six mois, qu'un de mes commettants vienne me voir à mon bureau. Parlant de ce même sujet, hier soir, le président du comité, l'honorable député de London (M. Hyman) a déclaré également qu'il fallait ne pas perdre de vue qu'un grand nombre de députés représentant des circonscriptions rurales étaient établis dans des villes, et que ces villes avaient le bénéfice de leurs efforts ; et il a parlé du grand nombre de ces députés établis à Montréal et à Toronto. Mais cette remarque ne s'applique pas à la ville de Winnipeg, où il n'y a qu'un homme de l'Ouest établi, à part de moi, l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) ; et il représente Selkirk, et non pas Winnipeg. Depuis notre élection, nous avons tous deux vécu plus longtemps à Ottawa qu'à Winnipeg. Ce raisonnement, donc, qui peut avoir son application dans le cas des villes de l'Est n'en a pas dans le cas de Winnipeg. Voici ce qu'a dit l'honorable député de London :

> A Montréal nous comptons dix sénateurs et dix députés résidant dans la ville. En tout, Toronto compte douze membres du parlement, sénateurs compris, et Montréal vingt, ce qui fait pour ces deux villes réunies un grand total de trente-deux.
>
> En prenant la représentation moyenne du Canada, on compte un député par 25,000 habitants, et si je compte les députés demeurant dans les villes de Montréal et de Toronto, je trouve un député par 26,432 habitants. Si cet argument est admissible, l'unité de Montréal et de Toronto est seulement 1,432 de moins que dans les circonscriptions rurales ; et en réunissant les députés et les sénateurs, nous trouvons en moyenne un représentant dans l'une ou l'autre Chambre par 18,331 habitants, tandis que dans les villes de Montréal et de Toronto il y a un député ou un sénateur par 14,867.

M. CLARKE : Que l'honorable député me permette de lui rappeler que le principal organe du parti libéral prétend que quelques-uns de ces sénateurs, au lieu de représenter, représentent faussement.

M. PUTTEE : Au moyen de ce raisonnement, le président s'excusa de la faible représentation accordée aux villes. Si cette règle est bonne, comment s'applique-t-elle à la ville de Winnipeg? Si elle n'a pas son application, elle a un effet tout contraire. Dans la ville de Winnipeg, il n'y a qu'un sénateur d'établi. La population de la ville est de 42,300, et celle de la province de 212,000. En vertu du présent bill, Winnipeg a un représentant, tandis que la province a neuf députés et quatre sénateurs. Conséquemment, Winnipeg a un représentant pour 42,000 âmes, tandis que la province a un représentant pour 16,000. L'honorable député voudra-t-il me dire de quelle manière ce résultat a été obtenu ? Ce ne peut être en vertu de la règle que les députés demeurent dans les villes, parce que ce n'est pas le cas en ce qui regarde Winnipeg. Je dois dire que pour quelque raison, la ville de Winnipeg a été traitée injustement, ou négligée dans ce remaniement. Ce qui me le fait croire, c'est que le membre du comité chargé spécialement de l'affaire a parlé pendant une heure, mais ne s'est occupé tout le temps que des autres circonscriptions.

L'amendement est rejeté, et l'article est adopté.

Article 4 : Macdonald.

M. ROCHE (Marquette) : J'aimerais à savoir pourquoi le comité a dévié ici encore de la règle relative aux limites municipales, et a divisé la municipalité de Portage-la-Prairie ? Le plan n'est pas le même que celui que nous avons soumis ; mais puisque nos amendements relatifs à Dauphin ont été rejetés, je me rends compte qu'il serait inutile pour nous de soumettre des amendements à l'égard de Macdonald, car ils détermineraient le changement des limites de toutes les autres circonscriptions. Mais je demanderai comment il se fait que le comité a divisé la municipalité de Portage-la-Prairie dans le plan qu'il a soumis ?

M. DAVIS : La population de Portage-la-Prairie est de 27,732. C'est un chiffre un peu élevé ; mais on m'informe qu'un amendement doit être proposé en vue de transférer une partie de cette population à la circonscription de Souris. Les habitants se trouveront par là plus également répartis. J'ai déjà cherché à expliquer à l'honorable député que dans la délimitation des districts électoraux du Manitobta, nous avons tenu compte des townships et des rangs, mais que nous n'avons pas tenu compte des municipalités. A cet égard, nous avons adopté le plan suivi par les gouvernements provinciaux. Si l'honorable député fait l'examen de tout le projet soumis au comité, il s'apercevra qu'il n'y a pas un seul township de divisé.

M. ROCHE (Marquette) : Celle-ci n'est pas ma circonscription, et je n'y suis pas personnellement intéressé. D'un autre côté, on paraît s'être éloigné de nouveau du principe posé par le premier ministre. Au point de vue de la population, je crois qu'en vertu de l'amendement que le président a promis de soumettre, on désire annexer Argyle à la circonscription de Souris. D'un autre côté, si tous les habitants re Portage-la-Prairie étaient compris dans

Macdonald, la population se trouverait à peu près également répartie.

L'article est adopté.

L'article 5 (Marquette) est adopté.

Article 6 : Portage-la-Prairie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le président, je propose de substituer une nouvelle description de ce district à celle contenue au bill. Je comprends que cette description est dans une certaine mesure d'accord avec les représentations qui ont été faites au comité par les députés du Manitoba.

Nous n'avons pu agréer tous les amendements proposés ; car on s'est aperçu, à l'examen du bill tel que rapporté, que le changement qu'on avait l'intention de faire dans Provencher se trouvait déjà fait ; de sorte que le district est exactement en conformité de la proposition des conservateurs, et ne correspond pas à celle représentée au plan qu'on dit avoir été soumise par les libéraux de cette province. Je crois savoir qu'un ou deux des autres amendements ont été rédigés de telle manière qu'ils seront acceptables, sinon entièrement, du moins dans une très grande mesure, pour les honorables députés de la gauche.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami (M. Sutherland) s'opposerait-il à ce qu'on retint le vieux nom historique de cette circonscription ? Il lui donne le nom de Portage ; le vrai nom Portage-la-Prairie ; c'est le nom de la ville et de la circonscription provinciale, et je crois que nous ne devrions pas renoncer à ce vieux nom historique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serai heureux de me rendre à la demande de mon honorable ami (M. LaRivière), et, avec le consentement du comité, je vais inclure ce changement dans la nouvelle description que je vais proposer.

M. McCREARY : Le nom de Portage a été adopté à cause de sa brièveté ; Portage-la-Prairie nous semble être très long.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

Que la cédule du Manitoba soit amendée par la substitution de ce qui suit au paragraphe numéroté 6 :—

6. Le district électoral de Portage-la-Prairie, borné comme suit :—Commençant au point où le méridien entre les seizième et dix-septième rang, à l'ouest du méridien principal, coupe la limite septentrionale du sixième township jusqu'à son intersection avec le méridien entre les douzième et treizième rangs à l'ouest du méridien principal ; de là, dans la direction du nord, en suivant le méridien entre les douzième et treizième rangs jusqu'à son intersection avec la limite septentrionale du neuvième township ; de là, dans la direction de l'est, le long de la frontière septentrionale du neuvième township, jusqu'à son intersection avec le méridien entre les cinquième et sixième rangs à l'ouest du méridien principal ; de là, dans la direction du nord, le long dudit méridien entre les cinquième et sixième rangs jusqu'à la rive nord de la rivière Assiboine ; de là, en suivant ladite rive nord de la rivière Assiniboine, en remontant le courant, jusqu'au point où elle est coupée par la ligne entre les lots 45 et 46 dans la paroisse de High-Bluff ; de là, dans la direction du nord, en suivant ladite ligne entre lesdits lots 45 et 46, jusqu'au coin nord-ouest dudit lot 46 ; de là, dans la direction de l'est, en suivant la ligne septentronale dudit lot 46 jusqu'au méridien entre les cinquième et sixième rangs ; de là, dans la direction du nord, en suivant ledit méridien mentionné en dernier lieu jusqu'à son intersection avec la rive sud du lac Manitoba ; de là, dans la direction du sud-ouest et du nord-ouest, en suivant le rivage du lac Manitoba, jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord du quinzième township, dans le neuvième rang, à l'ouest du méridien principal ; de là, dans la direction de l'ouest, en suivant la limite nord du quinzième township, jusqu'à son intersection avec le méridien entre les seizième et dix-septime rangs, à l'ouest du méridien principal ; de là, dans la direction du sud, en suivant ledit méridien mentionné en dernier lieu, jusqu'au point de départ.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable ministre des Travaux publics voudrait-il nous dire si l'article concernant Portage la Prairie est adopté? Je croyais qu'on devait y proposer un amendement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens justement de donner avis d'un aritcle qui, je crois, sera approuvé par les deux côtés de la Chambre.

L'item ainsi amendé est adopté.

Item n° 8, Selkirk,

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose de revenir à l'item n° 9, la division électorale de Souris.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Afin de donner effet au changement proposé dans Portage-la-Prairie, il est nécessaire de faire des changements dans la division électorale de Souris, et conséquemment, je propose que la description suivante de Souris qui est conforme aux changements indiqués sur la carte, soit substituée :

Que la cédule du Manitoba soit amendée par la substitution de ce qui suit au paragraphe numéroté 9.

Le district électoral de Souris, borné comme suit :—Commençant à l'angle sud-ouest de la province du Manitoba qui est le méridien entre les vingt-neuvième et trentième rangs à l'ouest du méridien principal à son point d'intersection avec la frontière internationale ; de là dans les directions de l'Est en suivant la frontière internationale, qui est la frontière sud de la province du Manitoba, jusqu'à son intersection avec le méridien entre le 12me et 13me rangs, à l'ouest du méridien principal ; de là dans la direction du nord, le long dudit méridien, entre les douzième et treizième rangs jusqu'à l'angle nord-est de la section 12 dans le troi-

sième township, dans le treizième rang, à l'ouest du méridien principal ; de là dans la direction de l'Est et le long de la frontière septentrionale et la septième section dans le troisième township, dans le douzième rang, jusqu'à l'angle nord-est de ladite section ; de là dans la direction du nord, le long de la frontière est de la 18me section, dans lesdits troisième township et douzième rang jusqu'à l'angle nord-est de quart sud-est de ladite 18me section ; de là vers l'est, le long de la frontière septentrionale des moitiés sud des 17me et 16me sections dans ledit troisième township dans le douzième rang, jusqu'à la frontière est de la section 16 ; de là dans la direction du nord, le long de la frontière est de la section 21 ; de là dans la direction de l'est, en suivant la ligne septentrionale de la section 22 dans lesdits troisième township et troisième rang jusqu'à l'angle nord-est de ladite section ; de là dans la direction du nord, en suivant les limites est des sections 27 et 34 dans lesdits troisième township et deuxième rang, et le long de la ligne est de la section 3, dans le quatrième township, dans ledit douzième rang, jusqu'à l'angle nord-est de ladite section trois ; de là dans la direction de l'est le long de la ligne septentrionale de la deuxième section, dans ledit quatrième township, jusqu'à l'angle nord-est de ladite 2me section de l'est ; de là dans la direction du nord, le long de la limite est de la section onze, dans ledit quatrième township jusqu'à l'angle nord-est de ladite section 11 ; de là dans la direction de l'est, le long de la limite nord de la section 12, dans ledit quatrième township jusqu'à l'angle nord-est du quart nord-est de ladite section 12 ; de là dans la direction du nord, le long de la limite est de la moitié ouest de la section 13, et le long de la limite est des moitiés ouest des sections 24 et 25, toutes dans ledit quatrième township, jusqu'à l'angle nord-ouest du quart nord-est de ladite section 25 ; de là dans la direction de l'est le long de la limite nord dudit quart nord-est des sections 25 jusqu'au point nord-est de ladite section 25 ; de là dans la direction du nord, le long du méridien entre les onzième et douzième rangs à l'ouest du principal méridien, jusqu'à la limite nord dudit quatrième township ; de là, depuis le point d'intersection du méridien entre lesdits onzième et douzième rangs, avec la frontière nord dudit quatrième township ; de là, dans la direction ouest, le long de la frontière nord dudit quatrième township, jusqu'à son intersection avec le méridien entre les douzième et treizième rangs à l'ouest du méridien principal ; de là, dans la direction du nord, le long du méridien, entre les douzième et treizième rangs, jusqu'à son intersection avec la frontière nord du sixième township ; de là, dans la direction de l'ouest, le long de la frontière nord du sixième township, jusqu'à son intersection avec le méridien entre les 29me et 30me rangs à l'ouest du méridien principal, étant la frontière ouest de la province du Manitoba ; de là en suivant vers le sud ladite frontière de l'ouest de la province du Manitoba jusqu'au point de départ.

M. LaRIVIERE : Cet arrangement met Argyle dans Souris?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICE : Oui.

L'item 9 ainsi amendé est adopté.

Item 10, Winnipeg,

M. PUTTEE : L'item 10 se lit comme suit :

Le district électoral de la ville de Winnipeg, qui continuera à être constitué comme présentement.

Je trouve étrange, et tout homme de bon sens trouvera étrange autant que moi que l'on vienne nous dire que la ville de Winnipeg, qui grandit le plus rapidement dans tout le pays, une ville qui est destinée à devenir une grande métropole, le Chicago de l'Ouest, doive rester pendant dix années encore constituée comme elle l'est à présent, c'est-à-dire qu'elle continuera à n'avoir qu'un seul député au parlement. Je vais citer les chiffres du recensement, bien que l'année dans laquelle le recensement a été pris, n'était pas une année favorable dans l'Ouest, et bien que deux années aient apporté une augmentation énorme, augmentation qui sera tout aussi considérable dans les deux années à venir. Je prends donc les chiffres du recensement, et je trouve qu'à l'ouest du lac Supérieur, il y aura en vertu de ce bill 28 districts électoraux. Winnipeg ou la ville de Winnipeg sera un district avec une population de 42,314 ; le district qui viendra ensuite par le chiffre de la population, sera Kootenay avec 31,952 âmes. Dans la province même du Manitoba, où le remaniement devrait être une chose très facile de manière à égaliser la popuation, entre les dix sièges, vu qu'il n'y a pas de frontières naturelles ni de traditions à respecter, il y a deux circonscriptions, qui, mises ensemble, donnent une population totale d'un mille de moins que le district électoral de Winnipeg. Je ne vois pas pourquoi dans la division de ces circonscriptions, on en fait quelques-unes avec une population plus petite que les autres, et je vois encore moins pourquoi l'on arrange les circonscriptions de telle façon que deux électeurs dans la ville n'ont que la même représentation au parlement qu'un électeur dans la campagne.

A sa face même, ce bill montre que l'on a traité l'Ouest d'une façon différente, à cause de la rapidité de l'augmentation de sa population, et les territoires, n'étant pas des provinces, pouvaient obtenir une représentation basée sur leur population future, et on leur a accordé dix représentants. Je sais que le parlement n'a pas le droit de faire la même chose dans la province du Manitoba, mais je prétends, voyant que le principe de l'augmentation future de la population a été reconnu dans l'Ouest, que l'on ne devrait pas traiter d'une façon tout opposée la ville des Prairies, et qu'on ne devrait pas lui donner une représentation moindre que celle à laquelle elle a droit d'après sa population d'aujourd'hui, vu l'augmentation probable de la population pendant les dix prochaines années, on ne devrait pas laisser cette ville

avec un seul représentant. Je ne veux exagérer en aucune manière le développement futur de la ville de Winnipeg, mais il n'est que juste de dire que si sa population continue à augmenter dans la proportion qu'elle a augmenté depuis que le recensement a été pris, en moins de trois années elle sera la troisième ville du Canada au point de vue de la population, comme elle l'est déjà sous le rapport du commerce.

Le ministre des Finances, auquel les banques envoient leurs rapports, le ministre des Douanes et les ministres auxquels sont transmis les statistiques du commerce, et le directeur général des Postes, peuvent le dire comme moi ; d'ici à trois ans, quand bien même l'augmentation de la population ne continuerait pas dans la même proportion que pendant les deux dernières années, Winnipeg sera aussi la troisième ville du Canada sous le rapport de la population. Un délégué du conseil de ville de Winnipeg qui est arrivé à Ottawa cette semaine, prétend que la population de Winnipeg est plus près de 70,000 que de 60,000. Je ne donnerai pas ce chiffre comme authentique, parce qu'on n'a pas fait de recensement municipal depuis l'hiver dernier, mais je donnerai des faits qui, j'en suis sûr, prouveront d'une manière concluante que la population de la ville de Winnipeg à la fin de l'hiver dernier était d'au moins 54,000, et rappelons-nous que depuis ce temps-là, il nous est venu une immigration énorme. Le recensement de 1891 donne à Winnipeg une population de 26,639. Le recensement municipale de la même année donne 27,068, de sorte qu'il y a une différence d'environ 1,500 entre le recensement du Canada et celui fait par la ville. La ville fait son recensement tous les ans. En 1901 la population de Winnipeg d'après ce rencensement était de 44,768, et, d'après le recensement fédéral, 42,340, soit une différence d'un peu plus de 2,000. Cela montre que les deux recensements, chacun suivant le système d'après lequel ils sont faits, sont bien faits, la proportion de différence étant à peu près la même. Le recensement municipal de 1902 a donné 48,411, et celui de 1903, l'hiver dernier, a donné 56,741. L'augmentation est à peu près celle à laquelle nous nous attendions, et si le recensement fédéral avait été fait à peu près en même temps il montrerait au moins une population de 54,000. Bien que j'admette que ce parlement ne peut pas tenir compte de l'augmentation de la population depuis le dernier recensement, ni de son augmentation probable d'ici au prochain recensement, je prétends que cette augmentation rapide nous impose le devoir de ne pas donner à Winnipeg moins que la représentation à laquelle elle a droit d'après le rencensement de 1901. Au cours de la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre au sujet de la représentation des villes dans d'autres provinces, on a fait remarquer que l'on ne pouvait augmenter la représentation de ces villes parce que l'on diminuait le nombre des représentants dans ces provinces. Par exemple, on a dit que la province d'Ontario perdant six députés par le remaniement actuel, que les campagnes ne permettraient pas qu'on réduisît de plus que cela le nombre de leurs représentants au parlement pour augmenter celui des villes, et qu'il était déjà assez difficile de faire disparaître des sièges sans essayer plus que cela. Si vous voulez que nous augmentions la représentation des villes, a-t-on dit, dites-nous quels districts électoraux nous allons supprimer dans les campagnes.

Je n'attache pas grande importance à ce raisonnement, mais il avait un certain bon sens. Cette raison ne s'applique pas cependant au Manitoba, où le comité avait trois nouveaux députés à nommer, et où il aurait été non seulement facile, mais conforme à la justice la plus élémentaire de donner à la ville un de ces trois députés et les deux autres à la province. Ainsi que je l'ai déjà dit il n'y a pas dans cette province de traditions ni d'anciennes démarcations qu'il faut respecter ; notre population n'est pas encore accoutumée aux présentes délimitations des comtés. Elle s'attend plutôt que dans un remaniement toutes les anciennes frontières de comté seront effacées. Les choses marchent si vite chez nous que les délimitations de comté ne peuvent exister bien longtemps. De sorte que je prétends que si l'honorable membre du comité qui a exprimé le désir d'accorder deux députés à Winnipeg, y avait mis un peu de ferveur, le comité nous aurait accordé ce député additionnel, et aucune autre comté de la province n'en aurait souffert, car tous auraient leur juste représentation.

Ainsi que je l'ai déjà dit ne réponse à l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) la ville de Winnipeg à déjà aujourd'hui une population deux fois plus forte que celle des autres comtés de la province ; il faut remarquer aussi que la population des districts ruraux comprend les Indiens qui ne votent pas, parce qu'ils ne sont pas des citoyens, mais des pupilles à la charge du gouvernement. L'honorable député a compté ces Indiens dans la population, mais il faut les en déduire lorsqu'il s'agit d'établir la représentation de la province, car ils ne votent pas, et comme ils habitent tous dans la campagne et non dans la ville, c'est tout simplement augmenter l'injustice que de donner les trois nouveaux représentants aux districts ruraux et aucun à la ville de Winnipeg.

Je proposerais un amendement si j'avais l'espoir d'obtenir justice, mais je n'ai pas l'habitude de proposer des amendements simplement pour le plaisir de la chose. Je proteste donc avec toute l'énergie dont je suis capable au nom de la ville de Winnipeg contre le remaniement proposé des districts électoraux au Manitoba. Peu m'importe qui représente cette ville aujour-

d'hui ou la représentera dans l'avenir ; je ne veux pas savoir non plus quels sont ceux qui représentent les comtés que nous remanions dans les autres parties du pays, car je veux discuter cette question sans m'inquiéter si ce que l'on propose augmente ou diminue les chances de réélection d'un député ou d'un autre. Comme mandataires du peuple nous ne devons avoir en vue que l'intérêt du public et nous avons pour devoir de déterminer les districts électoraux de façon que les électeurs puissent envoyer à Ottawa des représentants de leur choix.

La ville de Winnipeg est donc d'avis qu'elle a été injustement traitée. Peu m'importe qui représentera cette ville dans le prochain parlement. J'espère quelle enverra à Ottawa celui que la majorité aura librement choisi, mais je prétends que suivant toutes les règles de la justice, suivant le droit et les faits que l'on doit prendre en considération dans le remaniement des sièges électoraux, Winnipeg a droit par sa population à envoyer deux députés au prochain parlement.

M. DAVIS : Je veux appeler l'attention de l'honorable député sur le fait, que la population de la ville de Winnipeg d'après le dernier recensement est de 42,000 âmes. Mais il dit que la population augmente rapidement et je le crois comme lui. Je ne doute pas que la population de Winnipeg dépasse aujourd'hui 42,000 âmes. Mais malheureusement pour l'honorable député la base du remaniement actuel est le dernier recensement, et nous ne pouvons tenir compte d'aucune augmentation de population qui a eu lieu depuis. D'après sa doctrine les Territoires du Nord-Ouest auraient droit à 15 députés au lieu de 10 que l'on nous donne. Si nous donnions deux représentants à Winnipeg cela ferait un député par 21,000 âmes, ce qui serait moins que la base de la représentation dans les districts ruraux puisque Brandon a 25,000, Dauphin 22,000, Lisgar 24,000, Dufferin 23,000, Marquette 20,000, Macdonald 34,000, Selkirk 24,000 et Minto 20,000. L'honorable député a dit que la population de Selkirk n'était que 19,000 parce qu'il y avait dans ce district un certain nombre d'Indiens.

M. PUTTEE : J'ai dit que c'était vous qui aviez dit cela.

M. DAVIS : Oui, je l'ai dit. Mais supposons qu'il y ait quelques Indiens dans le comté de Selkirk, n'y a-t-il pas quelques Chinois dans la ville de Winnipeg, et bien qu'ils ne soient peut-être pas aussi nombreux que les Sauvages dans Selkirk, ils comptent pour quelque chose.

M. PUTTEE : Ils sont citoyens et les Indiens ne le sont pas.

M. DAVIS : Les Chinois sont citoyens ! C'est la première fois que j'entends dire que les Chinois sont citoyens et électeurs. Mais à part cela nous ne pouvions pas, dans la répartition des sièges au Manitoba, donner deux représentants à Winnipeg, parce que sa population n'arrivait pas à la base fixée. Pour ma part, j'aimerais bien à voir Winnipeg obtenir deux députés, mais pas aux dépens des districts ruraux. Mon honorable ami de Lisgar, M. Stewart a représenté 45,000 âmes pendant ce parlement, et je suis certain qu'une ville dont la population est concentrée dans deux ou trois milles d'étendue sera parfaitement représentée par mon honorable ami (M. Puttee), et je ne crois pas qu'elle souffre beaucoup si elle n'a pas un deuxième représentant.

M. PUTTEE : Mon honorable ami me demande de me rappeler que le remaniement actuel se fait d'après le recensement de 1901. Je l'ai dit avant lui. Mais j'ai dit que l'augmentation survenue dans la population de Winnipeg depuis ce recensement, de même que l'augmentation considérable qui s'annonce, au lieu d'être une raison pour traiter injustement Winnipeg, aurait dû plutôt engager le comité à lui accorder autant d'avantage que possible eu égard aux circonstances. L'honorable député a prétendu que la population de Winnipeg ne lui donnait pas strictement droit à deux députés. C'est vrai. Mais ce qui est vrai aussi c'est que si elle a le sixième de la population de toute la province, il devrait être plus juste et équitable qu'elle ait un cinquième de la représentation que d'en avoir seulement le dixième. En ne donnant à Winnipeg qu'un dixième de la représentation vous lui faites une grande injustice, parce que nous savons tous que Winnipeg grandit rapidement et que sa population doit continuer à augmenter. Elle doit augmenter plus rapidement en proportion, non seulement plus que le reste du Manitoba, mais plus que tous les territoires du Nord-Ouest. La province du Manitoba est de moyenne étendue, mais elle est comparativement assez peuplée. Le taux de l'augmentation dans les districts ruraux de la province ne dépassera pas dans l'avenir ce qu'il a été dans le passé. L'augmentation va surtout se faire dans les Territoires du Nord-Ouest. Le seul endroit dans Manitoba qui devrait augmenter rapidement est la ville même que je représente, et il serait plus juste qu'elle eût un cinquième de représentants de la province qu'un dixième seulement.

M. McCREARY : Je me lève pour protester contre une remarque de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee). Il prétend que parce que le comté de Selkirk a une population de 6,000 Indiens, ces Indiens ne devraient pas être comptés dans sa population et on ne devrait pas dire que Selkirk a une population de 24,000.

M. PUTTEE : J'ai dit qu'il y avait 6,000 Indiens dans le Manitoba, et le député de Saskatchewan (M. Davis) a dit qu'un grand nombre de ces Indiens étaient dans Selkirk.

M. McCREARY : J'admets qu'il y a un certain nombre d'Indiens dans Selkirk,

mais ces Indiens ne sont pas des Indiens dans le sens ordinaire du mot. Ce sont des Indiens qui travaillent à la terre au lieu de gagner leur vie à la pêche, à la chasse, ou à flâner. La réserve qui touche à la ville de Selkirk compte 1,774 Indiens, et il n'y en a que 9 qui sont des sauvages de pur sang.

M. PUTTEE : L'Indien est-il un citoyen ou est-il sous la tutelle du gouvernement?

M. McCREARY : Il est sous la tutelle du gouvernement en ce sens qu'il ne vote pas, mais il travaille tout autant que n'importe qui dans la ville de Winnipeg, et il travaille bien. Ceux qui emploient des Indiens aux travaux de la forêt ou aux travaux des champs disent que ce sont les meilleurs ouvriers qu'ils peuvent avoir. Selkirk, qui a une population de 24,000 âmes, augmente, et sa population a augmenté depuis le dernier recensement plus vite que celle de la ville de Winnipeg. Le pays au nord de Stonewall sur la rive ouest du lac Winnipeg, 65 milles au nord-est de la première méridienne, a reçu une immigration de 2 à 3,000 âmes, et entre la ligne frontière d'Ontario et la ville de Winnipeg il s'est établi encore deux à trois mille immigrants, de sorte qu'il doit y avoir aujourd'hui dans le comté de Selkirk 4 ou 5,000 âmes de plus que le recensement n'en indique. Je crois que les Métis et les Indiens ont droit d'être représentés dans cette Chambre tout comme s'ils étaient électeurs.

Ce sont ces Métis et ces Indiens des bords de la rivière Rouge qui ont formé une barrière entre les Sauvages de l'ouest et le Canada avant la Confédération, et si ce n'eut été de ces Métis et de ces Indiens, l'entrée de la province du Manitoba dans la Confédération aurait probablement coûté beaucoup de sang et d'argent. Ce sont eux qui ont pris charge des prisonniers qui se sont échappés de fort Garry et les ont conduits jusqu'à la frontière. Je sais parfaitement qu'en vertu de la constitution nous ne pouvons avoir qu'un député par 23 ou 25 mille de population, mais en même temps j'aime à croire que l'honorable premier ministre trouvera moyen de donner un autre député à la ville de Winnipeg. Je crois que l'honorable premier ministre voterait, comme je voterais moi-même, pour un amendement à cet effet, si l'honorable député de Winnipeg en proposait un. La ville de Winnipeg pendant les derniers dix ans a augmenté sa population de 25 à 42 mille. L'augmentation a été tellement forte, qu'elle nous justifie de prédire qu'au prochain recensement la population sera de 125,000. Il est malheureux que lorsque Manitoba est entré dans la Confédération on n'ait pas décrété que le recensement serait fait tous les cinq ans, et que sa représentation au parlement fédéral serait répartie tous les cinq ans d'après ce recensement. Si le recensement se faisait tous les cinq ans au Manitoba je n'ai aucun doute que cette province aurait justice. Les territoires du Nord-Ouest, avec une population de 160,000 âmes ont dix représentants tandis que la province de Manitoba n'a que le même nombre pour une population de 260,000. La faute a été commise par les députés de la gauche en 1870, lorsque la province est entrée dans la Confédération. Cette faute a été répétée en 1881, lorsque la province a été agrandie, et nous voyons que le parti conservateur dans la Chambre provinciale de Manitoba, lorsqu'il aurait pu, il y a deux ans, augmenter la représentation de Winnipeg, a laissé à cette ville le même nombre de trois représentants pour la Chambre provinciale, que lui avait donné le gouvernement de l'honorable M. Greenway en 1882, lorsque sa population n'était que de 25,000 âmes. Je suis heureux d'entendre l'honorable député de Winnipeg parler avec autant d'espoir de l'avenir de cette ville. Il a montré par les statistiques des postes et des douanes que Winnipeg venait en troisième lieu parmi les villes du Canada, comme elle le sera avant peu par sa population. Je crois avoir vu dans le journal de l'honorable député et je crois même de lui avoir entendu dire dans cette Chambre, qu'il ne voulait plus avoir d'autres immigrants dans la ville de Winnipeg, de sorte que s'il n'en dépend que des efforts de l'honorable député de Winnipeg, la population de cette ville diminuera au lieu d'augmenter.

M. PUTTEE : L'honorable député se trompe entièrement.

M. McCREARY : Le conseil des arts et métiers, dont l'honorable député est un des principaux membres, et le journal même de l'honorable député, ont formellement déclaré qu'ils ne voulaient plus que l'on amenât d'autres ouvriers dans la ville de Winnipeg, et les déclarations de l'honorable député équivalent virtuellement à dire qu'il ne veut pas avoir de nouveaux immigrants à Winnipeg. Je demanderai à l'honorable chef du gouvernement de vouloir bien étudier la question en vue de voir s'il ne sera pas possible de changer la loi de façon à donner au Manitoba des recensements tous les cinq ans, ce qui aurait sans aucun doute l'effet de montrer que cette province a droit à une représentation plus forte que celle qu'elle a présentement.

M. PUTTEE : L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) devrait mieux se renseigner avant de parler. Il demande que le recensement soit fait tous les cinq ans, lorsque la chose existe déjà.

M. McCREARY : Pas pour les fins de la représentation.

M. PUTTEE : Malheureusement nous ne pouvons pas changer la représentation tous les cinq ans. Quant à l'autre sujet, on sait que l'honorable député a été commisssaire d'immigration et il est en conséquence porté à considérer les questions d'immigration de la même manière qu'on les considère dans

les bureaux d'immigration du gouvernement, où l'on croit avoir le droit de représenter faussement ma position en matière d'immigration. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre ou dans la province de Manitoba un citoyen de Winnipeg plus loyal que moi envers sa ville. Je suis allé au Manitoba pour y rester et je veux voir la ville grandir et augmenter, mais sur des bases convenables. Je ne veux pas que Winnipeg devienne un centre d'ouvriers à bon marché.

M. KEMP : Il est malheureux que pendant toute cette discussion l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) n'ait pas pu obtenir l'attention de l'honorable premier ministre, surtout lorsque l'honorable député de Selkirk nous déclare qu'avant le prochain recensement Winnipeg aura une population de 125,000 âmes.

Je crois qu'il ne se trompe pas. Il me semble que le comité aurait pu dévier un peu de la règle et prendre en considération le fait que 125,000 âmes ne seront représentées que par un député. Winnipeg est destiné devenir une des plus grandes villes du pays. Elle occupe maintenant le troisième rang par ses recettes de douane et par ses affaires de banque, et il est regrettable que l'on ne prenne pas ces choses en considération.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) devrait admettre que le gouvernement a tenu compte de l'augmentation probable du Manitoba, y compris la ville de Winnipeg. On a déjà donné à la Chambre une explication complète au sujet de l'augmentation de quatre représentants accordés à cette province, et le comité aurait été injuste si, au lieu de répartir cette augmentation entre les districts ruraux qui couvrent une grande étendue de territoire et dont la population augmente rapidement, il avait augmenté la représentation de Winnipeg. Tous ceux qui ont un peu d'expérience commerciale et politique savent que l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) a dit la vérité, et nous espérons tous que les prophéties de cet honorable député se réaliseront. Je crois moi-même que si le pays maintient au pouvoir le même bon gouvernement que nous avons aujourd'hui, la ville de Winnipeg aura dans quelques années non pas 125,000 âmes seulement, mais 250,000 et que la province de Manitoba aura augmenté en proportion. Le temps n'est pas éloigné où la représentation de la ville de Winnipeg et de la province de Manitoba sera augmentée.

L'item est adopté.

Article (d).

L'honorable ministre de la Justice propose : que les mots " avec les îles situées dans la rivière Richelieu en face " soient rayés.

Il n'y a pas d'îles à cet endroit ; il n'y a pas même de rivière.

L'item ainsi amendé est adopté.

Paragraphe (G).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose :

Que le paragraphe (g) page 9 soit amendé en effaçant ledit paragraphe et en lui substituant le suivant :—

(g) Que cete partie de la paroisse de Sainte-Helène, dans le district électoral de Bagot, déjà détachée de ladite paroisse pour les fins municipales pour faire partie de la paroisse de Saint-Eugène de Grantham, soit transférée dudit district électoral de Bagot au district électoral de Drummond et Arthabaska.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose :

D'effacer de la première ligne du paragraphe (g) les mots "Sainte-Justine."

L'amendement est adopté.

Paragraphe (I).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose d'ajouter :

Qu'une partie de la paroisse de la Visitation de la Bienheureuse Vierge-Marie, soit détachée de la paroisse de Sainte-Monique, dans le comté de Nicolet ; aussi que cette partie de la paroisse de Saint-Cyrille de Wendover soit annexée à la paroisse Saint-Joachim de Courval.

L'amendement est adopté.

Paragraphe (l).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose :

D'amender le paragraphe (k) en y ajoutant, après le mot " Lourdes," dans la troisième ligne, les mots suivants :—

Aussi les lots dudit canton faisant partie de la municipalité de Somerset-sud dans les quatrième, cinquième, sixième, et septième rangs dudit canton de Standfold.

L'amendement est adopté.

Paragraphe (l).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose :

D'amender le paragraphe (1) en effaçant les mots paroisse de Grand'Mère " et " Saint-Jean des Piles."

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'au sujet de ces amendements il y a eu entente avec mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), car je ne connais pas la portée des amendements que l'honorable ministre de la Justice a fait adopter. Je ne sais pas non plus si ces amendements sont conformes à l'arrangement intervenu entre l'honorable ministre de la Justice et mon honorable ami de Jacques-Cartier, et je veux qu'il soit bien entendu que lorsque celui-ci sera de retour il pourra soulever toutes les objections qu'il croira justes et faire toute la discussion qu'il aurait faite ce soir s'il eût été présent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'entente est que toute la question reste ouverte jusqu'à ce que l'honorable député de Jacques-Cartitr ait eu le temps de se rendre compte de la portée des amendements. Le

but de ces amendements est de mettre les districts électoraux conformes aux frontières municipales. Certains changements ont eu lieu dans l'érection des paroisses en certains endroits, et le but de ces amendements est de rendre les frontières de comtés conformes aux frontières de ces paroisses. Mais comme je l'ai dit, toute la question reste ouverte jusqu'au retour de l'honorable député de Jacques-Cartier. Je veux aussi proposer d'ajouter à l'article les paragraphes suivants :

5. Les limites de tout district électoral borné par une rivière s'étendant jusque dans le milieu de la rivière.

6. La proximité d'une île ou îlôt d'un district électoral est mesurée par la distance entre les bords de l'île ou de l'îlôt et la rive du district électoral opposé.

Ces amendements sont tirés des statuts revisés de la province de Québec, articles 67 et 68, qui se rapportent aux limites territoriales de nos districts électoraux.

L'amendement est adopté.

Districts électoraux de la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : Le remaniement fait perdre deux députés à la province de la Nouvelle-Ecosse et le comité s'est entendu sur l'endroit où un de ces députés devait être supprimé. La population des différents comtés indiquait bien clairement que le comté de Pictou devait perdre un représentant. Il n'y a pas eu de dispute au sujet de la délimitation des comtés, excepté au sujet de trois comtés du Cap-Breton, Victoria et Richmond. La majorité du comté croyait que le comté de Cap-Breton devait être divisé, et qu'une partie de ce comté aurait dû être ajoutée au comté de Victoria pour former un district électoral, et le reste du comté constituer un autre district électoral. Je me suis fortement opposé au morcellement du comté de Cap-Breton. La seule alternative semble être d'unir le comté de Victoria au comté de Richmond et de faire de ces comtés un seul district électoral. La question a été discutée plus ou moins devant le comité et la majorité s'en est tenue à sa première décision. Le comté de Cap-Breton avait en 1891, si je ne me trompe pas, une population d'environ 34 milles âmes. On accordait alors deux députés à ce comté. On prenait en considération non seulement la croissance de la population dans ce comté mais aussi son importance commerciale. C'est un comté ou il y a des dépôts de houille considérables, et qui a une grande importance commerciale.

M. KENDALL: Puis-je demander à l'honorable chef de l'opposition à quelle époque on a donné ces deux députés au Cap-Breton ?

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'était en 1891, peut-être aussi auparavant.

M. FITZPATRICK.

M. KENDALL : C'était 20 ans avant 1891.

M. R. L. BORDEN : Cela rend ma cause encore plus forte parce qu'alors on a donné deux représentants à ce comté lorsque sa population était beaucoup moins élevée que 34 mille. Je suis heureux que mon honorable ami ait appelé mon attention sur ce point. Peut-il me dire quelle était la population de ce comté en 1891 ?

M. BELL : Trente et un mille.

M. R. L. BORDEN : Si le comté de Cap-Breton en 1891 avec une population de 31,000 avait droit à deux députés, et s'il a toujours eu cette représentation depuis, on devrait supposer alors qu'en 1901 lorsqu'il avait une population de 49,166, soit environ 18 mille de plus qu'il est nécessaire, il devrait encore avoir droit au moins à la même représentation. Cela est d'autant plus vrai que les habitants du comté de Cap-Breton sans distinction de faite politique, sont fermement d'opinion que la population est aujourd'hui de 60 mille. Mes honorables amis du Cap-Breton qui connaissent mieux que moi, sont du même avis, et des personnes qui n'ont pas l'habitude d'exagérer ont dit que la population du comté est plus près de 70 mille que de 60 mille. Mais prenons le chiffre de 60 mille au sujet duquel les honorables députés du comté s'accordent. Si une population de 31,000 en 1891 donnait au comté de Cap-Breton droit à deux députés, une population de 49,166 en 1901, ou 60 à 70 mille aujourd'hui, devrait lui donner droit à la même représentation.

Mais on ne la lui donne pas; et bien que sa population soit rendue à 60,000 on lui ajoute encore les 10,071 âmes du comté de Victoria, sans augmenter sa représentation, qui reste ce qu'elle était lorsqu'il avait 31,000 de population. C'est un arrangement très extraordinaire que je ne suis pas disposé à approuver. Non seulement le comté de Cap-Breton accuse une augmentation énorme de population, mais il montre aussi des intérêts commerciaux beaucoup plus considérables qu'autrefois. Trois grandes compagnies du charbon et la colossale industrie de l'acier sont établies dans ce comté et je crois que sa liste d'électeurs comprend aujourd'hui près de 16,000 à 17,000 noms. Mes honorables amis du Cap-Breton sont plus au fait que moi de la situation et me corrigeront si je me trompe. On m'a dit que la liste électorale comprenait dans le moment 16,000 électeurs. Peut-on dans ces circonstances justifier la diminution de la représentation du comté du Cap-Breton? Qu'avait-on comme alternative? J'admets que l'alternative qu'on offrait au comité n'était pas sans difficultés. On proposait d'unir les comtés de Victoria et de Richmond. Cette union aurait certainement égalisé la population d'une façon plus équitable. La population du comté de Cap-Breton

d'après le recensement est de 49,166 ; d'après les estimations de mon honorable ami de Cap-Breton, elle est aujourd'hui au moins de 60,000, et en lui donnant deux députés chacun d'eux représentera, d'après les chiffres du recensement, 24,500 âmes, ou d'après l'estimation de mon honorable ami 30,000 de population. Les comtés de Richmond et de Victoria ont respectivement une population de 13,515 et 10,571 ; en les unissant vous avez une population totale pour ces deux comtés de 24,086. Il n'y a donc aucun doute qu'au point de vue de la population que cet arrangement serait le meilleur, mais ces deux comtés ne se touchent pas, et la question est de savoir si cela doit avoir plus de poids que les considérations de population. Nul doute qu'il y a là une difficulté, mais je ne crois pas qu'elle soit suffisante pour justifier le comité ou cette Chambre de repousser la proposition que j'ai faite, et accepter celle de la majorité du comité. Je crois qu'il est plus dans l'intérêt de la province de la Nouvelle-Ecosse, dans les intérêts des électeurs du Cap-Breton et aussi de ceux de Richmond et Victoria que ces deux derniers comtés soient unis en un seul district électoral, que d'ajouter le comté de Victoria au comté de Cap-Breton et de diviser ensuite ces comtés unis en deux districts électoraux. La majorité du comité ne me semble pas non plus avoir tenu beaucoup compte dans la division du comté de Cap-Breton, d'une raison qui a eu beaucoup de poids dans les décisions du comité au sujet d'autres comtés. Il y a plusieurs comtés dans le Canada, le comté d'Halifax, la ville d'Ottawa, et le comté de Cap-Breton où il existe une espèce de loi non écrite, une coutume qui a toujours été religieusement observée. La population de ces différents endroits ne professe pas la même religion—M. le Président, je serais heureux si vous pouviez rétablir l'ordre dans le comité, assez pour que je puisse me faire entendre ; si vous ne le pouvez pas je proposerai que la séance du comité soit levée jusqu'à ce que l'ordre soit suffisamment rétabli. Jusqu'à présent j'ai eu peine à me faire entendre et nous ne pouvons pas continuer à siéger ainsi. Je ne m'objecte pas à une conversation ordinaire, mais lorsque nous entendons des députés parler à aussi haute voix que moi-même, je refuserai certainement de laisser le comité continuer à siéger de cette façon. Je ne suis pas généralement très particulier à ce sujet, mais il y a des limites que l'on ne peut pas dépasser sans rompre le décorum que l'on doit observer dans cette Chambre.

Au sujet des comtés dont je parlais plus haut j'ai dit que cette loi non-écrite, avait été observée dune façon harmonieuse et de bonne foi dans ces comtés, y compris celui de Cap-Breton, et bien que je n'attache pas une trop grande importance à des questions de ce genre, nous devrions ne pas froisser les sentiments de la population au sujet de coutumes qui existent depuis environ un quart de siècle. Je sais que ces considérations ont eu beaucoup de poids auprès du comité lorsqu'il s'est agi de la division de la ville d'Ottawa ; elles ont eu aussi du poids au sujet d'autres comtés, mais elles ne semblent pas avoir du tout pesé sur le comité dans la division du comté de Cap-Breton, et la majorité du comité a décidé que le comté de Cap-Breton, ou plutôt les comtés unis de Cap-Breton et Victoria seront divisés en deux districts électoraux, ce qui fait qu'il sera peut-être difficile de continuer l'entente qui a existé, me dit-on, dans ce comté depuis plusieurs années, quels qu'en soient les mérites.

Je ne prétends pas cependant connaître suffisamment pour pouvoir me prononcer avec autorité. On m'a représenté que l'on devrait tenir compte de ces considérations dans le remaniement de ces comtés, mais ceux qui connaissent mieux que moi les détails pourront en parler avec plus d'autorité que je pourrais le faire. Je parle de cette question parce que je sais qu'elle a eu un certain poids ailleurs, et il me semble qu'en vertu du même principe et des mêmes considérations le comté de Cap-Breton devrait être traité de la même manière.

M. MATHESON : Le discours du chef de l'opposition montre évidemment qu'il ne connaît pas le sujet qu'il a voulu traiter. S'il proposait d'unir le comté de Victoria au comté de Yarmouth ou à un autre comté à l'autre bout de la province, cette proposition aurait autant de bon sens. Il est bien connu que le comté de Victoria est situé à l'extrémité nord du Cap-Breton, tandis que Richmond est situé à l'extrémité sud de l'île et est séparé de Victoria par les lacs de Bras d'Or, qui ont 400 milles de rives et qu'il n'y a pas de communication entre ces deux comtés. J'ai entendu beaucoup de critique du remaniement de la carte électorale dans tout le Canada, mais je doute fort que l'on puisse trouver une proposition semblable à celle-ci dans tout le bill actuel. De fait, je ne crois pas que l'on puisse en trouver une semblable dans le remaniement de 1882. Ce plan doit être venu en rêve à l'honorable député lorsqu'il était malade. S'il avait été en bonne santé, je suis certain qu'il n'aurait jamais eu l'idée d'un plan de ce genre. Il me fait peine de le voir se laisser entraîner dans de tels projets. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de m'arrêter plus longtemps sur ce sujet tant l'idée est sangrenue et indigne d'être prise au sérieux ; aussi je ne crois pas que le comité voudrait en prendre la responsabilité. Si le projet de l'honorable député était mis à exécution, il pourrait en faire une relique, car il n'y a rien de semblable dans le ciel, sur la terre ni dans les enfers. Dans ces circonstances je ne crois pas devoir m'en occuper plus longtemps.

M. R. L. BORDEN : Je ne savais pas que ma proposition avait piqué mon honorable ami si au vif et qu'il se sentait si faible dans le comté de Victoria. Pour dire qu'il n'y a

pas d'autres cas semblables à celui-ci, il est évident qu'il n'a pas suivi attentivement le débat qui a eu lieu au sujet d'un district électoral de Manitoba séparé en deux par un lac beaucoup plus large que Bras d'Or entre Victoria et Richmond.

M. MATHESON : Quelle largeur ?

M. R. L. BORDEN : Quelle est la largeur la plus étroite du lac Bras-d'Or, entre les deux comtés ?

M. MATHESON : Il y a 400 milles de côte à parcourir. Mais supposons que l'on n'ait que la moitié de cela à parcourir, cela fait 200 milles.

M. R. L. BORDEN : Ne peut-on pas traverser le lac en été ? L'honorable député veut-il nous dire quelle est la distance entre les deux rives les plus rapprochées ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton): Je ne connais pas au juste les distances mais je suppose que la partie la pus étroite de Bras d'Or est entre la baie de l'ouest et le havre Mackinnon, environ 12 à 15 milles. La seule communication entre le comté de Victoria et le comté de Richmond se fait au moyen d'une ligne de steamers qui naviguent depuis Baddeck jusqu'au canal Saint-Pierre. Depuis le canal Saint-Pierre jusqu'au Grand Détroit la distance est environ de 25 à 30 milles, et je m'accorde avec presque tout ce que l'honorable chef de l'opposition a dit au sujet de cette proposition. Comme lui je suis opposé à la division du comté de Cap-Breton. Je préférerais beaucoup qu'il ne fût pas divisé. Il y a plusieurs raisons qui militent en faveur du maintien de l'état de choses actuel. Malheureusement, cependant, le comité a jugé à propos d'ajouter le comté de Victoria au comté de Cap-Breton. Le comité avait ensuite à décider s'il diviserait Cap-Breton et Victoria unis en deux districts électoraux, ou s'il ferait élire les deux députés par tout le comté votant ensemble comme présentement. Il y a des raisons peut-être pour continuer à en agir ainsi, mais il y en a aussi à l'encontre.

J'ai lieu de croire que peu de membres de cette Chambre ont visité ce pays, mais ceux qui le connaissent savent que Victoria et le Cap-Breton forment un territoire étendu et extrêmement long, 125 à 150 milles. Je considère que ce territoire est trop grand et, d'après mon judgement, si le comté de Victoria doit être joint au Cap-Breton, plusieurs raisons militeraient en faveur d'une division en deux collèges électoraux. Il est superflu de soumettre ces raison au comité ; elles sont de peu d'importance pour lui. Mais, au meilleur de ma connaissance, l'intérêt de cette circonscription serait mieux sauvegardé en la divisant en deux plutôt qu'en lui accordant deux députés pour le même district. Je reconnais que le Cap-Breton n'a aucun droit d'intervenir en se basant sur la population ; je m'accorde parfaitement sur cette partie de la proposition avec le chef de la gauche. La population du comté de Cap-Breton a augmenté et continue à augmenter rapidement depuis 1901. Mais il y avait des raisons—et l'honorable chef de l'opposition a donné des raisons—en sens contraire de la réunion des comtés de Victoria et de Richmond. Ceux qui connaissent le pays admettront volontiers qu'il n'existe entre les deux comtés aucune communauté d'intérêt. On s'est étendu longuement sur cette question de communauté d'intérêt, et je suis prêt à concéder qu'elle a sa raison d'être. Je ne suis pas prêt à fermer les yeux sur la position bien tranchée prise par le comté de Victoria. Je ne suis pas disposé à méconnaître l'importance des opinions des intéressés du comté de Victoria. Il est à ma connaissance que la population de là-bas, ayant appris qu'on devait déranger les limites de ce comté, préfère s'annexer au Cap-Breton, parce que toutes ses affaires se font à peu près exclusivement avec le comté de Cap-Breton. Depuis plusieurs années ces deux comtés font le commerce entre eux d'une manière très suivie. Tout en regrettant—et pour de bonnes raisons cette annexion de Victoria au Cap-Breton, au préjudice des relations établies depuis nombre d'années qui seront interrompues par ce changement, je suis forcé de reconnaître que c'est peut-être le meilleur moyen de sortir de la difficulté. L'honorable chef de l'opposition a fait remarquer qu'il est inévitable de déranger certaines manières d'être subsistant au Cap-Breton depuis un grand nombre d'années. Je ne crains aucune difficulté de ce côté. Quant à la question religieuse au Cap-Breton, je suis bien convaincu qu'elle ne sera soulevée ni dans ce comté ni dans l'autre. J'ose espérer que la question se règlera sans encombre, malgré les différences d'opinion qui règnent dans le moment. On fera certainement des mécontents, mais cela est inévitable. Le parti politique auquel j'appartiens n'y gagne absolument rien, et personnellement je n'en retirerai aucun avantage comme homme politique. En même temps, j'admets qu'on ne pouvait pas faire mieux dans les circonstances. Ni l'un ni l'autre des partis politiques dans le comté de Cap-Breton n'attachent de signification à cette division, au point de vue de l'intérêt de parti. Le principal organe conservateur a été un des premiers à préconiser cette division. Pour terminer, je déclare de nouveau que j'aurais préféré de beaucoup que Cap-Breton eût été laissé intact ; d'un autre côté je ne puis fermer les yeux sur les difficultés que présente la proposition soumise par le chef de l'opposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les différences d'opinion concernant le remaniement électoral dans la Nouvelle-Ecosse sont réellement de peu de conséquence, puis il me fait plaisir de constater qu'elles n'ont aucune signification politique quelconque.

En premier lieu, nous sommes tous d'accord que la Nouvelle-Ecosse doit perdre deux députés. Ce point ne laisse aucun doute. Il y a une entente qu'on doit en enlever un au comté de Pictou, qui, depuis un grand nombre d'années a une population moins considérable que le comté de Cumberland, lequel n'a qu'un député, tandis que Pictou en a deux ; pour cette raison il va sans dire qu'on enlèvera à Pictou un député. Il nous faut ensuite en supprimer un autre quelque part. Je suis d'accord avec le chef de l'opposition que cet autre sera ôté à la partie orientale de la province qui forme l'île du Cap-Breton. Autrefois on parlait du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse comme étant deux endroits différents. Encore aujourd'hui on vous demandera au Cap-Breton si vaus venez de la Nouvelle-Ecosse, et vice versa. On peut considérer l'île du Cap-Breton comme un tout ayant son existence propre. Actuellement il comprend les quatre comtés d'Inverness, Richmond, Cap-Breton et Victoria; d'après le dernier recensement, sa population était de 97,605 âmes, un peu moins que le nombre requis pour avoir droit à quatre députés en suivant la règle générale. Actuellement, l'île du Cap-Breton a cinq députés, et, comme l'indique le chiffre que je viens de citer, sa population n'est pas tout à fait assez nombreuse pour avoir droit à quatre représentants, de sorte que nous ne commettons aucune injustice en reduisant le nombre de ses députés à quatre. Même dans cette occurrence l'île du Cap-Breton sera encore favorisée si on tient compte du chiffre de sa population. Nous sommes donc d'accord pour enlever un représentant à Pictou, et un autre à l'île du Cap-Breton.

Ceci nous conduit au point final, à savoir lequel des comtés du Cap-Breton nous allons retailler, et encore sur ce point, je suis d'accord avec le chef de l'opposition que ce doit être le comté de Victoria. C'est la plus petite division électorale de la Nouvelle-Ecosse, et comme il a été décidé qu'un des députés du Cap-Breton devra disparaître, il est naturel de fixer les yeux sur la division électorale la moins considérable. Il nous reste donc à examiner ce que nous allons faire du comté de Victoria. Nous admettons de part et d'autre qu'il faut en disposer d'une manière quelconque, et le point à régler est son annexion à un des comtés voisins. J'admets sans hésiter que le chef de l'opposition a raison si on ne tient compte que de la population.

Richmond compte 13,515 habitants, et Victoria n'en a que 10,571. Les deux réunis n'arrivent seulement qu'à 24,086, nombre inférieur à l'unité requise pour avoir droit à un député. Pour cette raison l'union des deux comtés proposée par mon honorable ami paraît tout à fait équitable en se basant seulement sur la population ; et, si nous n'avions pas d'autres questions à considérer, j'accepterais tout de suite comme juste et raisonnable la proposition de mon honorable ami. Mais ici surgit cette question qui a été jugée tant de fois au cours du présent débat, et qui n'a jamais trouvé une meilleure application, la communauté d'intérêt. En réalité il n'existe aucune communauté d'intérêts, entre les deux comtés que l'honorable député veut réunir. Comme l'a fait remarquer à juste titre l'honorable représentant de Richmond (M. Matheson), ils sont séparés par les eaux du lac du Bras d'Or, et il n'existe aucune voie de communication régulière entre les deux comtés. En réalité les habitants de ces deux comtés n'ont presque pas de relations entre eux, bien que l'un et l'autre appartiennent à l'île du Cap-Breton. Cela est tellement le cas que je suis porté à croire que personne dans le comté de Richmond ne veut être uni à Victoria, et que la population de Victoria a le même sentiment à l'égard de Richmond. La réunion proposée par mon honorable ami ne plairait à personne, ni dans l'un des comtés ni dans l'autre.

Après avoir constaté qu'il n'existe pas de communauté d'intérêts, qu'on ne rencontre pas ces conditions auxquelles nous attachons tous une grande importance, lorsqu'il s'agit de réunir deux comtés, force nous est faite de regarder ailleurs pour disposer du comté de Victoria d'une autre manière. A cet effet j'ai préparé deux cartes pour rendre la chose plus claire. Dans la carte que voici vous voyez les divisions électorales telles que proposées par le comité. Il prend les comtés du Cap-Breton et de Victoria et les réunit ; mais comme elles présentent pour une seule circonscription électorale un territoire très étendu, avec beaucoup de difficultés de communication, considérant que l'on ne peut pas en faire une seule circonscription, nous avisons ensuite à la meilleure manière de tracer une ligne de division raisonnable. Vous remarquerez que la partie de droite représentée sous une même couleur, forme un tout compact. Il ne saurait être question ici de faire des découpures dans le but de détacher une municipalité ou un township d'un des comtés pour l'ajouter à l'autre ; c'est un district conpact qui ne se prête pas à cela. Là, vous voyez également un district compact qui se projette vers le cap Nord. Encore dans ce cas-ci, il n'y a pas moyen de faire du découpage pour déplacer certaines parties ; de part et d'autres vous avez un tout bien défini et pratiquement indivisible. Par conséquent, au point de vue géographique il n'y a aucune difficulté à justifier la division réclamée par les circonstances.

Voyons maintenant la division proposée par le chef de la gauche. Il propose la création d'un comté en réunissant les comtés de Richmond et de Victoria. Cette carte n'indique pas, comme on le croit peut-être, deux divisions électorales distinctes.

Les deux parties coloriées en jaune forment une circonscription selon la proposition du chef de la gauche. Elles sont séparées

par les eaux du lac du Bras-d'Or. Nulle part elles ne se touchent ; ce sont des unités séparées par les eaux du lac du Bras-d'Or, et il n'existe pas la moindre communauté d'intérêts entre les deux, pas la moindre connexité, dont nous reconnaissons tous l'importance, en autant qu'il est possible de l'établir. Pour toutes ces raisons, étant donné que mon honorable ami et moi-même sommes d'accord sur la nécessité de disposer du comté de Victoria, toute l'affaire se réduit à la question de savoir si nous allons annexer Victoria au comté du Cap-Breton, ou si nous allons l'attacher à un comté dont il est séparé complètement par les eaux du lac du Bras-d'Or.

A quelque point de vue qu'on envisage cette question, il nous paraît préférable d'ajouter le comté de Victoria au comté de Cap-Breton dont il est limitrophe, plutôt que de l'attacher au comté de Richmond, qui est voisin de la partie sud du Cap-Breton, mais se trouve séparé de Victoria d'une manière bien définie par les eaux du lac. En sus de cela, comme l'a fait remarquer très à propos l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston), il y a des relations très étroites entre la population de ces deux comtés. L'île de Boularderie, dans le lac du Bras-d'Or, est en partie dans le Cap-Breton et en partie dans Victoria, et, quand on voyage par là on sait à peine dans lequel des deux comtés on se trouve. Sydney-nord, qui est une ville florissante, peut être considérée comme le centre du commerce du comté de Victoria.

Les voies de communication naturelles sont plus nombreuses et il se fait un trafic plus considérable entre Victoria et Sydney-nord qu'entre n'importe quel autre endroit de la Nouvelle-Ecosse. Des difficultés sérieuses au point de vue géographique, s'opposent à la réalisation du projet soumis par l'honorable chef de la gauche. A part les avantages qu'offre ce remaniement, au point de vue géographique, il y a aussi la communauté d'intérêts, et l'arrangement est loin d'avoir une portée politique, car le principal organe du parti conservateur dans le comté a reconnu toute l'équité du remaniement proposé par le comité. Après nous être entendus sur la nécessité d'unir le comté de Victoria au comté du Cap-Breton, nous les avons divisés, afin d'en faire deux comtés convenables. Notre tâche sous ce rapport a été très facile. Nous avions là une division naturelle toute trouvée dans les eaux du port de Sydney et de la baie de l'est. D'un côté nous avons Sydney-nord et les mines de Sydney, deux villes très prospères et qui tendent sans cesse à se développer, et du côté du sud nous avons l'ancienne ville de Sydney et Glace-Bay située au centre de la vaste région houillère du Cap-Breton, et il y a à part cela la division sud qui s'étend jusqu'à Louisbourg.

Je considère que le remaniement proposé établit une ligne de division naturelle des plus convenables, qui réunit dans les districts qui lui conviennent, la nombreuse population de cette partie du pays, en tenant compte de ses goûts et de ses inclinations.

Il n'entre pas de politique dans cet arrangement. Pour toutes ces raisons je considère que la proposition adoptée par le comité a plus de valeur que celle du chef de la gauche, bien que je sois tenu de reconnaître qu'au point de vue de la population cette union des deux comtés dont il a parlé semblerait offrir un moyen de résoudre le problème. Mais si l'on tient compte des autres difficultés, je considère que le poids de la preuve est en faveur du rapport de la majorité du comité.

Quant au côté religieux de la question, si je puis l'appeler ainsi, et auquel le chef de la gauche a fait allusion, c'est là une question qu'il ne faut jamais perdre entièrement de vue, mais j'ai assez confiance dans l'esprit de tolérance qui règne dans ces comtés pour supposer que cette difficulté se règlera d'elle-même. Bien qu'il semble exister une règle établie ailleurs que les deux grandes dénominations religieuses doivent obtenir chacune un représentant, ce n'est pas toujours ce qui arrive. Dans deux ou trois circonstances, le résultat n'a pas été celui que l'on attendait. J'ai le ferme espoir que le nouveau remaniement des comtés va permettre aux différentes religions d'être représentées aussi bien que dans les comtés où il existe des conventions spéciales qui cependant n'ont pas toujours donné le résultat espéré.

Quant à ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse, les deux partis semblent être presque de la même opinion au sujet de ce remaniement, et je suis heureux de pouvoir dire que cet arrangement n'a aucune signification politique, car je ne crois pas que personne puisse prétendre qu'un parti en retire des avantages au détriment de l'autre. Prenant toutes ces questions en considération, je suis d'opinion que le rapport de la majorité du comité mérite de recevoir l'approbation du comité, et qu'il sera reçu favorablement par la population de la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances a fait allusion à une foule de choses dont je n'avais pas parlé. Je n'ai pas laissé entendre que la réunion de Victoria au Cap-Breton constituait une mauvaise affaire. Je n'en ai pas parlé du tout, et j'ignore si cet arrangement est bon ou non. Chose certaine, c'est que je n'en ai pas parlé. Je n'ai rien dit à ce sujet, bien que l'honorable ministre ait beaucoup insisté sur le fait que la politique n'avait rien eu à voir avec ce remaniement. Je n'ai pas laissé entendre la chose, seulement j'ai indiqué quel résultat déplorable il aurait pour Cap-Breton, et je puis le démontrer davantage en faisant remarquer que d'après le projet de remaniement actuel, Cap-

Breton et Victoria, avec 70,000 âmes, n'éliront que deux députés, tandis que le comté de Richmond, avec une population de 13,515 en élira un.

Le MINISTRE DE FINANCES : L'honorable député voudrait-il m'expliquer comment il se fait que dans le passé le comté d'Halifax, avec une population de 74,000, élisait deux députés, tandis que Richmond, avec 10,000 âmes, en avait un

M. R. L. BORDEN : Je sais cela, et j'ai fait remarquer la chose tant devant cette Chambre que devant le comité à qui ce bill a été confié. C'est là un état de choses auquel il faudra remédier à la première occasion. La seule différence dans le cas actuel, c'est qu'au lieu de mettre fin à cet état de choses, vous le conservez. En 1882, Cap-Breton avec 31,000, élisait deux députés, et en 1891, avec 34,000, il élisait encore deux députés. Le recensement de 1901 porte le chiffre de sa population à 49,000, et le député de Cap-Breton nous dit que sa population atteint à l'heure actuelle 60,000. On lui ajoute 10,000 personnes de plus, en lui annexant un autre comté, et les deux comtés réunis, avec une population de 70,000, n'obtiennent que deux représentants. Richmond, avec 13,000 âmes, élit un député. C'est-à-dire que 35,000 personnes dans les comtés réunis de Victoria et Cap-Breton ont la même représentation dans ce parlement que 13,000 personnes dans le comté de Richmond. Je comprends que l'annexion de Richmond à Victoria offre des difficultés sérieuses. J'ai dit que l'on avait le choix entre deux maux ,mais vu l'énorme différence dans la population, je crois qu'il serait préférable de réunir Richmond à Victoria, que de diminuer la représentation de Cap-Breton dans la proportion indiquée par le bill actuel.

On a insisté beaucoup sur l'absence de communauté d'intérêt et de moyens de communication. Il existe une certaine difficulté sous ce rapport, mais les moyens de communication sont aussi faciles entre Richmond et Victoria, qu'entre les parties est et ouest de mon comté, qui compte 140 milles de littoral, sans qu'aucun chemin de fer relie l'est à l'ouest, de sorte que la population de la partie est ne peut communiquer avec celle de l'est autrement que par eau. Il n'existe aucune ligne régulière de steamers. Et sous ce rapport, ce comté se trouve exactement dans la même position que Richmond et Victoria. Il y a, il est vrai, un steamer qui part d'Halifax et qui arrête à certains endroits situés sur la côte est de mon comté, mais je ne sache pas qu'il existe une ligne de steamers reliant entre eux les endroits situés à l'extrémité est et ouest du comté d'Halifax. Ceux qui habitent la partie ouest sont obligés de parcourir 100 milles en voiture pour se rendre dans la partie opposée du comté; autrement il leur faut recourir à la navigation. Tout en appréciant les paroles du ministre des Finances à leur juste valeur, je dis que l'argument qu'il a invoqué sous ce rapport est loin d'être concluant. Je reconnais que nous avons à faire le choix entre deux maux, mais ces deux maux sont loin de se trouver sur le pied d'égalité que leur prête mon honorable ami. Le lac du grand Bras d'Or ne sépare pas la population des comtés de Richmond et Victoria durant toute l'année ; et durant plusieurs mois il offre à leurs habitants un mode de communication facile.

Quant à la communauté d'intérêts, je suis porté à croire que la population de ces deux comtés se livre en grande partie à l'agriculture et à la pêche, et il existe entre ces deux populations une communauté d'intérêts—dans le sens que nous avons discuté. Je ne nie pas que les relations commerciales seraient plus faciles entre Victoria et la partie nord de Cap-Breton, qu'entre Victoria et Richmond, bien que je ne sois pas prêt à reconnaître qu'il ne se fait aucun trafic entre la population de Victoria et celle de Richmond. Malgré les arguments convaincants invoqués par le ministre des Finances, je ne crois pas que des deux maux on ait choisi le moindre, car cette proposition établit une distinction qui blesse toute idée de justice, car il ne convient pas d'accorder à ce vaste comté de Cap-Breton et Victoria, qui a actuellement une population de 70,000, seulement deux représentants dans cette Chambre, tandis que le comté de Richmond, avec 13,000 âmes, élit un député. Je ne dis pas cela dans le but de jeter le moindre discrédit sur le comté de Richmond, qui est habité par une population prospère, ami du progrès, industrieuse et entreprenante. Je fais simplement ressortir la grande différence qui existe dans la population des deux comtés.

M. KENDALL : Je reconnais que cet arrangement n'est pas très satisfaisant. Je puis dire au chef de l'opposition que nous avions à faire le choix entre trois projets. Un de ces projets consistait à unir le comté de Victoria à la partie nord d'Inverness, et Richmond à la partie sud d'Inverness. Mais cette proposition n'aurait été acceptée par la population d'aucun de ces comtés.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que cette proposition ait jamais été soumise au comité.

M. KENDALL : Je suis heureux de constater la modération dont fait preuve le chef de l'opposition. Pour ma part, j'aurais aimé à voir réunir Richmond à Victoria, mais du moment que cette proposition est désapprouvée par les libéraux comme par les conservateurs de chaque comté, et comme il n'existe aucune communauté d'intérêts entre les deux comtés, je crois que l'arrangement soumis est préférable. Les deux comtés sont séparés par un bras de mer de 12 à 15 milles de largeur ; les chefs-lieux de chaque district sont séparés par une dis-

tance de 40 milles par eau, et de 50 milles en suivant la voie terrestre, et le district qu'il faut traverser est peu habité. Durant l'hiver il n'existe pour ainsi dire aucun mode de communication entre ces deux endroits.

Je considère que le Cap-Breton aura autant d'influence au point de vue de la représentation, grâce à cet arrangement, qu'il en avait dans le passé.. La communauté d'intérêt entre Cap-Breton et Victoria est si grande que le comté que j'ai eu l'honneur de représenter durant un certain temps, n'aura pas à souffrir du fait qu'on lui ajoute 10,000 âmes de plus. J'envisage au contraire l'avenir avec confiance, car j'espère qu'après le prochain recensement sa réunion à Victoria nous permettra d'obtenir non seulement trois députés, mais même quatre. Quant aux dénominations religieuses dans le comté de Cap-Breton, je suis bien convaincu que l'on continuera à s'entendre comme par le passé, et que l'on n'éprouvera pas plus de difficulté sous ce rapport à l'avenir qu'on en a éprouvé dans le passé.

M. R. L. BORDEN : J'ai fait allusion à cette question simplement parce que j'avais compris qu'il existait une coutume ou une tradition à cet effet dans le comté de Cap-Breton, que cette réunion de comtés pourrait être de nature à déranger. Je suis prêt à accepter sur ce point l'assurance qui nous est donnée par les députés de Cap-Breton, qu'ils ne croient pas que l'on éprouve aucune difficulté sous ce rapport à l'avenir.

M. MATHESON : Je tiens à faire remarquer que le seul mode de communication qu existe entre Richmond et Victoria est par eau et encore faut-il se procurer un bateau. Le steamer qui laisse Saint-Pierre ne touche à aucun des ports du comté de Victoria. Il n'existe aucune communauté d'intérêts entre ces deux comtés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les remarques formulées par le chef de la gauche sont de nature à faire croire que le comté de Cap-Breton ne sera pas suffisamment représenté dans ce parlement. Quand il parle de la population du comté de Cap-Breton, l'honorable député mentionne toujours son chiffre présumé à l'heure actuelle, tandis que quand il parle des autres comtés il prend les chiffres contenus dans le recensement. Il faut être juste. Le remaniement actuel est basé sur le recensement de 1901, et certaines parties du comté de Cap-Breton se sont développés considérablement depuis 1901. En 1891 la population du comté de Cap-Breton était de 34,000, et en 1901 elle avait atteint 49,000. Maintenant l'augmentation survenue dans la population de Cap-Breton depuis le dernier recensement est, je présume, une question discutable.

Il y a plusieurs centres importantes qui s'attribuent une population beaucoup plus considérable que celle que leur donne le recensement, mais il arrive souvent que ces prétentions ne sont pas fondées. Toutefois,

je suis porté à croire que les idées des plus optimistes vont se réaliser pour le Cap-Breton. Il ne s'agit pas de savoir pour le moment si sa population est ou non de 60,000. Nous devons nous en tenir aux rapports du recensement qui lui donnent 49,000.

Le chef de la gauche prétend qu'il est insultant de voir que 59,000 personnes dans le comté de Cap-Breton et Victoria n'obtiennent que deux députés, tandis que Richmond, qui n'a que 10,000 âmes, élira un député. Mais l'insulte n'est pas aussi grave qu'il le prétend, car durant plusieurs années le comté d'Halifax, à qui le dernier recensement donnait 74,000 âmes, n'élisait que deux représentants, tandis que Victoria, avec une population de 10,000, élisait un député. Il existe des anomalies de cette nature qu'il nous faut renoncer à faire disparaître. Je ne puis reconnaître la prétention émise par mon honorable ami que nous créons de nouvelles difficultés en accordant deux représentants à Cap-Breton et Victoria, avec une population de 59,000, tandis que Cumberland et Pictou, dont la population réunie atteint 69,000, n'en ont que deux. Cap-Breton n'est donc pas insuffisamment représenté ; mais j'ai le ferme espoir, qu'avec le développement qui devra se produire d'ici à quelques années dans Cap-Breton, lorsque le prochain recensement aura lieu, nous serons en état d'accorder à ce comité deux représentants distincts ou plus. J'espère aussi, que grâce à ces différentes entreprises, les provinces maritimes auront regagné à cette époque le terrain perdu, et qu'au lieu d'avoir à leur retrancher des députés, nous pourrons augmenter leur représentation.

M. BORDEN (Halifax) : De deux choses l'une, ou Cap-Breton n'a pas un nombre suffisant de représentants maintenant ou il était trop représenté dans le passé.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il l'était certainement trop.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si mes honorables amis de Cap-Breton accepteront cette manière de voir. Je ne sache pas que depuis dix ans on ait été sous l'impression dans la Nouvelle-Ecosse et que le comté de Cap-Breton possédait un trop grand nombre de représentants dans ce parlement. Si cette impression existait, c'est la première fois que j'en entends parler.

M. KENDALL : Nous allons continuer d'avoir deux députés.

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais. Mais si ce comté n'avait pas un trop grand nombre de représentants, avec une population de 34,000, lorsque sa population a atteint 49,000 d'après le recensement, et 60,000 d'après mon honorable ami, je considère qu'il ne se trouve pas suffisamment représenté si on le réunit à un autre comté en lui conservant son même nombre de députés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est vraie que personne ne s'est plaint que le

comté de Cap-Breton avait un trop grand nombre de représentants. Cependant, il n'en est pas moins vrai que le comté de Cumberland, auquel le recensement de 1881 donne une population de 34,529, élisait un député, tandis que Cap-Breton, avec 34,234, en élisait deux. Je dis donc qu'en présence de ces faits on est justifiable de prétendre que, toute proportion gardée, le comté de Cap-Breton possédait un trop grand nombre de représentants. Mais ce surcroît de représentation lui avait été accordé à l'origine. Si l'on avait adopté les chiffres du recensement de 1891, il n'aurait pas obtenu 2 députés ; mais il possédait ce nombre depuis longtemps à cette époque, et l'on n'a pas jugé à propos d'y toucher.

Il existe des inégalités considérables dans la population des comtés de la Nouvelle-Ecosse, quelques-uns ont 33,000 à 34,000 âmes, tandis que d'autres n'en ont que 10,000 à 11,000, malgré cela, personne ne voudra prétendre que ces petits comtés devraient perdre leurs représentants. Il nous faut supporter ces anomalies, et en tirer le meilleur parti possible.

M. R. L. BORDEN : Si à l'origine on a donné un député additionnel au comté du Cap-Breton, je suppose que c'est parce que les vastes intérêts commerciaux qui existaient dans ce district l'exigeaient ?

M. KENDALL : Je crois que ce deuxième représentant a été accordé en 1872, lorsque le trafic du charbon dans ce comté ne dépassait guère 200,000 à 300,000 tonnes par année.

M. R. L. BORDEN : Alors pourquoi a-t-on accordé ce deuxième représentant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Nouvelle-Ecosse avait droit à un député de plus, et c'est Cap-Breton qui eut la chance de l'obtenir. Je ne suis pas prêt à dire que cela n'était pas à propos, bien que l'on prétende dans certains quartiers que l'importance de la ville d'Halifax, au point de vue commercial, lui donnait droit d'obtenir ce député additionel.

M. BELL : Il n'en existe pas moins une différence injuste dans la population. Cap-Breton-sud va avoir une population de 35,000, tandis que Cap-Breton-nord et Victoria vont avoir une population de 24,650, soit une différence d'environ 10,000. Il est probable que les divisions nord et sud du Cap-Breton vont voir leur population augmenter rapidement, et la difference va continuer d'augmenter. La division nord du Cap-Breton comprend Sydney-nord et les mines de Sydney, deux endroits qui font des progrès rapides, et Cap-Breton-sud comprend la ville de Sydney et Glace-Bay. Je crois que l'on aurait pu faire une meilleure division au point de vue de la population. Cette différence de 10,000 âmes est égale à la population de Victoria, qui est annexée au Cap-Breton. Bien qu'il existe une excellente ligne de division entre les deux comtés en passant par la baie de l'est et les eaux du port de Sydney, il aurait peut-être valu autant chercher à répartir plus également la population, ce qui aurait pu se faire sans trop de difficulté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est certain que la différence dans le chiffre de la population est considérable, et il aurait été préférable d'éviter la chose si c'eût été possible ; mais cette communauté d'intérêts dont nous avons parlé l'a emporté. Je ne connais peut-être pas aussi bien cette partie du pays que l'honorable député ; mais on me dit qu'aucun de ces districts ne pouvait être transporté d'un comté dans un autre de manière à donner satisfaction à la population. La communauté d'intérêts faisait de l'ancienne ville de Sydney le centre naturel d'une de ses divisions, et de Sydney-nord le centre naturel de l'autre.

L'item concernant le Nouveau-Brunswick —la ville de Saint-Jean, est adopté.

L'item concernant le Nouveau-Brunswick —La ville et le comté de Saint-Jean est mis à l'étude.

M. FOWLER : Je tiens à dire un mot au sujet du remaniement projeté des comtés dans la province du Nouveau-Brunswick, attendu qu'en annexant le comté d'Albert à celui de King on se trouve à créer une nouvelle circonscription électorale et que cela m'intéresse tout particulièrement. Malheureusement, durant la dernière décade la population du Nouveau-Brunswick n'a pas agumenté proportionellement à celle de la province de Québec, qui sert de base à la représentation, et elle se trouve à perdre un représentant. Le comté de King possède presque l'unité de représentation. Cette unité est de 25,000, et la population de King dépasse un peu 23,000. On veut adjoindre au comté de King le comté d'Albert, qui a une population de 11,000 âmes, ce qui donnera aux deux comtés une population totale de 34,000.

Mais il y a dans le Nouveau-Brunswick d'autres comtés dont la population est moins nombreuse que celle de King. Ainsi le comté de Restigouche n'a que 13,000 âmes. On propose de laisser à la ville de Saint-Jean, le député qu'elle a actuellement, et d'accorder un autre représentant à la ville et au comté de Saint-Jean, ce qui revient à dire que l'on donne deux députés à la ville de Saint-Jean. Je crois que les libéraux ont posé comme principe que les campagnes devaient avoir un nombre plus considérable de représentants que les villes.

C'est à ce prétexte que l'on a eu recours pour n'accorder que six représentants à Montréal et à Toronto respectivement, avec une unité de représentation de 42,000 à 43,000 pour chaque représentant. Mais ce principe n'a pas été appliqué dans

le cas de Saint-Jean ; cette dernière ville va obtenir deux députés pour une population de 40,000, tandis que la ville et le comté d'Halifax, avec 74,000 n'obtiennent que deux députés. Pour une population de 50,000 âmes, Saint-Jean obtient deux représentants, c'est-à-dire deux députés pour cette ville, qui compte 40,000 habitants. Westmoreland, le plus vaste comté de la province, avec une population de 43,000, n'a qu'un député, bien que ce soit une division rurale, tandis que la ville de Saint-Jean, élit deux députés, car bien que pour justifier le deuxième député qui est accordé à la ville de Saint-Jean on ajoute à cette dernière le comté de Saint-Jean avec ses 10,000 âmes, il n'en est pas moins vrai que ces deux députés représentent la ville de Saint-Jean, les électeurs de cette ville votent pour les deux candidats, et comme ils sont la majorité, 40,000 comparés à 10,000, c'est virtuellement un député que l'on donne à Saint-Jean. L'unité de représentation se trouve donc de 40,000 dans ce comté qui obtient deux représentants. Et le comté de Westmoreland, qui renferme une ville de 10,000 âmes, et dont la poulation totale est de 42,000, n'a qu'un député. En unissant les comtés d'Albert et King, on se trouve à avoir une population de 32,000 âmes. Il serait absolument juste pour ces deux comtés de les réunir, on obtiendrait par ce moyen une population qui approcherait de l'unité de représentation de 21,000 âmes.

On nous a beaucoup parlé de la communauté d'intérêt, et l'on va sans doute prétendre que cette communauté d'intérêts n'existe pas entre Saint-Jean et Albert, tandis qu'elle existe entre Albert et King. Je connais aussi bien ces trois comtés que n'importe quel membre de cette Chambre, et je dis qu'il existe une aussi grande communauté d'intérêts entre le comté d'Albert et le comté de Saint-Jean qu'entre le comté d'Albert et celui de King. Ces deux derniers sont également situés le long du littoral de la baie de Fundy ; la frontière est du comté de Saint-Jean est limitrophe de la frontière ouest du comté d'Albert sur une bien plus longue distance que la frontière est du comté de King l'est de la frontière ouest du comté d'Albert. Il est vrait que ces deux derniers comtés sont unis pour les fins judiciaires, mais quelle communauté d'intérêts cela fait-il naître entre deux comtés?

Il n'existe absolument aucun trafic entre la population du comté d'Albert et celle du comté de Saint-Jean ; elle est aussi éloignée et aussi indépendante de l'autre, sous le rapport des affaires, que Ristigouche l'est de Victoria. Le commerce extérieur de la population du comté d'Albert se fait avec les habitants du comté de Westmoreland, situé à l'ouest, mais auquel il ne peut être uni à cause de la population déjà considérable de ce dernier comté, ainsi qu'avec la ville de Saint-Jean, et non avec le comté de King. Quand une personne se rend jusqu'à Sussex, qui est le chef-lieu de mon comté, elle se rendra jusqu'à Saint-Jean afin de faire ses affaires dans la capitale de la province. Il ne se fait donc que bien peu d'affaires entre Albert et King.

Les députés du Nouveau-Brunswick connaissent la situation de cette province, et ils savent que ce comté projeté de King et Albert aura une longueur de 140 milles, tandis qu'en unissant Saint-Jean à Albert on obtiendrait un comté beaucoup moins étendu. Je considère donc qu'il est de mon devoir d'indiquer au comité l'injustice que l'on est en frais de commettre à l'égard de la population de King et Albert, au moyen du remaniement inique que l'on veut mettre en vigueur dans cette province.

A tous les points de vue, la seule chose à faire serait d'unir le comté d'Albert, à moins d'adopter le projet proposé de diviser le comté de Saint-Jean. Il existe une espèce de division dans le comté de Saint-Jean, entre la partie est et la partie ouest ; on pourrait prendre une partie de ce comté pour l'annexer, disons, au comté d'Albert et l'autre partie pour l'annexer au comté de King. Cela pourrait se faire, mais on se trouverait alors à abandonner les limites des comtés, ce qui pourrait sembler une chose impraticable pour les députés de la droite. Je ne veux pas proposer que l'on ait recours à ce moyen, car je sais que le comité a posé comme principe de ne pas violer les limites des comtés. Si on n'avait pas appliqué ce principe aux comtés des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, bien qu'on s'en soit éloigné considérablement quand il s'est agi d'Ontario. rien ne serait plus facile que d'en arriver à une solution très équitable, en divisant le comté de Saint-Jean. Il se peut que le représentant de ce comté ne partage pas ma manière de voir sur ce point. Dans tous les cas, puisqu'on ne veut pas violer les limites des comtés, le seul mode raisonnable autant que juste de résoudre la difficulté consiste à unir le comté de Saint-Jean au comté d'Albert. En agissant ainsi, on se trouverait à donner à Saint-Jean la même unité de population qu'à Montréal et à Toronto, soit un député par 40,000 habitants, et l'on se trouverait à faire disparaître l'anomalie de voir le comté d'Albert avec une population de 11,000, tandis que le comté voisin, celui de Westmoreland, en a 42,000. Cela pourrait se faire en unissant le comté de Saint-Jean à celui de King, mais je répète que le véritable moyen serait d'unir le comté d'Albert au comté de Saint-Jean, en lui donnant une population de 21,000, et en donnant à la ville de Saint-Jean un représentant pour 42,000 habitants. C'est à peu près l'unité de représentation pour les villes, et je considère que cet arrangement rendrait justice à tout le monde. King aurait une population d'environ 23,000. Voilà l'arrangement que je désirais soumettre au comité et celui que je considère comme étant le plus équitable.

M. FOWLER.

L'honorable M. BLAIR : Je ne puis m'empêcher de faire remarquer que le langage dont s'est servi l'honorable député (M. Fowler), en discutant cette question, est hors de proportion avec les arguments qu'il a invoqués pour soutenir sa prétention devant le comité. Je ne puis comprendre sur quoi il se base pour déclarer que ce remaniement est une mesure inique.

Il n'a pas laissé entendre qu'il favorisait un parti au détriment de l'autre, ou que le comité pouvait s'être laissé influencer par des raisons de cette nature, dans la décision à laquelle il en est arrivé. Je crois qu'il serait d'ailleurs incapable de fournir la moindre preuve à l'appui d'une pareille prétention.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député, il était malheureusement devenu nécessaire de diminuer la représentation du Nouveau-Brunswick d'un député. Nous nous attendions à ce que la mise à exécution de ce projet offrît de nombreuses difficultés et c'est en effet ce qui a eu lieu. Avant d'en arriver à une décision, il a fallu étudier longuement la situation de la province et peser le pour et le contre. J'ai moi-même étudié sérieusement la question. Et si l'on tient compte du problème que nous avions à résoudre, je considère qu'il était impossible de trouver une solution plus équitable et de nature à donner plus de satisfaction aux parties intéressées, que le projet actuellement soumis au comité. Nous voulions avant tout nous en tenir aux limites des comtés. Nous ne pouvions diviser les comtés, car on n'avait jamais eu recours à ce moyen dans les remaniements antérieurs des divisions électorales de la province. Lorsqu'il s'est agi de choisir les comtés qu'il nous faudrait réunir, notre champ d'action s'est trouvé très limité. Il ne paraissait y avoir, dans tous les cas—et je suis prêt à prendre ma part de responsabilité dans ce remaniement—que deux comtés dans la partie nord de la province et deux dans la partie sud qui paraissaient pouvoir être unis. Ristigouche pouvait être uni à Gloucester. Le premier est un petit comté, et les deux réunis n'avaient encore qu'une population guère plus considérable que le chiffre de l'unité de représentation. Mais tous deux constituent des comtés qui se développent très rapidement, et leur popoulation réunie est beaucoup plus considérable que celle de n'importe quels autres deux comtés que l'on pouvait proposer de réunir.

Les deux autres comtés étaient Albert et King. La population de Ristigouche est de 10,586, et celle de Gloucester de 27,936, soit un total pour ces deux comtés de 38,522. Albert a une population de 10,925, et King 22,655, soit un total de 32,580, ou près de 6,000 de moins que la population totale de Restigouche et Gloucester. De sorte que, puisqu'il nous fallait réunir deux comtés sans violer les limites de ces mêmes comtés, il ne nous restait qu'une chose à faire, unir Albert à King. Et c'est la décision à laquelle le comité en est arrivé. L'honorable député (M. Fowler) a demandé : " Pourquoi ne pas unir le comté de Saint-Jean à celui d'Albert ? " Il existait plusieurs raisons pour ne pas en agir ainsi. Ils ne pouvaient être unis. Cette annexion serait mal vue par la population des deux comtés——

M. FOWLER : Non, cette division leur serait agréable.

M. BLAIR : Je sais que cela n'aurait pas plu à la population du comté de Saint-Jean. Je n'ai pas entendu dire que la population du comté d'Albert ait demandé à être unie à celle du comté de Saint-Jean.

M. FOWLER : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ?

M. BLAIR : Certainement.

M. FOWLER : Le représentant du comté d'Albert à la législature n'a-t-il pas écrit à l'honorable député pour lui demander d'unir Albert à Saint-Jean plutôt qu'à King ?

M. BLAIR : L'honorable député veut sans doute parler de M. Osman, le représentant de ce comté à la législature. Je crois que ce dernier désirerait beaucoup cet arrangement. Mais je ne crois pas que le sentiment public le désire, et si un fort courant d'opinion existait à ce sujet, il aurait fini par être connu avant aujourd'hui.

L'idée de vouloir unir le comté d'Albert au comté de Saint-Jean est impraticable. Ces deux comtés ne sont pas contigus. L'honorable député (M. Fowler) semble branler la tête d'un air de doute. Je n'en persiste pas moins dans ma prétention. Une partie reculée du comté d'Albert, en dehors des limites habitées du comté, est limitrophe de l'extrémité du comté de Saint-Jean. Mais pour passer d'un comté dans un autre en suivant cette voie, on se trouverait à s'éloigner considérablement des routes fréquentées. Tout le monde sait qu'il faudrait traverser une région inhabitée et couverte de forêts qui existe dans les deux comtés. Les habitants du comté d'Albert qui veulent se rendre dans le comté de Saint-Jean et vice versa traversent le comté de King pour atteindre leur destination ; ils le traversent d'une extrémité à l'autre. A moins de s'y rendre par eau, il n'existe pas d'autres voies de communication régulière que celle-là. Tout naturellement ces gens suivent l'Intercolonial dans le comté d'Albert et le chemin de fer Harvey et Salisbury, qui est la voie ferrée locale du comté d'Albert.

Il est donc bien évident pour ceux qui savent à quoi s'en tenir sur la situation géographique de cette partie du pays, que l'on ne peut réunir ces deux comtés absolument séparés l'un de l'autre, et que pour se rendre de l'un à l'autre il faut traverser le comté de King. Est-ce là une proposition raisonnable? Est-ce là une proposition qu'un comité chargé de régler une question de cette nature

vaudrait adopter ? Je suis fermement convaincu du contraire. D'un autre côté, les relations qui existent entre les comtés de King et d'Albert sont très intimes. Ils sont limitrophes sur cette partie des deux comtés qui est habitée, et la population passe et repasse sur les chemins de fer qui traversent toute la longueur du comté de King et presque tout le comté d'Albert. Les moyens de communication par chemin de fer sont rapprochés autant que réguliers et ils offrent tous les avantages possibles à la population de ces deux comtés de se visiter. J'ignore si leurs habitants ont entre eux des relations commerciales très étendues. Il est très rare que ces relations commerciales existent entre des comtés ruraux. Ils font plutôt leurs affaires avec le dehors. Il existe aucun centre commercial important dans le comté de King. Nous reconnaissons que la population du comté d'Albert peut être appelé par ses affaires dans la ville de Saint-Jean. Il n'existe aucun centre commercial dans le comté d'Albert, avec lequel la population du comté de King pourrait établir des relations commerciales continues. Mais les deux comtés peuvent être reliés par des moyens de communication faciles et rapides, beaucoup plus facilement que le comté d'Albert peut l'être avec celui de Saint-Jean s'ils étaient réunis.

L'honorable député voudrait que l'on divisât le comté de Saint-Jean. Pourquoi, dit-il, accorde-t-on deux représentants à la ville et au comté de Saint-Jean, quand les deux voteront ensemble ? Il se peut que ce système ne soit pas parfait, mais nous ne dérangeons pas les conditions existantes plus que cela est nécessaire. La ville et le comté de Saint-Jean ont une population de près de 52,000, deux représentants ne sont donc pas un nombre trop élevé pour un comté ayant une pareille population. De plus, les citoyens de la ville et des comtés de Saint-Jean sont satisfaits de l'arrangement actuel et de la représentation qui leur est accordée. Il n'existe aucune plainte, par conséquent il n'existe aucune raison pour provoquer une discussion.

Laissons les choses dans leur état actuel jusqu'à ce que l'on fasse entendre des plaintes, et il sera alors temps de remédier au mal s'il en existe. Westmoreland, dont la population excède 40,000 âmes, n'a qu'un député. On ne peut prétendre que ce comté constitue absolument une division électorale rurale. La ville de Moncton, qui compte 10,000 âmes, se trouve dans le comté de Westmoreland.

M. FOWLER : J'ai établi cette distinction.

L'honorable M. BLAIR : On ne peut guère considérer Sackville comme étant un district rural. C'est une ville florissante, et il y a un ou deux villages prospères à part cela dans le comté. Westmoreland n'est donc pas un district rural. L'honorable député ne propose pas de modifier la division actuelle de ce comté. Il n'existe aucune raison pour unir le comté d'Albert à celui de Westmoreland. Il n'existe aucune raison pour modifier l'état de choses existant dans le comté de Saint-Jean, à moins que ce ne soit pour augmenter les avantages offerts à la population, et à moins que ce soit là le seul moyen de résoudre la difficulté actuelle. Je considère que le comité a bien fait d'adopter ce moyen de résoudre la difficulté. Il est absolument impossible d'annexer le comté de Saint-Jean à celui d'Albert. Il faudrait parcourir de 70 à 80 milles pour pouvoir se rendre d'un comté à l'autre. Le comité ne doit donc pas tenir compte d'une pareille proposition. L'honorable député n'a soumis aucune motion à cet effet, mais dans le cas ou il le ferait, j'espère que le comité n'en tiendra pas compte.

M. FOWLER : Pour se rendre du comté d'Albert dans celui de King il faut traverser le comté de Westmoreland. Le chemin de fer se rend à Salisbury, qui est situé dans le comté de Westmoreland, et il faut parcourir au moins 15 milles pour se rendre à Anagance et atteindre l'extrémité du comté de Saint-Jean. Pour se rendre du comté d'Albert à l'extrémité du comté de King par chemin de fer, il faut traverser d'abord le comté d'Albert, puis celui de Westmoreland, le comté de King et une partie du comté de Saint-Jean avant d'atteindre l'extrême limite du comté de King. Voilà donc l'itinéraire que devrait suivre le candidat qui voudrait se rendre dans les paroisses de Westfield et Graves dans le comté de King, et il aurait à parcourir environ 140 milles pour atteindre cette partie du comté, tel que proposé ici.

L'honorable député prétend que la population du comté d'Albert n'a pas protesté contre l'union de ce comté à celui de King, et qu'elle n'a pas demandé à être annexée au comté de Saint-Jean. Je suis surpris que l'honorable député ait fait allusion en termes aussi peu dignes à la personne que j'ai mentionnée et qui a protesté de toutes ses forces contre cette union, comme mon honorable ami l'a lui-même admis, et qui a insisté pour que l'on adopte l'autre projet. Je croyais que ce représentant du comté dans la législature provinciale était un homme d'une certaine importance. Chose certaine, c'est qu'il est très populaire dans son comté, et s'il y a quelqu'un d'autorisé à parler au nom du comté c'est bien ce député dont j'ai mentionné le nom et qui a été élu récemment par une forte majorité. J'ai eu une conversation avec lui, et il m'a déclaré que lui et ses amis libéraux étaient fortement opposés à l'union du comté d'Albert à celui de King, et qu'ils préféraient être réunis au comté de Saint-Jean. Tout naturellement ils aimeraient mieux conserver leur identité, et je suis convaincu que c'est là le sentiment général dans le comté de King sans distinction de parti. Les libéraux comme les conservateurs voudraient que le comté res-

tât tel qu'il est. Mais comme il faut établir une union quelque part, la population du comté d'Albert, et plus particulièrement les libéraux, préfèreraient être réunis au comté de Saint-Jean. L'honorable député n'a fait valoir aucune raison à l'encontre de cette proposition. Il prétend que la population de Saint-Jean ne se plaint pas du remaniement actuel. Pourquoi se plaindrait-elle ? On laisse le comté dans l'état où il se trouve actuellement, et il est tout naturel qu'elle n'ait pas sujet de se plaindre.

C'est là un argument bien étrange, et il faut que l'honorable député soit bien au dépourvu pour y avoir recours. Par le remaniement actuel, la population de Saint-Jean se trouve à obtenir une représentation beaucoup plus nombreuse que n'importe quelle autre ville du Canada. La ville et le comté réunis se trouvent à avoir un nombre de représentants beaucoup plus considérable que la plupart des comtés ruraux du Canada. Il est donc tout naturel qu'ils ne se plaignent pas.

Quant à la question de diviser le comté de Saint-Jean, cette proposition ne vient pas de moi; j'ai dit qu'elle avait été énoncée dans cette Chambre par l'honorable député, mais il ne faut pas y songer avec le principe que l'on a mis en vigueur dans les provinces maritimes, mais que l'on a violé ailleurs. Il est plus important de donner des représentants à la population que de maintenir les limites des comtés. Je ne vois pas l'énormité du crime que l'on peut commettre en violant les limites des comtés. Il est beaucoup plus important de maintenir le principe de la représentation basée sur la population que les limites des comtés. Je n'ai pas soumis de résolution à ce sujet. Personnellement, je n'éprouve aucune animosité à l'égard de la population du comté d'Albert. Au contraire, j'éprouve beaucoup de sympathie pour elle, mais je préfère conserver mon identité.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une malheureuse nécessité.

M. FOWLER : Il se peut que ce soit une malheureuse nécessité dont les résultats vont m'être très funestes. Je ne crois pas que ce soit là le but que voulait atteindre l'honorable député qui a préparé ce remaniement. Je ne veux faire aucune insinuation de cette nature, bien que l'honorable député semble laisser entendre que c'est là le but qu'on voulait atteindre. Je ne veux pas laisser croire non plus que l'on a agi dans un but politique, et je ne vois pas pourquoi l'honorable député de Saint-Jean a fait une pareille déclaration.

M. BLAIR : L'honorable député (M. Fowler) a qualifié cette mesure de remaniement inique. Qu'avait-il dans l'idée quand il a dit cela ?

M. FOWLER : Je me représentais que la ville de Saint-Jean avait un député de plus dans cette Chambre que n'importe quelle autre ville canadienne, et que le comté de Saint-Jean, avec une population de 10,000, aura autant d'influence que les comtés d'Albert et King, qui comptent une population de 32,000 âmes, et que le comté de Westmoreland qui en a 42,000. J'ai trouvé cet arrangement quelque peu étrange, mais je n'ai jamais dit un mot au sujet de sa signification politique.

M. BLAIR : Mon honorable ami a voulu laisser entendre que j'avais fait allusion en termes peu respectueux à un député qui représente le comté d'Albert dans la législature provinciale. Or, je regretterais qu'il en serait ainsi, car M. Osman est un homme que je tiens en haute estime. C'est un de mes amis intimes, et je ne songerais jamais à traiter son opinion à la légère. J'ai tout simplement voulu dire que l'opinion publique était restée silencieuse sous ce rapport dans le comté.

M. FOWLER : L'honorable député ignore-t-il que l'association libérale d'Hillsborough, la plus importante ville du comté d'Albert, a adopté une résolution condamnant ce remaniement ?

M. BLAIR : Je ne me souviens pas de la chose.

M. FOWLER : On me dit que c'est ce qui a eu lieu.

M. BLAIR : Je l'ignore.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que l'on soit justifiable de prétendre qu'il s'agit ici d'un remaniement inique, mais je reconnais la difficulté qu'offrait ce remaniement dans le Nouveau-Brunswick. Personnellement, je ne considère pas l'arrangement adopté par le comité comme étant des plus parfaits, mais il suffit de jeter les yeux sur la carte du Nouveau-Brunswick pour reconnaître qu'il est absolument impossible d'unir deux comtés dans des conditions plus favorables que ceux-ci. Je crois que le meilleur arrangement serait de diviser le comté de Saint-Jean. Ce comté compte environ 10,000 habitants. Il se compose de quatre paroisses, dont deux sont situées à l'ouest du port et les deux autres du côté est. La population de ces quatres paroisses est à peu près égale. Les paroisses de l'est font partie du comté de King. Elles ont environ 5,000 habitants, et je considère que le remaniement le plus convenable aurait été de les unir au comté de King qui se serait trouvé à former une division électorale d'environ 26,000 habitants. Les paroisses de l'ouest pouvaient être réunies au comté de Charlotte qui se serait trouvé à constituer une circonscription électorale ayant à peu près le même nombre d'habitants.

Mais on avait posé comme principe qu'il fallait s'en tenir aux limites des comtés, et cette règle étant établie, il n'aurait pas été à propos de faire un changement dans le genre de celui que je viens d'énoncer. Le comté d'Albert est isolé. Je reconnais,

avec mon honorable ami (M. Blair) qu'il est presque impossible de réunir le comté d'Albert à celui de Saint-Jean. Il existe entre les deux une barrière infranchissable, dont on a fait connaître la nature à la Chambre. Aucune voie publique ne les relie, et ils ne se touchent que près du rivage de la baie de Fundy. Il n'existe aucun moyen de communication par eau, il y aurait des montagnes très élevées à franchir, et les difficultés que l'honorable député de King (M. Fowler), prévoit pour les gens du comté d'Albert qui voudraient se rendre à l'extrémité ouest du comté de King, ne feraient qu'augmenter en unissant le comté de Saint-Jean à celui d'Alert, car il leur faudrait faire le tour en passant par plusieurs voies ferrées traversant le comté d'Albert dans toute sa longueur, environ 50 milles du comté de Westmoreland, et de là à travers le comté de King jusqu'à la ville de Saint-Jean.

Il existe encore une autre raison pour laquelle cette union n'est pas celle que l'on voudrait avoir. La mise en nomination des candidats dans le Nouveau-Brunswick est toujours suivie avec intérêt par les électeurs. J'ignore quelle est la coutume suivie sous ce rapport dans les autres parties du pays, mais je sais que dans le Nouveau-Brunswick c'est l'ambition de tous les électeurs d'assister à la mise en nomination des candidats. La réunion de ces trois comtés va placer les électeurs du comté d'Albert dans l'impossibilité presque absolue d'assister à cette mise en nomination des candidats, car le comté de King étant le plus populeux, c'est à son chef-lieu que se tiendra cette assemblée, c'est-à-dire à Hampton, endroit situé à environ 22 milles de Saint-Jean et les électeurs du comté d'Albert ne pourront y assister.

Je suis bien prêt à reconnaître avec le député de King que cet arrangement est loin d'être agréable à la population de ce comté, ou au moins à ceux qui m'ont consulté à ce sujet. La population du comté de King n'en est guère plus satisfaite, mais cela était inévitable. Il est certain que l'on ne pouvait réunir deux comtés sans causer du mécontentement et cela principalement dans le comté le plus populeux. On ne pouvait songer à réunir les comtés de Restigouche et Gloucester, car ces comtés se développent très rapidement, et l'unité de représentation y serait bien plus élevée que dans les comtés de King et Albert. Comme il n'est guère plus facile d'unir les comtés de Saint-Jean et d'Albert que ceux de Gloucester et Restigouche, on ne pouvait adopter un meilleur arrangement que celui qui est contenu dans le bill, si l'on doit s'en tenir aux limites des comtés. Si l'on voulait renoncer à ce principe, je considère que l'on devrait diviser le comté de Saint-Jean en unissant sa partie est au comté de King et sa partie ouest au comté de Charlotte. Mais je ne crois pas que cet arrangement donne satisfaction. Dans les circonstances, il est évident que le projet actuel est celui qui offre le moins de désavantage, et puisqu'il faut tenir compte du principe de la limite des comtés, je ne soumettrai pas d'amendement.

M. FOWLER : Au point de vue de la communauté d'intérêt, personne ne pourrait trouver à redire à la réunion des comtés de Restigouche et Gloucester. La seule objection que l'on pourrait faire valoir à l'encontre de ce projet, c'est que la population de ces comtés augmente plus rapidement que celle des comtés d'Albert et King.

M. EMMERSON : Il existe une autre raison. Le comté de Gloucester renferme deux îles très étendues qui sont éloignées de la terre ferme, et cela rendrait la position encore plus difficile.

M. FOWLER : Comment cela peut-il se faire ? Quant aux relations de ces îles avec la terre ferme, cet inconvénient existe actuellement et le fait d'ajouter le comté de Restigouche ne devrait pas aggraver la position. Ces deux comtés sont limitrophes sur toute leur étendue. Leurs principales voies publiques se raccordent entre elles et il se fait un échange continuel de trafic entre la population des deux comtés. La seule difficulté qu'offre ce remaniement, c'est que la population de ces deux comtés réunis serait de 4,000 plus considérable que la population des comtés réunis d'Albert et King. Toutefois, on ne s'est pas laissé embarrasser par une différence de cette nature dans la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces, et je ne vois pas pourquoi on en tiendrait compte ici. Un autre moyen de résoudre la difficulté serait de n'accorder qu'un représentant à la ville et au comté de Saint-Jean.

M. EMMERSON : Il est certain que cela règlerait la difficulté.

M. FOWLER : C'est là le véritable moyen de résoudre la difficulté, et je suis convaincu que l'on donnerait satisfaction et que cet arrangement conviendrait au député de Westmoreland. Il est certain que la population des comtés d'Albert et King, ainsi que tout le monde dans le Nouveau-Brunswick en serait satisfait, à l'exception peut-être du député de Saint-Jean.

Le PREMIER MINISTRE : Nous espérons qu'au prochain recensement nous devrons ajouter quelques députés de plus à la représentation du Nouveau-Brunswick au lieu d'avoir à la diminuer.

L'annexe concernant le Nouveau-Brunswick est adoptée.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que les mots suivants soient ajoutés au bill et en constituent l'article I.

Le présent acte sera intitulé : Acte concernant la représentation de 1903.

La motion est adoptée.

Article 4.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que les mots suivants soient insérés dans le bill à titre d'article 4 (a) :

Chaque fois que dans le présent bill, une municipalité ou localité est faussement indiquée comme étant une cité, une ville, ou un village, mais qu'il se trouve dans les limites territoriales du district électoral auquel la description se rapporte, une municipalité ou localité, portant le même nom que ladite cité, ville ou village, mais n'est pas une cité, ville ou village, selon que cela peut être indiqué dans l'annexe ; l'indication devra être considérée comme se rapportant à cette municipalité ou localité.

M. BORDEN : Il serait préférable de nous assurer immédiatement que nous ne nous sommes pas trompés, plutôt que d'ajouter cet article, mais le nombre d'endroits indiqués est si considérable que nous ne pouvons être certains.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Prenons, par exemple, le village de Preston. Je l'ai trouvé indiqué comme étant un village dans les statuts revisés d'Ontario, mais j'ai constaté qu'un changement avait eu lieu récemment et que Preston portait maintenant le titre de ville. Cet article couvrira toutes les erreurs possibles.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose maintenant que le comité lève sa séance; fasse rapport de ses délibérations à la Chambre et demande la permission de siéger de nouveau. Il reste à discuter les item 36, 37 et 50 de l'annexe, qui concernent les comtés de Grey, Hastings et Waterloo. Il est inutile pour moi de dire que si l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a la moindre objection aux changements qui ont été faits dans la province de Québec, nous lui permettrons d'être entendu.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) m'a communiqué privément certains changements qu'il désirait faire adopter dans les limites de l'un des comtés des Territoires du Nord-Ouest. Ne connaissant pas cette partie du pays, je n'ai pu me rendre à sa demande. Durant combien de temps le bill va-t-il rester en suspens ?

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'à ce que nous ayons disposé du bill concernant le chemin de fer transcontinental national.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, je vais avoir tout le temps nécessaire pour m'entendre avec l'honorable député d'ici à ce que le comité se réunisse de nouveau.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

La Chambre se forme en comité afin de prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient d'amender l'Acte concernant les juges des cours provinciales et de pourvoir à la nomination d'un juge additionnel de la cour supérieure de Québec, avec un traitement de $4,000 par année.

M. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous fournir quelques explications au sujet de cette résolution ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais être obligé de demander au comité de lever sa séance, car je constate que je n'ai pas ici le projet de loi qui doit être basé sur cette résolution. Ce bill pourvoit à la nomination d'un juge additionnel de la cour Supérieure dans la province de Québec, pour le district de Pontiac. Il y a huit ans passés que la législature de Québec a pourvu à la nomination de ce juge, mais cette loi est restée lettre morte jusqu'à présent, car nous considérions que les affaires n'étaient pas suffisantes pour justifier cette nomination. Le district de Pontiac va être pris dans celui de Hull, et constituera un district séparé. Si mon honorable ami désire obtenir quelques renseignements à ce sujet, je les lui fournirai, il s'agit simplement de mettre cette législation en vigueur.

M. BORDEN : Tous les députés faisant partie du barreau de la province de Québec sont absents en ce moment, et je ne connais pas l'affaire; mais comme j'ai lieu de croire que nous pourrons obtenir tous les renseignements nécessaires lorsque le bill sera soumis en première et deuxième délibération, je n'insisterai pas pour obtenir du délai ce soir, étant admis toujours que nous pourrons discuter le bill comme nous aurions pu discuter cette résolution.

La résolution est rapportée et adoptée en première délibération.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

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

M. BORDEN (Halifax) : Je crois avoir compris que lundi nous discuterons le bill concernant le chemin de fer transnational ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN : Le premier ministre pourrait-il nous dire quand il se propose de commencer la discussion du bill concernant le revenu consolidé et l'acte de la vérification des comptes ?

Le PREMIER MINISTRE : Dès que le bill concernant le chemin de fer transcontinental sera adopté, nous avons l'intention de compléter la discussion du bill concernant la représentation, et il est probable qu'après cela nous prendrons l'autre mesure.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances ne doit pas oublier qu'il a promis de déposer sur le bureau de la Chambre cer-

tains documents se rapportant à cette affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la demande de mon honorable ami, je vais soumettre ces documents imprimés, et on ne commencera la discussion du bill que lorsqu'ils auront été déposés sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11 heures 50 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 21 septembre 1903.

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

LES RECENTES TEMPETES DE NEIGE AU NORD-OUEST.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je demande la permission d'appeler l'attention de la Chambre sur une nouvelle publiée dans le " News " de Toronto, samedi dernier, et qu'on prétend avoir été fournie par un fonctionnaire du gouvernement, relativement à la tempête de neige qu'on dit s'être fait sentir dans certaines parties de l'ouest du Canada, il y a environ une semaine. Voici l'extrait du journal en question :

M. R. F. Stupart, directeur du bureau météorologique, déclare que le beau temps est revenu au Nord-Ouest et que, de fait, la nuit dernière, la température y a été plus douce que celle que nous avons eue à Toronto. Les dommages causés par la neige et le froid doivent avoir été considérables. Il y a une semaine, aujourd'hui, il a neigé toute la journée et toute la nuit à Régina.

La déclaration disant qu'il a neigé sans interruption toute une journée et toute une nuit à Régina, est entièrement erronée, à mon sens; je suis surpris d'avoir à constater qu'un fonctionnaire du gouvernement se permette de lancer dans le public une nouvelle aussi fausse. Les renseignements que me communique une lettre de Régina, depuis cette tempête qui, malheureusement, s'est fait sentir dans une partie restreinte de l'ouest du Manitoba et dans l'est des Territoires, indiquent que le district de Régina n'a pas beaucoup souffert de cette tempête. Les rapports des journaux locaux confirment ce renseignement. Voici ce que dit le " Standard," de Régina, édition de jeudi dernier,—

M. HUGHES (Victoria) : Ce journal n'est pas la propriété de l'honorable député ?

M. SCOTT : Non. Cette gazette dit :

Il semble que le district de Régina a été particulièrement favorisé, lors de cette grande tempête de neige qui s'est abattue, samedi dernier, sur l'ouest du Manitoba et le Dakota-nord. Un peu de neige est tombé ici, tard dans l'après-midi, mais à dix heures, dimanche matin, elle avait fondu grâce au vent chaud qui soufflait alors. Nous avons eu, cependant, une averse de grésil et le mercure est tombé à trente degrés. Cette température n'était pas agréable, mais elle n'a pas duré longtemps, car les moissonneuses qu'on avait dû abandonner à deux heures samedi, ont recommencé leur travail lundi matin.

Le " Leader ", de Regina, dit:

La tempête de neige ne s'est pas fait sentir à l'ouest de Broadview.

Voici ce que dit le " West ", de Régina :

Il est tombé juste assez de neige pour blanchir le sol.....Dans ce district, on ne signale aucun dommage appréciable.

Je me lève surtout pour protester publiquement contre les nouvelles si grossièrement exagérées qu'on a publiées partout, relativement à l'étendue des dommages causés par cette tempête; je veux surtout dénoncer la conduite d'un fonctionnaire important du gouvernement, qui fait des déclarations du genre de celles que j'ai mentionnées et qui sont de nature à donner du poids aux racontars extravagants que les journaux ont publiés. Quelques-unes de ces nouvelles sont simplement ridicules. On me dit que mercredi dernier, le correspondant à Toronto du " Morning Post ", de Londres—

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député a l'intention de terminer ses remarques en présentant une motion.

M. SCOTT : Oui, afin d'observer les règlements de la Chambre, bien que je ne veuille dire que quelques mots. Le correspondant en question a mandé par câble au Morning Post que les premiers rapports de la tempête avaient été bien atténués, et que, en réalité, la récolte du blé dans l'ouest du Canada serait le plus petite qu'on n'eût jamais enregistrée.

M. HUGHES (Victoria) : Et qu'on ne battra pas même dix pour cent de tout le grain.

M. SCOTT : Oui, comme le dit mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes). Voilà une nouvelle exagérée au point de devenir purement et simplement ridicule. En vérité, si j'en crois les meilleurs renseignements qu'on a pu obtenir, je suis convaincu que cette tempête n'a pas fait de dommages à plus d'un cinquième de la moisson de l'ouest du Canada. Elle a commencé au Etats-Unis et s'est dirigée vers le nord. Elle a été très forte au Colorado et au Nébraska. Elle a passé sur le Wyoming, le Dakota-sud, le Dakota-nord et le Montana, et elle a semblé épuisée, si je puis parler ainsi, en atteignant le Manitoba. Il y a pourtant une certaine partie de ce territoire, dont le centre, si je ne me trompe, se trouve Virden, où la neige est tombée en abondance. D'après les renseignements que j'ai réussi à obtenir, je puis dire que même dans ce district, les dommages ne

semblent pas être très considérables. Personne ne peut dire avec exactitude, jusqu'à présent, quelles seront les pertes éprouvées à la suite de cette tempête dans le district dont je viens de parler, mais je ne crois pas qu'elles dépassent dix pour cent ; si je considère les dommages causés dans toute la province, je crois qu'ils ne représenteront pas plus de 5 pour 100, au pis aller. Je propose que la séance soit levée.

M. N. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur, la question sur laquelle l'honorable représentant d'Assiniboïa-ouest vient d'appeler l'attention de la Chambre, est certainement très importante. Je crois qu'on devrait fournir au pays, le plus tôt possible, des renseignements exacts afin de démentir les rapports qu'on a déjà publiés. Cela nous permettra d'apprendre au public que les dommages causés aux récoltes du Nord-Ouest ne sont pas aussi élevés que veulent bien le laisser entendre les bruits en question. Les renseignements que j'ai obtenus de personnes résidant dans mon comté où, si je ne me trompe, la tempête semble avoir été plus violente, indiquent que les pertes ont été, en vérité, très légères. J'ai reçu des rapports de vingt-cinq ou de vingt-six différents endroits de cette division électorale, et presque partout, si j'en crois ces renseignements, les dommages ne s'élèvent pas à plus de 3 pour 100, et encore cela est-il très incertain. Dans certaines localités on a recommencé à battre le blé trois jours après la tempête. Un grand nombre de personnes, après avoir lu les rapports de cette tempête de neige dans cette partie du pays, croient que les dommages sont considérables. Tel aurait été le cas, si la moisson eût été sur pied. Mais la plus grande partie du grain avait été coupée et mise en meules. Il est possible qu'il n'y ait pas plus de 10 pour 100 de la moisson qui soit encore en gerbes ; même si une tempête de neige s'abattait sur la récolte dans ces conditions, les effets n'en seraient pas aussi sérieux que s'il tombait une pluie abondante, parce que la neige ne pénètre pas autant que la pluie ces meules ou ces gerbes. Quant aux dommages qu'on prétend avoir été causés dans toute cette partie du pays, les faits ne les démontrent aucunement. A mon avis, il est du devoir des membres de cette Chambre et de la presse en général de faire disparaître, autant que possible, l'effet de ces rapports que ces journaux, surtout, ont fait circuler, à propos de cette question qui est d'une si grande importance pour l'ouest de notre pays.

M. F. OLIVER (Alberta): Il est remarquable, M. l'Orateur, d'avoir à constater que, tout en ayant un bureau météorologique pour tout le Canada, bureau qui peut se renseigner sur les conditions climatériques des territoires, il ait existé jusqu'à présent dans l'esprit de la population du Canada et de la mère patrie, une erreur aussi absolue et aussi complète relativement à l'étendue et aux effets de cette tempête. A mon sens, il est à désirer que l'attention du gouvernement soit appelée sur ce fait. Si ceux qui fournissent ces renseignements par tout le pays, avaient jugé cette tempête de la façon ordinaire, il n'eût pas été nécessaire de signaler ces faits à l'attention publique. Mais puisqu'on a profité de cette occasion, je ne sais pour quelle raison, pour répandre partout des rapports dommageables et mensongers dans une large mesure, nous pouvons espérer qu'il est du devoir de notre bureau météorologique de faire connaître au pays les faits tels qu'il existent, au lieu de laisser répandre ces mauvaises nouvelles. Je vais parler de l'étendue de cette tempête, et c'est sur ce point que, je crois, le bureau météorologique a commis une faute grave en négligeant de donner les renseignements exacts quand aux limites du district où la tempête s'est fait sentir. D'après les nouvelles que j'ai obtenues, samedi, le douze dernier, à Edmonton, il n'y a pas eu la moindre tempête. On n'avait pas entendu parler de tempête jusqu'alors. Les journaux rapportent les détails d'un tournoi de "golf" qui a eu lieu, ce jour-là même, et qui a obtenu beaucoup de succès; il est donc évident que ce jour-là même, il n'y a pas eu de changement climatérique appréciable. Nous pouvons donc nous étonner à bon droit, qu'il y ait eu un rapport publié dans tout le pays et même en Angleterre, annonçant que cette tempête avait fait sentir ses ravages désastreux par tous les Territoires. J'ai été surpris, vu les rapports publiés dans les journaux de l'est du Canada, de constater que ces faits n'ont pas été rendus publics. J'ignore d'où la presse de l'est obtient les renseignements qu'elle publie sur les Territoires, mais il me semble que les nouvelles lui ont manqué, puisqu'elle a laissé durant au delà d'une semaine, se répandre généralement dans le pays et dans les autres parties de l'univers, des rapports aussi mensongers, aussi inexacts et aussi dommageables, et cela sans les contredire. Il n'est pas désirable que des questions semblables soient soulevées ici, mais, dans les circonstances présentes, il me semble que ce soit là le seul remède, lorsqu'il s'agit d'un état de choses dont il importe de prendre note——

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis certes pas dire avec mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver), que les premiers rapports mensongers qui ont été publiés, n'ont pas été contredits. Chacun sait que la première nouvelle de cette tempête si remarquablement sévère et si désastreuse pour le Nord-Ouest, est absolument inexacte.

Quiconque a lu les journaux sait, depuis longtemps, que la tempête ne s'est fait sentir que dans un certain rayon, et qu'elle n'a été aucunement sérieuse. Malheureusement lorsqu'une nouvelle paraît dans un journal, toutes les autres gazettes la publient, qu'elle soit vraie ou fausse. J'ignore s'il existe un

remède à cet état de choses ; les journaux n'ont que l'occasion de s'assurer de la vérité du renseignement qu'ils publient. Si la nouvelle est exacte, tant mieux ; si elle est mensongère, des dommages considérables pourront résulter de sa publication. Mais je crois que tout le monde sait maintenant que, heureusement pour nous, la tempête n'a pas été aussi sérieuse qu'on l'a rapporté, et qu'elle n'a pas causé de dommages considérables.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : L'honorable représentant d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a très exactement décrit la route suivie par la tempête. Je n'ai lu, à ce sujet, aucun rapport du bureau météorologique canadien, mais celui des Etats-Unis a tracé le chemin parcouru par l'ouragan ; celui-ci est parti du nord-est à travers la partie sud-ouest du Manitoba et s'est dirigé vers la baie James et la côte du Labrador. Rien d'étonnant dans le fait de supposer que la partie nord-ouest du Canada a été, en grande mesure, visitée par une tempête. Les journaux européens nous rapportent que, il y a quatre semaines, une forte tempête de neige a ravagé la Saxe et certaines parties de l'Autriche ; et l'on peut dire qu'il a gelé tous les mois de cette année au sud des Etats de New-York et de la Pennsylvanie. Mais je veux surtout appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'un certain fonctionnaire du bureau météorologique de Toronto se trouvait au Nord-Ouest, aux environs d'Edmonton, vers cette époque, l'an dernier, lorsqu'un orage accompagné de grêle a visité, en y causant certain dommages, un rayon d'environ cinq milles de superficie, près de Wetaskiwin ; à son retour, il a fait une description de cette partie du pays ; dans cet écrit il déclarait que dans le district s'étendant au nord de Wetaskiwin et de Red Deer, il est possible de cultiver l'avoine, mais que le blé n'y peut venir ; cependant, trois semaines seulement avant que ce monsieur eût visité cette localité on y avait coupé, comme tous ceux qui connaissent ce pays le savent, d'immenses quantités de blé, même à une distance de 100 à 150 milles au nord de l'endroit où il était, d'après cette personne, complètement impossible de récolter du blé. A cette époque, j'ai appelé l'attention du gouvernement sur le rapport de cet employé.

A mon avis, avant que ces fonctionnaires fassent de la littérature d'immigration pour l'avantage du Texas, de la Louisiane et d'autres parties des Etats du sud-ouest, au développement desquels nos amis les Américains s'appliquent avec tant de soin, littérature qui ne peut qu'enrayer la colonisation du Canada, le gouvernement devrait voir à ce que ces personnes connaissent ce dont elles parlent. Ce n'est pas la première fois que des rapports aussi erronés ont été envoyés en Angleterre. Si lord Strathcona ne s'était pas trouvé au Canada, l'autre jour, j'ai raison de supposer qu'il n'y aurait pas eu de démenti officiel opposé au rapport mensonger qu'un certain individu travaillant dans un bureau louche de Toronto, a télégraphié au "Morning Post," de Londres, lequel a répandu ensuite cette nouvelle dans tout le Royaume-Uni. Un cablogramme semblable annonçant qu'on ne récolterait pas 10 pour cent de toute la moisson du Nord-Ouest canadien, doit avoir eu un effet magique sur l'immigration au Canada. Le fait que lord Strathcona a pris les moyens d'obtenir des renseignements du Nord-Ouest même, et de les envoyer en Angleterre, a été de nature à faire disparaître cette fausse impression. Cette action n'est que le résultat d'un simple accident. Mais si cela n'eût pas été fait, il aurait été difficile d'évaluer le montant des dommages dont aurait souffert le Canada.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je crois que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a rendu un grand service au pays, en appelant l'attention publique sur les rapports exagérés, publiés en Angleterre, sur les dommages causés par le dernière tempête de neige au Nord-Ouest. On ne veut pas prétendre, je suppose, que M. Stupart devait être responsable des rapports qu'il recevait des différentes stations météorologiques du Manitoba et du Nord-Ouest. Je serais porté à croire que ceux qui font les observations climatériques aux endroits en question, ont dû avoir quelque chose à faire avec l'envoi de ces rapports, et avec ce que l'on sait de la direction suivie par cette tempête.

M. F. OLIVER : Des rapports de la température sont envoyés deux fois par jour de tous les points du Manitoba et des Territoires au bureau principal.

M. CLARKE : Je comprends cela et je suppose que les rapports qui sont rassemblés au bureau central de Toronto, avant d'être distribués, sont basés sur les rapports reçus des sections intéressées. Je ne veux pas, cependant, prolonger la discussion, mais suggérer respectueusement au gouvernement, s'il veut connaître celui qui est en faute, de faire examiner avec soin les rapports envoyés au bureau central de Toronto des différentes stations météorologiques ; si l'on constate que ces rapports sont exagérés, on devra réprimander ceux qui sont responsables de ce fait. En vérité, l'envoi de rapports semblables en Angleterre aurait pu causer de grands dommages à la partie ouest du Canada.

Toute la députation admettra avec moi que les directeurs du bureau météorologique de Toronto ne publieraient jamais volontairement ou sciemment des rapports exagérés, mais qu'ils ont eu raison de calquer leurs bulletins sur les rapports qu'ils ont reçus de leurs représentants de l'Ouest.

M. OLIVER : Je crois que les députés qui ont traité cette question ne l'avaient pas bien saisie, chose que je voudrais démontrer. On

ne prétend pas que le bureau de Toronto a publié des rapports que ne justifieraient pas les renseignements reçus. Ce qu'on prétend, c'est que les rapports publiés au sujet du beau temps n'étaient pas conformes aux renseignements qu'il a dû recevoir.

M. CLARKE : C'est ce dont le département devrait s'enquérir.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, il y a un point que je désire signaler et qui peut avoir son importance, c'est que, dans les Etats de l'Iowa, du Wisconsin et du Minnesota, ce changement de température a causé plus de dommages qu'au Nord-Ouest canadien. Dans ces Etats-là, il a fait aussi mauvais temps que chez nous. Bien qu'il n'y soit pas tombé de neige, il a fait assez froid pour nuire au blé et pour causer beaucoup plus de dommages que dans notre pays.

La motion d'ajournement est rejetée.

INTERPELLATIONS.

LES TARIFS DES VOYAGEURS SUR LE GRAND TRONC.

M. MACLEAN, par M. Hughes (Victoria) :

La clause suivante de la charte accordée la Compagnie du Grand Tronc en 1852 a-t-elle été abrogée :—

" Le taux ou tarif pour chaque voyageur de troisième classe sur aucun train quelconque dudit chemin de fer n'excédera pas un " penny" courant pour chaque mille de parcours, et un train, au moins, par jour, comprenant des wagons de troisième classe, devra parcourir chaque jour toute la longueur de la ligne ? "

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La question posée par l'honorable député est une question de droit. Pour pouvoir y répondre, il faudrait étudier toutes les lois faites depuis des années au sujet du Grand Tronc, et nous ne nous croyons pas en état d'y répondre d'une façon définitive à présent ; il vaut mieux que nous nous abstenions, pour le moment, d'exprimer une opinion sur un point comme celui-là.

LOUAGE DU GRAND QUAI DE SAINT-JEAN, N.-B.

M. FOWLER :

1. Le gouvernement a-t-il loué ou concédé à quelque personne, maison d'affaires ou compagnie le privilège de se servir pour leur usage de quelque portion du grand quai formant partie des facilités terminales de l'Intercolonial à Saint-Jean, N.-B ?
2. Dans l'affirmative, à qui ce privilège a-t-il été accordé ?
3. Quel est le prix du loyer ou du droit de quaiage ?
4. Un appareil pour le chargement ou le déchargement, ou quelques autres travaux ou améliorations, et lesquels, ont-ils été ou doivent-ils être construits pour l'avantage desdites personnes, maisons d'affaires ou compagnies ? Et si c'est le cas, quel en a été le coût?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Oui.
2. A Wm. Thompson et Cie.
3. $1,000 par année.
4. Un appareil a été commandé et on est à le construire ; on a estimé qu'il coûterait $250.

USAGE DE LA POINTE NEPEAN.

M. BIRKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il de faire ressortir davantage la beauté du site de la Point Nepean en y créant un parc public ?
2. Dans l'affirmative, le gouvernement prendra-t-il des mesures pour relier la Pointe Nepean avec le parc Major au moyen d'un pont aérien pour les piétons ?
3. La question de l'embellissement de ce site pittoresque et de sa situation avantageuse comme parc, ainsi que le transfert de la poudrière dans un endroit moins exposé de la cité, a-t-elle déjà été prise en considération par le gouvernement ? Ou cette question a-t-elle été référée à la commission d'embellissement d'Ottawa ? Dans l'affirmative, quand et avec quel résultat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement ne s'est pas encore occupé de cette question.

LOI DU SERVICE CIVIL—MODIFICATION.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme en comité demain pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte du service civil dans le sens des articles suivants, et à cette fin d'insérer ces articles dans le bill ayant pour objet d'amender ledit acte.

(1) L'article 12 de l'Acte du service civil, chapitre 17 des statuts revisés, est abrogé et remplacé par le suivant :—

12. Le traitement d'un sous-chef de département, lors de sa nomination, sera de $3,500 par an, avec augmentation annuelle de $100 par année, jusqu'à un chiffre maximum de $4,000 par an; ladite augmentation devant être faite par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du chef du département : Pourvu, toutefois, que si le sous-ministre de la Justice, est, lors de sa nomination, un avocat d'au moins dix ans de profession, et que si le sous-ministre des Finances et Receveur général a été, lors de sa nomination, au moins dix ans au service d'une ou plusieurs des banques chartées du Canada, en qualité de gérant général ou de gérant d'une succursale de cette banque, ou en ces deux qualités, et que si le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux est, lors de sa nomination, un ingénieur civil d'au moins dix ans de profession, il soit payé à chacun $1,000 par année en sus des montants ci-dessus prescrits.

(2) Afin de déterminer les traitements des chefs actuels, il sera tenu compte auxdits sous-chefs de leur temps de service, soit comme sous-chefs ou en quelqu'autre qualité dans le service public, à l'époque de la mise en vigueur du présent acte, et il leur sera payé le traitement auquel ils auraient eu droit, à raison de la durée de leur service, s'ils avaient été nommés en vertu des dispositions de l'article 12 de l'Acte du service civil, tel qu'édicté par le

présent acte. Pourvu, de plus, que nonobstant les dispositions contraires contenues dans le présent acte, le traitement du sous-chef actuel du département des Finances, tant qu'il restera en charge, soit le traitement maximum du sous-chef de ce département, tel qu'autorisé par le présent acte.

(3) Si quelque sous-chef n'a pas actuellement droit, en vertu des dispositions du présent acte, de recevoir le traitement maximum de $4,000, son traitement pourra être élevé par des augmentations annuelles de $100 chacune jusqu'à ce qu'il reçoive le dit traitement maximum.

(4) Outre la classe des premiers commis, mentionnée dans les articles 15 et 16 dudit acte, une autre classe est créée en vertu des présentes sous la désignation de " premiers commis, classe A."

2. Le traitement minimum payé à un premier commis, classe A, sera de $2,400, avec augmentation annuelle de $100 jusqu'à un maximum de $2,800.

(5) L'article 16 de l'Acte du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :—

16. Le traitement minimum d'un premier commis sera de $1,900 par année, et le traitement maximum sera de $2,500 par année.

(6) L'article 18 de l'Acte du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :—

18. Le traitement minimum d'un commis de première classe sera de $1,500 par année, et le traitement maximum sera de $1,900 par année.

(7) L'article 20 de l'Acte du service civil est abroge et remplacé par le suivant :—

20. Le traitement minimum d'un commis de seconde classe sera de $1,200 par année, et le traitement maximum sera de $1,500 par année.

(8) L'article 4 du chapitre 14 des statuts de 1900 est abrogé et remplacé par le suivant :—

4. Le traitement minimum d'un commis de seconde classe cadette sera de $700 par année, et le traitement maximum sera de $1,100 par année.

(9) Le Gouverneur en conseil pourra, dans le cas des commis de seconde classe cadette dont les traitements seront, lors de la mise en vigueur du présent acte, moindres que sept cents piastres par année, porter les traitements desdits commis au chiffre de $700 par année ; mais nulle semblable augmentation ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département, que ledit commis mérite cette rémunération.

(10) L'annexe A de l'Acte du service civil, tel qu'amendé par l'article 12 du chapitre 15 des statuts de 1895, et par l'article 1 du chapitre 14 des statuts de 1900, est amendé en y ajoutant le paragraphe suivant :—

(g) Commis de troisième classe.

(11) Le traitement minimum d'un commis de troisième classe sera de $500 par année, et le traitement maximum sera de $700 par année.

(12) Sauf tel que ci-dessus prescrit, le traitement d'un commis de troisième classe, lors de sa nomination, sera le traitement minimum prescrit ci-dessus.

(13) Le Gouverneur en conseil pourra, après qu'un commis de troisième classe aura servi pendant un an, élever son traitement au moyen d'augmentations n'excédant pas $50 par chaque année, jusqu'au traitement maximum d'un commis de troisième classe, tel que ci-dessus prescrit; mais nulle semblable augmentation ne sera faite que sur le rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département, que ledit commis mérite de la recevoir.

Sir WILFRID LAURIER.

(14) Toute personne qui est actuellement ou pourra être à l'avenir copiste, commis, emballeur, trieur ou messager, temporairement ou autrement, dans le service du gouvernement du Canada, employée dans l'un des départements à Ottawa, ou dans le bureau de l'Auditeur général, en vertu d'un décret du conseil, pourra être nommée commis de troisième classe à un salaire non inférieur à celui qu'elle recevait ou auquel elle aurait droit à l'époque de ladite nomination (mais limité toujours à une somme n'excédant pas le salaire maximum de la troisième classe) ; pourvu, toujours, que ladite personne qui, au titre susdit ou à tout autre titre, aura été continuellement dans ledit service pendant les deux ans précédant la passation du présent acte, puisse être ainsi nommée sans égard à son âge ou sans passer l'examen d'aptitude ; et ledit décret du conseil sera considéré comme créant la position de commis de troisième classe dans laquelle ladite nomination sera faite, et le Gouverneur en conseil pourra, dans le cas de toute telle personne dont le salaire sera, lors de sa nomination comme commis de troisième classe, moindre que $500 par année, porter ledit salaire au chiffre de cinq cents piastres par année ; mais nulle augmentation semblable ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département, que ledit commis mérite de la recevoir.

(15) La partie de l'annexe B de l'Acte du service civil sous la rubrique " Douanes ", inscrite à l'article 14 du chapitre 12 des Statuts de 1888, est abrogée et remplacée par la suivante:

Douanes.

Classes supérieures.

Inspecteurs.. .. .. ..appoint. de	$1,600	à	$2,500
Percepteurs.. .. .. .. "	300	à	4,000
Premiers commis.. .. "	1,200	à	2,000
Contrôleurs .. .. "	1,200	à	2,400
Aides-contrôleurs (y compris les surveillants des arrivages, les premiers préposés du débarquement et les garde-clefs en chef).. .. .. "	800	à	1,200

Classe technique.

Estimateurs.. .. .. ..appoint. de $	800	à	$2,000
Aides-estimateurs.. .. "	600	à	1,500
Jaugeurs.. .. .. "	600	à	1,200

Autres classes.

Commis.. .. ..appoint. de $	400	à	$1,200
Examinateurs (y compris les garde-clefs et les préposés du débarquement) .. .. "	400	à	1,000
Emballeurs, messagers et préposés des arrivages.. .. .. "	300	à	600

(16) La partie de l'annexe B de l'Acte du service civil sous la rubrique " Revenu de l'intérieur ', inscrite à l'article 3 du chapitre 12 des Statuts de 1889, est abrogée et remplacée par la suivante :

Revenu de l'intérieur.

Inspecteurs.. .. .. ..appoint. de	$1,600	à	$2,500
Percepteurs.. .. .. .. "	500	à	2,400
Sous-percepteurs... .. "	500	à	1,700
Comptables .. .. "	600	à	1,500

Agents d'accise de la classe spéciale (premiers commis chargés de la surveillance des distilleries)..	"	1,400 à 1,800
Agents d'accise de la classe spéciale, autres que les précédents..	"	1,200 à 1,400
Agents d'accise des 1ère, 2e et 3e classes.	"	600 à 1,200
Agents d'accise stagiaires..	"	500
Sténographes et copistes..	"	400 à 600
Messagers..	"	400 à 700

A ces traitements il pourra être ajouté, pour la surveillance de fabriques importantes, un salaire supplémentaire, pour les agents d'accise de la classe spéciale et autres officiers employés à cette surveillance, n'excédant en aucun cas $200 par année.

(17) Le Gouverneur en conseil pourra accorder les augmentations de salaire dans le département des Douanes et celui du Revenu de l'intérieur qui sont autorisés par le présent acte, mais aucune de ces augmentations ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département, que la personne recommande pour cette augmentation mérite de la recevoir.

(18) Le paragraphe (c) et les paragraphes qui suivent, à l'exception du paragraphe (d) de l'article 47 de l'Acte du service civil, sont abrogés et remplacés par les suivants :—

47. (c.) La rémunération des commis, copistes, messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs temporaires sera, lors de la nomination, de $500, et elle pourra être portée, par des augmentations annuelles n'excédant pas $50, jusqu'à un maximum de $700 par année ; et les dites augmentations ne seront accordées que par un décret du conseil, basé sur le rapport du sous-chef du département, que la personne recommandée y a droit et mérite de l'obtenir ; et l'Exécutif pourra, dans le cas desdits commis, copistes, messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs temporaires dont le salaire sera, lors de la mise en vigueur du présent acte, moindre que cinq cents piastres par année, augmenter ledit salaire jusqu'au chiffre $50, jusqu'à un maximum de $700 par année ; de $500 par année ; et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-chef du département, approuvé par le chef du département, que ledit commis mérite de la recevoir.

(19) Toutes sommes d'argent votées par le parlement pour l'année financière expirant le 30 juin 1904 pour le paiement des salaires ou des augmentations de salaires de toutes personnes actuellement dans le service public, seront, au cas où quelques-unes desdites personnes seraient promues des classes ou grades plus élevés ou seraient transférées à d'autres positions dans le service public, applicables au paiement des salaires ou augmentations des salaires desdites personnes ainsi promues ou transférées ; et pendant le cours de l'année financière expirant le 30 juin 1904, les sommes qui pourraient n'avoir pas été votées par le parlement mais qui pourraient être requises pour le paiement desdits salaires et augmentations de salaires autorisées par le présent acte, pourront être payées à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose la seconde lecture du projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient d'amender l'Acte concernant les juges des cours provinciales et de pourvoir à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec, avec un traitement de $4,000 par année.

Mon honorable ami le ministre de la Justice, n'ayant pu donner l'autre jour certains renseignements à ce sujet, désirait les donner ce matin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis prêt à fournir les renseignements qu'on a demandés, mais je crois qu'il vaudrait mieux adopter ce projet de résolution dès maintenant ; nous pourrons profiter de la présence des députés de la province de Québec, lorsque le bill auquel ce projet sert de base sera délibéré en comité, pour étudier à fond toute cette question. Plairait-il à l'honorable chef de l'opposition de consentir à cela ?

M. R. L. BORDEN : J'y consens.

Le projet de résolution est lu une deuxième fois et adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 255) relatif à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec.

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

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 235) relatif à la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

Article 7.

M. R. L. BORDEN : Il a été proposé trois amendements à cet article.

Strictement parlant, on ne peut proposer qu'un amendement à la fois ; par conséquent, il n'y a qu'une seule motion de soumise au comité, mais on a donné avis des autres amendements. Il me semble que j'ai moi-même proposé deux amendements et que l'honorable député de Toronto-ouest en a proposé un. Autant que je m'en souviens, ces amendements sont restés en suspens, à la demande du gouvernement, et je me flattais de recevoir bientôt des nouvelles du sort que le gouvernement leur réservait. Il serait peut-être préférable de les discuter en suivant l'ordre dans lequel ils ont été présentés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si M. le Président veut bien me le permettre, je propose que le second amendement vienne en premier lieu ; je veux parler de l'amendement au sujet de la convention subsidiaire à conclure avec le Grand Tronc, qui

a pour objet d'établir que le gouvernement ne sera pas responsable de la première garantie d'obligations tant que la Compagnie du Grand Tronc ne se sera pas rendue responsable de la seconde garantie des obligations. Nous pourrions discuter cette clause et en disposer peut-être.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement se lit comme suit :

Que l'article 7 soit amendé en y ajoutant les paragraphes suivants :

(2) Nonobstant le contenu de cet Acte et de cette convention, Sa Majesté le Roi, représentée au Canada pour les fins de la présente par le gouvernement du Canada, ne sera pas tenue ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulations dudit contrat, agissant au nom du gouvernement du Canada, si ce n'est à moins que et jusqu'à ce que la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada ait conclu un arrangement avec Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, par lequel arrangement la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada conviendra de ce qui suit :

(a.) Que la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada garantira les obligations de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de la balance requise pour le parachèvement de la division de l'Ouest dudit contrat tel que stipulé dans la clause 34 dudit contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si j'ai bien compris, les deux premiers paragraphes de cet amendement sont destinés à donner effet au contrat dans le sens que le gouvernement y a toujours attaché et de la manière dont il l'a toujours interprété. Aucune des parties contractantes n'a jamais cru ni prévu que le gouvernement garantirait la première émission d'obligations, tant que la Compagnie du Grand Tronc du Canada n'aurait pas convenu de garantir la seconde émission. Pour cette raison nous sommes disposés à accepter le premier et le deuxième paragraphes ; nous consentons à accepter cet amendement, qui est conforme aux intentions des parties. Quant à l'article 3, il nous est impossible d'accepter l'amendement.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais dire quelques mots sur la clause (a). Si le ministre veut jeter les yeux sur la page 11623 de l'édition non revisée des " Débats ", il verra la résolution telle que je l'avais présentée dans l'avis de motion. Du consentement de mon honorable ami (M. Fitzpatrick) j'aimerais à améliorer quelque peu la rédaction de cette clause (a), laquelle, après correction, se lisait comme suit :

Que la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada garantira les obligations de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de la balance requise pour le parachèvement de la division de l'ouest, tel que pourvu dans la clause 34 dudit contrat.

M. FITZPATRICK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) accepte-t-il les termes du contrat?

M. BORDEN (Halifax) : Certainement non. L'honorable ministre verra exactement la différence entre ma première proposition et l'amendement que je présente maintenant. Cet amendement tient compte de l'éventualité de la vente au-dessous du pair des obligations garanties par la Compagnie du Grand Tronc ; et c'est pourquoi je demande qu'elle garantisse les obligations jusqu'à concurrence de la balance suffisante requise pour compléter la contruction de la division de l'ouest.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je comprends bien, le paragraphe tel que présenté en premier lieu par mon honorable ami, adopte les termes employés dans l'article 34 du contrat.

M. R. L. BORDEN : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et maintenant mon honorable ami veut s'éloigner de cette rédaction et faire un amendement qui aurait pour effet de modifier jusqu'à un certain point les conditions du contrat ?

M. R. L. BORDEN : Naturellement, il modifie les conditions du contrat dans tous les cas, même si on s'en tient à la première proposition, puisqu'il rend le Grand Tronc partie contractante, du moment qu'il s'engage à faire une chose définie. C'est jusqu'à ce point, et pas au delà, qu'il modifie les termes de la convention dans la clause 34. Il pourvoit à ce que les obligations à garantir représentent un montant suffisant pour fournir la balance nécessaire à la construction de la division de l'ouest. Voilà tout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le contrat pourvoit à ce que la Compagnie du Grand Tronc garantisse les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'au montant de la balance requise pour la construction de la division de l'ouest. On obtiendrait cela, je crois, par l'amendement proposé en premier lieu par l'honorable chef de l'opposition. Mais, à première vue, je ne serais pas prêt à m'écarter des termes du contrat.

M. BARKER : Il me paraît que les mots employés dans le sous-amendement expriment en réalité l'intention du gouvernement. J'ai de la peine à m'imaginer que le gouvernement se contente de demander à la Compagnie du Grand Tronc de garantir une somme d'argent égale à la balance requise, sans s'occuper de l'éventualité où les obligations ne produiraient pas la somme nécessaire. Le gouvernement ne doit pas avoir perdu de vue la position dans laquelle le pays se trouverait, si après la garantie par l'Etat des trois quarts du coût, et après que la Compagnie du Grand Tronc aurait

garanti le dernier quart, le produit des obligations ainsi garanties n'était pas suffisant pour terminer la ligne. Il s'ensuivrait, comme le ministre de la Justice doit s'en apercevoir, que les travaux seraient suspendus jusqu'à ce que le gouvernement ou une autre compagnie fournisse de l'argent. En rédigeant le contrat, le gouvernement n'a jamais eu cette intention-là. Au contraire, dans l'intention du gouvernement, après avoir garanti des obligations au montant des trois quarts du coût de construction, la Compagnie du Grand Tronc devrait aider la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en lui procurant les fonds nécessaires pour construire le chemin. Voilà indubitablement ce que le gouvernement avait en vue ; et s'il n'a pas exprimé clairement son intention dans le contrat, la clause que voici traduit exactement sa pensée. J'appelle l'attention de l'honorable ministre sur l'importance d'un examen attentif de cette clause.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'intention évidente des parties dans ce contrat—et nous pouvons dire qu'elle est énoncée abondamment dans chacune des ces lignes—est la garantie par le gouvernement des obligations de la compagnie au montant de 75 pour 100 du coût de construction, ce qui est accordé à la compagnie tout d'abord; ensuite, ce qui est nécessaire au-dessus de ce montant devra être garanti par la Compagnie du Grand Tronc. Cette condition se trouve exprimée comme suit:

En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'Ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'Ouest.

Voilà un énoncé très clair de l'intention des deux partis : les fonds nécessaires à la construction de la division de l'ouest au delà de la quote-part garantie par le gouvernment doivent être obtenus au moyen d'obligations garanties par le Grand Tronc. Je ne vois pas en quoi l'amendement proposé améliore cette clause.

M. BARKER : Les parties contractantes ont probablement l'intention de se procurer des fonds de la manière indiquée par l'honorable ministre, mais il est très important que nous considérions si le contrat, dans sa teneur actuelle, exprime cette idée-là. Je soumets le cas à l'honorable ministre. Admettons par hypothèse que le coût de la division de l'ouest est de $100,000,000. Le gouvernement ne sera pas appelé à garantir plus de $75,000,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la limite extrême.

M. BARKER : Le Grand Tronc va être appelé à garantir des obligations afin de pourvoir à la balance de $25,000,000. L'honorable ministre dit qu'il doit garantir des obligations qui produiront $25,000,000. Or, voyons le texte du contrat :

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada garantira les obligations de la compagnie pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'Ouest, à l'exclusion desdits $20,000,000 requis pour le premier outillage.

Dans ce cas, la balance requise pour la construction de la division de l'ouest serait de $25,000,000; donc il est dit textuellement que le Grand Tronc garantira des obligations dans ce cas, au montant de $25,000,000, tandis qu'il faudra peut-être des obligations au montant de $30,000,000 pour réaliser ces $25,000,000 en argent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon sens le contenu textuel n'implique pas une interprétation comme celle-là.

M. BARKER : C'est l'opinion de mon honorable ami, mais quel est le vrai sens de ces paroles ? Si on a besoin de $25,000,000 pour compléter le chemin, alors le Grand Tronc garantira les obligations de la compagnie quant à la balance nécessaire à la construction. "Garantir les obligations quant à la balance," cela signifie la balance des obligations, et non pas les obligations qui, vendues sur le marché monétaire, rapporteraient cette balance. Voilà la partie de l'amendement, et avec tout le respect que je dois au ministre de la Justice, je ferai remarquer que ce serait une affaire très grave si cette condition n'était pas exprimée dans le langage le plus clair possible, car il se pourrait bien que le Grand Tronc la considérât sous un jour très différent. Il me paraît absolument hors de doute que les obligations garanties par une seconde hypothèque du Grand Tronc ne se vendront pas au pair. Il importe peu quel taux d'intérêt vous payez, si raisonnable qu'il soit, et 4 pour cent me paraît un taux raisonnable. Je ne suis pas d'opinion que ces obligations se vendront au pair sur le marché. Par conséquent, il est de toute évidence que quelle que soit la balance en argent nécessaire pour terminer le chemin, vous serez obligé d'émettre des obligations pour un montant plus élevé pour réaliser cette balance. Le ministre de la Justice est-il d'avis que cette condition se trouve clairement exprimée dans le contrat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le crois.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que ce point est indiscutable ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me garderai bien de dire cela, puisque mon honorable ami le discute ; mais, s'il ne l'avait pas discuté j'aurais répondu affirmativement. Je n'aurais pas voulu donner cette réponse après que l'honorable député a exprimé son opinion.

M. BARKER : Je remercie l'honorable ministre du compliment. Mais je répète encore que le texte ne comporte pas la signification exprimée dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition, que la compagnie du Grand Tronc garantira des obligations qui rapporteront la balance requise. Admettons que je demande à l'honorable ministre d'endosser mon billet pour $1,000. Je crois bien qu'il refuserait. Admettons cependant que tout en lui faisant la demande je lui dise : Il m'est impossible de négocier ce billet au pair. Il me faut un endossement de $1,100—l'honorable député croit-il que ce serait la même chose. A mon avis, ce langage exprime exactement le contraire de ce que dit l'honorable ministre. Vous devez établir votre balance, et la compagnie doit garantir des obligations pour la balance, non pas des obligations qui rapporteront cette balance. L'honorable ministre prétend que dans son intention elle doit garantir des obligations qui rapporteront cette balance. Nous demandons que cette condition soit exprimée en toutes lettres afin qu'il ne reste aucun doute.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte l'amendement proposé par le chef de l'opposition, parce que je suis convaincu que cet amendement ne fait qu'exprimer l'interprétation que les deux partis attachent au contrat.

M. R. L. BORDEN: Bien entendu, la seule difficulté soulevée après un examen attentif se rapporte à la clause 34, et un des députés de ce côté-ci de la Chambre était d'opinon que le point soulevé par mon honorable ami (M. Barker) pouvait se discuter. D'après mon honorable ami (M. Barker) si on s'en rapporte à la phrase "la Compagnie du Grand Tronc du Canada garantira les obligations de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacific pour la balance requise," on doit comprendre par là qu'il s'agit du montant de la balance requise. Le ministre de la Justice semble différer d'opinion, mais je ne sais pas exactement pourquoi, puisque la balance requise ne peut signifier autre chose que le montant de la balance requise. Si ce n'est pas là le sens, alors qu'est-ce que cela signifie? Le ministre des Finances affirme que cela n'est pas le vrai sens ; alors quel sens pouvez-vous y attacher? La Compagnie du Grand Tronc doit garantir des obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à tel montant. Le problème à résoudre est de savoir si ce montant exprimé dans la clause (a) est le montant qui rapporterait la balance requise, ou si c'est tout simplement la balance requise. Je suis porté à croire qu'il y a beaucoup de force dans l'argument de mon honorable ami le député de Hamilton que l'expression usitée "pour la balance requise" signifie pour le chiffre de la balance requise, mais ne signifie pas une somme d'argent qui rapporterait la balance requise pour compléter la construction de la division de l'ouest, par la vente des obligations sur le marché. Nous différons d'avis sur l'interprétation des mots. On pourrait supposer que la Compagnie du Grand Tronc, si on s'attaque à cette interprétation, a le droit de dire : Il ne faut pas étendre la portée de ces paroles à notre préjudice. Si, par cette clause, vous exigez que nous garantissions des obligations jusqu'à concurrence du montant requis, cela signifie exactement ce que disent les mots, c'est-à-dire jusqu'au montant de la balance requise, le chiffre qui représente la balance requise ; mais cela ne veut dire nullement une quantité d'obligations dont la vente sur le marché rapportera la balance requise. Voilà exactement ce que mon honorable ami a fait ressortir.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après moi l'expression (balance requise) ne peut signifier que balance requise. Je me souviens que lorsque la question de la reprise du paiement en espèces fut soulevée aux Etats-Unis, Horace Greely dit : "The right way to resume is to resume." Je crois que la balance requise est la balance requise et je ne crois pas que nous puissions trouver d'autres expressions pour rendre l'idée plus claire. Mon honorable ami et nous tous, nous voulons atteindre le même but. Nous sommes parfaitement d'avis que tout cela est prévu dans l'acte. Arrêtons-nous un instant à la supposition que ce chemin de fer coûtera $100,000,000 dont le gouvernement garantira les trois quarts et que la compagnie soit obligée de trouver $25,000,000 de plus, Est-il raisonnable d'admettre que si le Grand Tronc, après avoir garanti des obligations au montant de $24,000,000 constate qu'il manque encore un million, il ferait le sacrifice de ces $24,000,000 pour mettre à effet l'interprétation forcée de ce contrat? Le Grand Tronc, dans son propre intérêt, pour se protéger lui-même, se verrait forcé de voir à ce que les obligations rapportent la balance requise pour faire terminer les travaux, afin de ne pas gaspiller ses $24,000,000. Jamais le Grand Tronc ne pourra agir de la sorte, et voilà un des mobiles les plus forts pour déterminer sa ligne de conduite. Même au point de vue légal il ne saurait agir autrement. Mais, pour sa propre protection, il ne peut pas se permettre d'établir une différence entre la valeur nominale des obligations et leur prix de vente. Mais, au-dessus de tout cela, nous prétendons que, légalement parlant, cette différence n'est pas admissible.

M. LENNOX : Il me semble que le ministre des Finances ne réussit pas à tirer ce point au clair. Cela dépend peut-être de son manque de pratique dans les questions de droit. Le point en discussion n'est pas une question d'opportunité, c'est une question de droit et d'interprétation légale, celle de savoir ce que la Compagnie du Grand Tronc est strictement obligée de faire, sans laisser aucun doute.

Ce matin, à l'ouverture de la séance, l'honorable ministre de la Justice a déclaré qu'il était prêt à accepter la clause (a) proposée par l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) l'autre jour, parce qu'elle exprimait l'intention qu'avait le gouvernement lors de la préparation du contrat. Mon honorable chef de la gauche croit aujourd'hui, après réflexion, que l'intention du gouvernement pourrait être rendue plus claire par l'amendement qu'il a proposé ce matin. A mon point de vue il n'y a pas de doute que les termes de l'amendement proposé ce matin sont plus précis et plus satisfaisants que ceux de l'amendement proposé l'autre jour. C'est une question d'interprétation si la Compagnie du Grand Tronc serait simplement tenue de garantir des obligations au montant nominal de la balance ou au montant réel dont on aurait besoin. Je considère—ceci soit dit avec tout le respect dû à l'honorable ministre de la Justice—que la clause 34 ne stipule pas d'une manière claire et évidente que la Compagnie du Grand Tronc serait obligée de faire plus que de garantir les obligations pour le montant nominal dont on aurait besoin pour terminer le chemin ; en d'autres termes, que, après que le gouvernement aurait fourni l'argent pour payer 75 pour 100 du coût total et après s'être rendu un compte exact du coût total d'après le contrat, la position du Grand Tronc serait la suivante : On pourra émettre des obligations pour le montant qui paraît représenter la balance nominale pour la différence entre le montant garanti par le gouvernement et le coût total du chemin de fer.

La Compagnie du Grand Tronc est tenue de garantir ces obligations pour leur valeur nominale, et elle n'est pas obligée de garantir plus que cela. Ce n'est pas sans hésitation que je fais cette affirmation, car l'honorable ministre de la Justice a exprimé une opinion contraire, mais malgré son opinion dont je ne méconnais pas la grande autorité, je suis tellement convaincu d'avoir raison que je prie l'honorable ministre de la Justice de remettre la question à l'étude. La clause dit " garantira les obligations de la compagnie pour la balance ". Disons que la balance soit de $25,000,000, la compagnie du Grand Tronc pourrait dire avec beaucoup de raison et de force : Présentez-nous vos obligations pour $25,000,000 et nous allons les garantir. Quant à ce que ces obligations peuvent rapporter sur le marché, cela ne nous regarde pas. Il a été convenu que nous devons garantir les obligations dont le montant est déterminé ; nous les garantissons jusqu'à concurrence de ce montant, et nous ne sommes pas intéressés dans la question de savoir si la vente de ces obligations nous rapportera assez d'argent ou non, puisqu'il n'en est pas question dans le contrat. La compagnie se trouve exactement dans la même position qu'un homme qui s'est engagé à endosser un billet pour quelqu'un, disons de $25,000. Après l'endossement il s'est acquitté de sa promesse. Si le billet ne rapporte pas le montant requis par celui qui l'a escompté, l'endosseur n'en est pas responsable. Voilà la position du Grand Tronc dans le contrat. L'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a expliqué que la Compagnie du Grand Tronc sera obligée de venir au secours du Grand-Tronc-Pacifique, pour se sauver elle-même. Là n'est pas la question : il s'agit ici de rendre le contrat clair à toutes fins que de droit, et cette clarté lui manque dans la clause 34. L'honorable ministre l'admet lui-même implicitement. Il dit : Nous sommes parfaitement disposés à adopter la clause proposée l'autre jour, la clause (a) par l'honorable chef de l'opposition. Si l'honorable ministre de la Justice est prêt à adopter la clause (a) proposée l'autre jour, il a toutes les raisons du monde pour accepter la clause proposée ce matin puisque celle-ci établira hors de doute que la Compagnie du Grand Tronc sera responsable de toute la balance requise pour la construction du chemin de fer et qu'elle doit garantir les obligations, non seulement jusqu'au montant de leur valeur nominale mais jusqu'à concurrence du montant suffisant pour couvrir la balance du coût de construction du chemin. Je comprends que nous sommes tous d'accord sur ce point, et je me permets d'affirmer que sans l'amendement proposée par l'honorable chef de l'opposition, le contrat n'aura pas la forme voulue pour établir cette condition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Lennox) veut-il me permettre d'appeler son attention sur les clauses 28, 29 et 30 du contrat ? La clause 28 accorde la garantie du gouvernement à " une émission d'obligations devant se faire par la compagnie à un montant principal égal à 75 pour 100 du coût de construction " de la division de l'est. La durée de cette garantie est fixée par la section 29, et le taux d'intérêt par la section 30. L'obligation du gouvernement est définie et limitée. La section 34 dit :

> En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'Ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'Ouest.

De quelle balance s'agit-il ? De la balance du coût de construction. Les obligations doivent réaliser un montant suffisant pour terminer le chemin.

M. R. L. BORDEN : L'opinion exprimée il y a quelques instants par mon honorable ami le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) me paraît plutôt incliner du côté de celle qui a été soutenue par ce côté-ci de la Chambre. L'honorable ministre des Finances suppose le cas d'une émission d'obligations au montant de 24,000,000 mais qui,

par la vente au-dessus du pair, rapporte $25,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je renversais la proposition. Je supposais qu'elles rapporteraient moins.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami ne s'était pas servi de cet exemple, je pourrais m'en servir moi-même. Un cas de cette nature se trouverait couvert par les termes que nous suggérons. Les voici :

La compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada devra garantir les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au montant requis pour produire et assurer une somme égale au reste du montant nécessaire pour la construction complète de la division de l'Ouest, ainsi qu'il est prévu dans l'article 34 dudit contrat.

En vertu des termes dont nous suggérons l'emploi, si les obligations de la Compagnie de chemin du Grand-Tronc-Pacifique, au montant principal de $24,000,000, se vendaient au-dessus du pair et produisaient $25,000,000, le cas se trouverait exactement prévu par l'amendement que nous proposons maintenant. Le danger contre lequel il nous faut nous prémunir dans le cas contraire, est aussi prévu par ce même amendement : si les obligations se vendent au-dessous du pair, les termes dont nous nous servons ont encore leur application. La question est de savoir si l'un ou l'autre de ces cas se trouve couvert par les termes du contrat et par les termes de l'amendement suggéré par moi, en premier lieu, et qui reproduisaient exactement les termes du contrat. Les termes du contrat ne veulent-il pas simplement dire que vous devez vous assurer de la somme requise, une fois le montant obtenu au moyen de la garantie du gouvernement, et qu'une fois cela fait, vous devez fixer cette somme comme montant principal au pair des obligations que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique devra garantir ? Cette opinion est très plausible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami et moi différions d'opinion, l'autre jour, sur la question de savoir si, d'après l'article, le gouvernement serait tenu de garantir l'émission de soixante et quinze pour cent du montant des obligations, avant que la Compagnie du Grand Tronc eût acquis les parts et garanti la seconde émission d'obligations. Pour éviter tout doute à ce sujet, je fus très heureux d'accepter la proposition de mon honorable ami, et je pense en effet que la première partie de son amendement éclaircit les choses à cet égard. Je suis prêt à l'accepter.

M. R. L. BORDEN : J'admets que la chose est rendue absolument claire, excepté sous un rapport.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me semble que le paragraphe (b) n'est pas conforme aux conventions.

M. BORDEN (Halifax).

M. R. L. BORDEN : Afin de faciliter l'adoption de mon amendement, je suis prêt à éliminer pour le moment le paragraphe (b).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Très bien.

M. R. L. BORDEN : Plus tard, je proposerai l'adoption du paragraphe (b), car il sera nécessaire d'avoir quelque discussion à ce sujet. En vue d'arriver à déterminer ce que je conçois être l'attitude du gouvernement et la nôtre sur ce point, je vais retirer ma motion pour le moment.

L'amendement de M. R. L. Borden est retiré.

M. R. L. BORDEN : J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Barker :

Que l'article 7 soit amendé par l'ddition du paragraphe suivant :

Nonobstant toute disposition du présent Acte ou toute stipulation du présent contrat, Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, ne sera tenu ni obligé d'exécuter, accomplir ou remplir les conventions, conditions ou stipulations énoncées audit contrat, de la part du Dominion du Canada, tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, un arrangement par lequel elle s'engage et se lie en la manière suivante :—

(a.) Que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada garantira les obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au montant requis pour produire et assurer une somme égale au reste du montant nécessaire pour la construction complète de la division de l'Ouest, ainsi qu'il est prévu dans l'article 34 dudit contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Notre objection à cet amendement c'est qu'il ne fait que répéter en substance ce qui est déjà dans le contrat ; et nous ne croyons pas qu'il soit sage de changer les termes d'un contrat pour y substituer des termes équivalents. Je pense que nous ferons bien de nous en tenir aux termes du contrat quand ils rendent d'une manière suffisante l'intention des deux parties. C'est là notre opinion ; et, par conséquent, nous sommes bien prêts à accepter l'amendement de mon honorable ami (M. Borden) qui est parfaitement clair, et en harmonie avec le contrat, parce qu'il en reproduit tous les termes ; mais nous pensons que les mots ajoutés par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) ne sont pas nécessaires, et, par conséquent, nous ne pouvons accepter cet amendement.

L'amendement de M. Borden est rejeté.

M. BORDEN (Halifax) : Cet amendement ayant été rejeté, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Barker :

Que l'article 7 soit amendé par l'addition du paragraphe suivant :

Nonobstant toute disposition du présent Acte ou toute stipulation du présent contrat, Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, ne sera tenu ni obligé d'exécuter, accomplir ou remplir les conventions, conditions

où stipulations énoncées audit contrat, de la part du Dominion du Canada, tant que la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus un arrangement par lequel elle s'engage et se lie en la manière suivante :

(a.) Que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada garantira les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour le reste de la somme nécessaire en vue de la construction complète de la division de l'Ouest, ainsi qu'il est prévu dans l'article 34 dudit contrat.

Le but de cet amendement est d'obliger la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer à se procurer le reste de la somme requise pour compléter la construction de la division de l'ouest. Une raison qui a peut-être engagé ces messieurs de la droite à rejeter l'amendement précédent, c'est qu'ils auraient voulu que les dispositions du bill fussent autant que possible la reproduction exacte des stipulations du contrat. Quoi qu'il en soit, le présent amendement assure, dans une certaine mesure, l'objet que je me proposais d'atteindre par l'amendement qui a été rejeté. Le ministre de la Justice s'étant déclaré prêt à accepter cet amendement sous cette forme, je suppose qu'il sera adopté sans difficulté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas d'objection à laisser passer cet amendement, parce qu'il va reproduire dans le bill les termes du contrat.

M. BORDEN : Il va plus loin ; il étend à la Compagnie du Grand Tronc du chemin de fer du Canada des obligations imposées par le contrat à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà expliqué que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aurait jamais obtenu ces privilèges du gouvernement tant qu'elle n'aurait pas rempli ces conditions ; de sorte que ce que l'on propose maintenant est exactement ce qui est convenu et entendu.

M. BORDEN Halifax) : Mon honorable ami se sert du mot " convenu " ; il fait allusion peut-être à quelque contrat indépendant qui n'a pas été soumis à la Chambre. Si l'on s'en tient au contrat qui nous est soumis on ne sourait dire que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada est en aucune manière liée par ce contrat. Elle n'est tenue de rien faire du tout dans les conditions actuelles. Je propose maintenant :

Que l'article 7 soit amendé par l'addition du paragraphe suivant :

Nonobstant toute disposition du présent Acte ou toute stipulation du présent contrat, Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, ne sera tenu ni obligé d'exécuter, accomplir ou remplir les conventions, conditions ou stipulations énoncées audit contrat, de la part du Dominion du Canada, tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus un arrangement par lequel elle s'engage et se lie en la manière suivante :—

(a.) Que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, aussi longtemps que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer détiendra les actions ordinaires de ladite Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au montant de $24,900,000, exécutera, remplira et accomplira, d'après leur véritable teneur et signification, toutes les dispositions et conditions dudit contrat, lesquelles, aux termes d'icelui, doivent être exécutées, remplies et accomplies par ladite Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

En soumettant cet amendement au comité la semaine dernière, je fis observer, qu'aux termes de ce contrat, le chemin de fer du Grand Tronc du Canada n'est aucunement lié envers l'Etat ; mais le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est lié envers l'Etat par certaines stipulations très importantes insérées au contrat. Je fis aussi observer que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada, en ce qu'elle détiendra virtuellement toutes les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, sera à même de régler et règlera en tout temps d'une manière absolue le mode d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces conditions, et surtout considérant que l'ancien ministre des Chemin de fer a déclaré que ces deux compagnies, d'après son interprétation du contrat, n'en forment virtuellement qu'une seule ; considérant que le ministre des Finances a expressément accepté cette interprétation du contrat en acceptant les expressions très fortes dont s'était servi l'ancien ministre des Chemins de fer ; considérant que le premier ministre lui-même et plusieurs membres de son cabinet ont déclaré expressément et absolument que ces deux compagnies, pour les fins de cette grande entreprise, n'en forment virtuellement qu'une seule, il semble y avoir bien des raisons pour que non seulement la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit liée envers l'Etat par ces stipulations importantes, mais pour que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer soit également liée par elles. Les stipulations dont je parle sont, à n'en pas douter, d'une grande importance. Ce n'est pas mon intention d'examiner ce contrat à fond pour le moment ; mais je signalerai les plus importantes de ces stipulations, celles contenues dans les articles 41, 42, 43 et 45. L'article 41 du contrat est ainsi conçu :

A toutes époques pendant la durée dudit bail, la Compagnie exploitera sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, à la satisfaction du gouvernement.

J'ignore si le gouvernement a aucune garantie de l'exécution de ce contrat, à part de celle que lui offrira la se-

conde hypothèque sur le matériel roulant destiné à la section de l'Est. Le matériel roulant, au montant de $5,000,000, pour la division de l'est, sera hypothéqué en faveur du gouvernement, et constituera une charge suivant immédiatement celle constituée par l'hypothèque établie sur ladite propriété en vue d'assurer les obligations garanties par l'Etat. Je laisse de côté pour le moment la question de savoir s'il sera nécessaire ou non, aux termes du présent contrat, que la Compagnie du Grand Tronc ait l'absolue possession du matériel roulant, ou s'il sera possible pour la compagnie de satisfaire aux conditions du contrat, en se procurant simplement le matériel roulant par bail ou autre convention de même nature. Admettons, pour les fins de cette argumentation, qu'il est nécessaire que la compagnie ait la possession absolue, en son propre nom, de tout le matériel roulant de la division de l'est. Le loyer de la section de l'est est garanti de la même manière. Cette hypothèque a pour but de garantir non seulement l'exploitation utile du chemin de fer, mais aussi le paiement du loyer. Je dis que l'Etat ne semble pas avoir une bien forte garantie soit de l'exploitation utile du chemin de fer, ou du paiement du loyer, même si nous acceptons le raisonnement de mon honorable ami le ministre de la Justice quant à la nature de la division de l'est. Je n'ai pas fait le calcul exact du loyer, mais je suppose qu'il pourra être de $2,500,000 par année. C'est le chiffre qui m'a été suggéré par quelques-uns des honorables amis qui m'entourent. Ce loyer devra être payé pendant quarante ans ; et comme garantie de ce loyer, qui, pendant ce laps de temps, pourrait s'élever à $100,000,000, le gouvernement n'a qu'une seconde hypothèque sur $5,000,000 de matériel roulant.

Ainsi donc, à ne considérer que le loyer, abstraction faite de l'exploitaition utile du chemin, la garantie assurée par ce contrat n'est pas très considérable. Puis, en ce qui regarde l'exploitation utile du chemin, il vous faut vous contenter de cette même ganrantie ; et naturellement, je ne perds pas de vue cette circonstance que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est seule à se lier. Mais considérant que les biens de cette compagnie seront grevés de trois hypothèques, et que les embranchements qu'on se propose de construire seront indubitablement grevés d'hypothèques en vue d'assurer les fonds nécessaires à leur construction, vous n'avez pas de très fortes garanties de l'exploitation utile de la division de l'est de ce chemin de fer, non plus que de l'exploitation de la division de l'ouest. Toutefois, je suis moins porté à m'inquiéter au sujet de cette division de l'ouest qu'au sujet de celle de l'est ; car, humainement parlant, l'exploitation de la division de l'ouest ne présentera guère de difficulté, une fois le chemin construit. Or, puisque la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer va avoir la haute main sur celle du Grand-Tronc-Pacifique, en ce qu'elle détiendra virtuellement toutes les actions ordinaires de cette compagnie, il n'est que juste que cette Compagnie du Grand Tronc soit liée par les termes du présent contrat, et entre autres par ceux de l'article 41 en vertu duquel la compagnie se charge de l'exploitation utile des deux divisions du chemin de fer.

L'article 42 du contrat est ainsi conçu :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par les voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que toutes les marchandises recueillies le long de la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements et à destination de localités du Canada seront, lorsque l'expéditeur n'aura pas désigné spécialement une autre route, transportées par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada ; et que le tarif d'entier parcours sur le trafic d'exploitation du point de partance au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé, par la voie des ports canadiens, que par les ports des Etats-Unis, et que toutes ces marchandises, lorsque l'expéditeur n'aura pas désigné spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Au cours de certaines observations que je fis en cette Chambre, lors d'un débat antérieur au sujet du présent bill, j'exprimai l'opinion qu'une convention rédigée en ces termes pourrait bien n'être pas une garantie très efficace, pour le gouvernement ou le pays, que le trafic se ferait à travers le territoire canadien et irait aboutir aux ports de mer canadiens. Je donnai mes raisons à la Chambre dans le temps, et je ne les répèterai pas ici. Et ce que je dis maintenant est subordonné naturellement aux observations que je fis alors. Mais la majorité de la députation, les honorables ministres et leurs partisans, ne partagèrent pas mon opinon quant à l'efficacité de cette disposition. Toutefois, quelle que soit l'efficacité de cette disposition, je tiens à ce qu'elle lie non seulement la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'est là que pour la forme, mais la Compagnie du Grand Tronc également, laquelle aura en tout temps, durant une période cinquante années, la haute main sur la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. C'est pour cette raison, entre autres, que j'insiste auprès du gouvernement pour que toutes les stipulations du contrat imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soient imposées également à la Compagnie du Grand Tronc qui, dans un sens, conclut cet arrangement avec l'Etat, par l'intermédiaire de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai déjà fait observer que c'est là une situation très avantageuse pour la Compagnie du Grand Tronc; car tout en ayant la haute main sur la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tout en décidant de son mode

M. BORDEN (Halifax).

d'exploitation (puisqu'elle détiendra virtuellement toutes ses actions ordinaires), elle ne sera liée par aucune des stipulations portées au contrat ; car la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc elle-même n'est pas partie à ce contrat. Maintenant s'il est désirable—et dans les conditions actuelles, il nous faut l'admettre—que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique fasse ce contrat avec le gouvernement, n'est-il pas infiniment plus désirable que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer le fasse également? La Compagnie du Grand Tronc construira ce chemin de fer à travers l'ouest, nous devons le supposer, à une date très prochaine. Elle sera désireuse d'avoir accès à cette zone du blé de l'ouest, et de concurrencer les chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien du Nord pour cet énorme trafic des grains et autres articles qui se développe si rapidement dans ce grand pays. Or, durant cette période, si nous en croyons les déclarations faites par les ministres d'Etat dont j'ai cité les paroles précédemment, la division de l'est de ce chemin de fer ne sera pas encore construite.

Nous aurons donc la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sous la coupe de la Compagnie du Grand Tronc faisant circuler ses trains dans le Nord-Ouest plusieurs années avant que la division de l'est de ce chemin de fer soit complétée. Que s'ensuit-il ? Il s'ensuit que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, réglant le mode d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, pourrait s'assurer facilement de tout le trafic recueilli par le Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest. La Compagnie du Grand Tronc aura plus à faire avec le transport de ce trafic vers les ports de mer de l'est qu'aucune autre compagnie ou institution au Canada ; et durant cette période du moins, et même durant les quarante ou cinquante ans pendant lesquels cet arrangement sera en vigueur, ne sera-t-il pas infiniment plus important pour nous de tenir la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, que celle du Grand-Tronc-Pacifique, liée par une stipulation de cette nature ? J'ai déjà signalé dans une circonstance antérieure le danger que nous avait indiqué mon honorable ami le ministre du Commerce. Celui-ci avait expliqué à la Chambre que ce serait chose très facile pour la Compagnie du Grand Tronc de faire le raccordement entre Winnipeg et Chicago et d'effectuer le transport des marchandises recueillies dans l'ouest canadien sur ses lignes des Etats-Unis, et de les faire aboutir à ses grandes installations terminales de Portland, où elle a dépensé à peu près $20,000,000 d'après une déclaration faite en cette Chambre, par mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. J'ai fait voir l'autre jour que l'honorable ministre du Commerce semblait croire que c'était là un danger imminent, et qu'il n'y a pas un mot ou une ligne dans ce contrat qui empêche la Compagnie du Grand Tronc d'en agir ainsi dès le lendemain de la signature du présent contrat. Mon honorable ami le premier ministre, en répondant à mes observations la semaine dernière, a prétendu que le danger signalé par moi en me fondant sur le témoignage du ministre du Commerce n'existait pas, et que le raisonnement de celui-ci, dans l'ensemble, était en faveur de la mesure.

Mes honorables amis du cabinet me permettront de leur faire observer que cette réponse n'est pas très concluante. Mon honorable ami le ministre du Commerce est en mesure de signaler un danger qui existe par suite des raccordements du Grand Tronc de Winnipeg à Chicago. N'ai-je pas le droit de demander au ministre du Commerce et aux autres membres du cabinet de me montrer comment, dans ce contrat ou dans ce bill, ils ont mis le peuple canadien à l'abri de ce danger. Ce danger ne serait-il pas imminent durant les sept années qui, de l'aveu des ministres, s'écouleront avant que la section de l'est de ce chemin de fer puisse être complétée ? Les ministres ont admis sans réserve qu'il s'écoulera beaucoup de Tronc-Pacifique, commencera à recevoir du Grand Tronc, par l'intermédiaire du Grand-Tronc-Pacifique, commencera à récolter du trafic dans l'ouest et la date de l'achèvement de la section de l'est.

L'opinion qu'ils ont exprimée à cet égard mérite considération. Nous savons qu'un chemin de fer à travers une région de plaines est facilement construit ; nous savons également qu'on n'a obtenu que fort peu de renseignements (si on en a obtenu du tout) quant aux difficultés à surmonter dans la construction de la division de l'est de Moncton à Winnipeg ; et il semble généralement admis par la députation et par le peuple, que le laps de temps dont j'ai parlé s'écoulera entre les deux dates en question.

Qu'on me permette de signaler une autre stipulation du contrat qui est importante à cet égard. L'article 43 dit :

> La compagnie convient de plus que dans toute affaire se rapportant à ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Voyons les articles 42 et 43, et considérons s'il ne sera pas possible pour la Compagnie du Grand Tronc, par le moyen de ses agents et officiers—qu'elle dépêchera sans doute dans le pays de l'ouest en vue de s'assurer du trafic—s'il ne lui sera pas possible, dis-je, d'expédier ce trafic non pas entièrement par des voies canadiennes, mais par son propre chemin, et par la ville de Portland. Y a-t-il un seul mot dans le contrat qui empêche la Compagnie du Grand Tronc de le faire ? Aucun, car cette compagnie n'est pas partie au contrat.

Examinons l'article 45, qui est ainsi conçu :

La compagnie s'arrangera de manière à fournir, soit par achat, affrètement ou autrement, les raccordements par navires sur les océans Atlantique et Pacifique, suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, ainsi qu'il pourra être déterminé de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas, ou, autant qu'elle le pourra légalement, ne permetttra pas de détourner vers les ports en dehors du Canada, aucune marchandise quelle pourra légitimement contrôler, pour la raison qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ces marchandises des ports de mer du Canada ou à destination de ces ports de mer .

Si ce contrat doit être exécuté de bonne foi par la Compagnie du Grand Tronc, y a-t-il quelque raison pour que cette compagnie, qui règlera absolument le mode d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, et détiendra tout son capital-actions ordinaire, ne se lie pas elle-même par une convention en vertu de laquelle elle garantira au gouvernement et au peuple de notre pays que ces stipulations dont j'ai parlé seront exécutées par elle à la lettre ? Il se peut qu'il y ait quelque stipulation insérée au contrat dont la Compagnie du Grand Tronc, à bon droit, ne voudrait pas. Dans ce cas, on pourrait l'excepter dans mon amendement ; mais jusqu'à présent je ne connais pas de telle stipulation à laquelle la Compagnie du Grand Tronc ne devrait pas être tenue. Je propose donc que l'article 7 soit amendée en y ajoutant ce que j'ai lu.

A une heure, le comité suspend sa séance.

La séance est reprise à trois heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au moment de la suspension de la séance, le chef de l'opposition proposa un amendement dont la portée général, si je ne me trompe, était d'exiger que la Compagnie du Grand Tronc se portât responsable de tous les engagements de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous nous opposons à cela pour la simple raison que le contrat ne renferme pas de disposition à cet effet ; et non seulement le contrat ne renferme pas de disposition dans ce sens, mais une telle disposition ne saurait convenablement s'y trouver. Dans tout contrat, il serait sans doute commode de pouvoir forcer l'autre partie à doubler la somme de ses obligations envers nous. Mais si le contrat ne nous y autorisait pas, il est évident que nous ne pourrions le faire. Ce que mon honorable ami demande ce sont de nouvelles garanties, et sans doute, il serait très désirable de les obtenir. Mais le contrat ne nous permet pas de l'exiger, et par suite, nous ne sommes pas en mesure de le demander. Il est peut-être à craindre que le public ne confonde ces deux compagnies, la Compagnie du Grand Tronc, l'ancienne compagnie, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous pensons qu'il est désirable que ces compagnies soient étroitement unies, se confondent, autant que possible, l'une avec l'autre. Nous avons signalé ce caractère du contrat,—je l'ai fait moi-même,—en disant que ces deux compagnies arrivent à n'en former virtuellement qu'une seule ; et ce que nous voulons dire par là est expliqué dans la discussion qui s'est faite au sujet des conditions du contrat. L'ancienne Compagnie du Grand Tronc s'engage à faire certaines choses ; ces choses sont importantes en elles-mêmes. Elles ont assez d'importance, pensons-nous, pour que nous les signalions et que nous en parlions assez longuement. Mais parce qu'elle s'est engagée à faire certaines choses qui ont leur importance et que nous apprécions, il ne s'ensuit pas que nous devions lui demander de faire quelque autre chose qu'elle ne s'est pas engagée à faire, et qu'il serait déraisonnable de notre part de lui demander de faire. La Compagnie du Grand Tronc, comme le dit l'honorable chef de l'opposition, n'est pas partie à ce contrat. On demande, toutefois, qu'elle y devienne partie, ses officiers nous ayant assuré qu'elle est prête à faire certaines choses——

M. HUGHES (Victoria) : Qu'est-ce que l'honorable ministre veut dire par le mot : " assuré " ? Veut-il dire que la compagnie a donné des assurances verbales ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Verbales, c'est tout ce que nous pouvons obtenir pour le moment. Ils ont dit que la Compagnie du Grand Tronc était prête à faire certaines choses. Dans le contrat et dans le bill nous procédons sur la supposition qu'elle fera ces choses. Si elle ne le fait pas, naturellement, nous ne remplirons pas notre part des obligations. L'un ne va pas sans l'autre. Mais la Compagnie du Grand Tronc proprement dite,—l'ancienne Compagnie du Grand Tronc,—ne peut remplir ces conditions que d'une manière convenable et officielle, et le temps n'est pas encore venu pour cela. Toutefois, nous ne doutons pas qu'elle les remplira. Maintenant, mon honorable ami le chef de l'opposition a suggéré qu'à certains égards il serait bon de stipuler que nous remplirons nos obligations dès que ces engagements auront été énoncés dans le bill——

M. BORDEN (Halifax) : Dès que la compagnie se sera engagée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dès qu'elle se sera engagée à remplir ces conditions, c'est bien cela. Nous avons accepté cette proposition parce qu'elle s'accorde avec notre interprétation du contrat. Mais comme le présent amendement va plus loin, et nous demande d'exiger de la compagnie qu'elle fasse certaines choses qu'elle ne s'est pas engagée à faire,

et qu'elle ne nous a pas assuré qu'elle ferait, et que, j'imagine, elle ne se propose pas de faire, nous ne saurions accepter cet amendement. Elle s'est engagée à faire certaines choses, et nous avons, de la bouche de ses fonctionnaires, la promesse qu'elle fera ces choses, promesse qui sera, je suppose exécutée en la forme officielle régulière, ainsi que l'acte l'exige.

Nous avons la promesse qu'elle fera l'acquisition d'actions ordinaires de la compagnie pour un certain montant et en retiendra possession. A notre avis, cela est important ; pour cette raison que ces actions ne pourront être mises en vente et passer aux mains d'autres personnes, et subséquemment peut-être, être traitées, dans la fixation du tarif des transports, comme capital d'une valeur factice. Nous croyons qu'il est important pour bien des raisons, que la Compagnie du Grand Tronc fasse l'acquisition et retienne possession de ces parts, et qu'elle n'en dispose pas. Ce n'est pas là simplement un privilège accordé à la Compagnie du Grand Tronc ; c'est un privilège qui entraîne certaines responsabilités dont le pays tirera avantage. Nous insistons donc pour qu'elle acquière ces actions et en retienne la possession. Nous pensons que les intérêts du pays seront mieux sauvegardés si le Grand Tronc devient et reste propriétaire de ces actions que si elles étaient mises sur le marché, comme d'autres titres. La compagnie nous ayant promis de remplir cette condition, nous serons justifiables, avant de rien faire, avant de donner une garantie, ou d'accepter aucune responsabilité, d'exiger qu'elle s'exécute suivant toutes les règles en sa qualité corporative ; et c'est ce que prescrit l'amendement que nous avons déjà accepté. Puis, la Compagnie du Grand Tronc, par ses officiers, nous a promis de faire autre chose, c'est-à-dire de garantir les obligations de la nouvelle compagnie par le quart du prix de revient du chemin de la compagnie, et même pour plus du quart, au besoin, puisque le gouvernement ne garantit les trois quarts que jusqu'à concurrence d'une certaine somme ; le reste, que ce soit le quart ou plus du quart, devra être fourni par la Compagnie du Grand Tronc, sous sa propre garantie et sa propre responsabilité.

M. BARKER : Les officiers de la Compagnie du Grand Tronc ont-ils donné au gouvernement l'assurance qu'elle garantirait des obligations pour un montant plus élevé que le quart du prix de revient ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas de promesse des officiers qui ne soit pas déjà énoncée dans le contrat. Notre interprétation du contrat est la même que celle des officiers du Grand Tronc à cet égard. Toutefois, sans vouloir reprendre une discussion antérieure, je dirai que c'est là ce que l'acte exige ; et ils nous ont assuré que la compagnie était prête à faire ce que l'acte exige. Nous obtenons donc de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc ce que nous regardons comme deux avantages importants. Nous obtenons d'elle la promesse qu'elle fera l'acquisition et retiendra possession de ces parts ordinaires. Et nous croyons qu'à notre point de vue il est beaucoup plus avantageux que la Compagnie du Grand Tronc s'engage à faire l'acquisition et à conserver la possession de ces parts que si elle s'engageait simplement à mettre les actions sur le marché. En second lieu, nous obtenons d'elle la promesse qu'elle garantira les obligations pour le reste de la somme requise en vue de la construction de la division de l'ouest. Cette promesse est simplement verbale; et nous croyons qu'elle sera régulièrement donnée par écrit. Ces deux promesses sont importantes, très importantes, tellement importantes qu'elles identifient la Compagnie du Grand Tronc avec celle du Grand-Tronc-Pacifique de la manière la plus étroite possible. L'honorable député (M. R. L. Borden) voudrait maintenant que la Compagnie du Grand Tronc, non seulement fît l'acquisition et retînt possession de ces parts —comme nous demandons—non seulement garantisse les obligations pour le quart restant, ou peut-être même plus que le quart du montant requis, en vue de parachever la section de l'ouest, mais voudrait, en outre, qu'elle garantisse toutes les obligations de la nouvelle compagnie. Cette stipulation ne se trouve pas au contrat et ne se trouve pas dans le bill, et si nous devions l'insérer maintenant comme le demande le chef de l'opposition, nous irions au delà de nos conventions avec la compagnie. Nous n'avons pas le droit de demander au Grand Tronc de le faire. Mon honorable ami, qui est un homme d'expérience en ces matières, sait fort bien que si nous avons parfaitement le droit, dans l'incertitude, d'insérer au contrat une clause définissant l'intention des parties, nous n'avons pas le droit d'y introduire des stipulations entièrement nouvelles. Et ce serait aller à l'encontre du contrat que d'y ajouter de nouvelles conditions obligeant la compagnie à se porter garante d'une manière, et dans une mesure non prévue par les conventions. Lorsqu'une compagnie acquiert le capital-actions d'une autre compagnie—et si je ne me trompe, le cas se produit parfois —cette compagnie ne devient pas garante des obligations de l'autre compagnie. Elle acquiert des actions et devient responsable jusqu'à concurrence du montant des actions. Cette nouvelle compagnie devient responsable de toutes les obligations encourues à la suite de l'acquisition de ces actions; mais elle ne devient pas responsable de toutes les obligations de l'autre compagnie. Pour ces raisons, il ne serait pas, à mon avis, juste et raisonnable de demander à la Compagnie du Grand Tronc, à l'ancienne compagnie, de se charger de cette responsabilité nouvelle et plus complète. Nous obtenons de l'ancienne compagnie du Grand Tronc, comme je l'ai dit, deux avan-

tages importants : D'abord qu'elle va acquérir et détenir le capital-actions et de cette manière s'identifier étroitement à l'entreprise ; en second lieu, qu'elle va garantir les obligations jusqu'à concurrence du quart, ou peut-être plus, du restant de la somme requise pour la construction de la division de l'ouest. Nous croyons que ces deux obligations dont la Compagnie du Grand Tronc se charge sont importantes ; et si l'on demande que de nouvelles obligations soient imposées à cette compagnie, comme le voudrait l'amendement de mon honorable ami, tout ce que nous pouvons dire c'est que ces obligations ne sont pas au contrat, et que nous ne pouvons pas les imposer.

M. R. L. BORDEN : Cette matière se rattache tout autant au contrat que celle dont traitait l'amendement qui a été accepté par le gouvernement. Mon honorable ami ne paraît pas s'en rendre compte. Il y avait une stipulation du contrat qui ne s'appliquait pas à la Compagnie du Grand Tronc, mais s'appliquait à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique : que la Compagnie du Grand Tronc garantirait les obligations de la compagnie pour le restant de la somme requise en vue de la construction de la division de l'ouest. Cette obligation ne liait pas la Compagnie du Grand Tronc, puisque le contrat même n'était pas au nom de la Compagnie du Grand Tronc ; et le gouvernement accepta mon amendement déclarant que le contrat ne le lierait pas tant que la Compagnie du Grand Tronc elle-même ne se serait pas liée par convention envers le gouvernement à faire exécuter cette stipulation. Les choses que j'ai signalées à l'attention du comité, immédiatement avant la suspension de la séance, sont précisément de la même nature. Nous trouvons certaines stipulations du contrat qui sont de la plus grande importance au point de vue du gouvernement ou du peuple canadien ; ces stipulations ne lient pas la Compagnie du Grand Tronc, puisqu'elle n'est pas partie au contrat. Cette compagnie, néanmoins, a la haute-main sur le Grand Tronc-Pacifique ; un des arguments que mon honorable ami a présentés en cette Chambre, sur cette question, était conçu en ces termes (et je pourrais citer bien d'autres déclarations semblables faites par certains ministres au cours du présent débat) : bat) :

> Un des points les plus recommandables du projet à l'étude, d'après nous, c'est qu'il devra, virtuellement, être mis à exécution par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Mais peut-on dire que vous tirez avantage de cette particularité quand une des stipulations les plus importantes du contrat ne lie aucunement la Compagnie du Grand Tronc, mais lie simplement la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique ; et surtout quand on considère que le danger à appréhender dans la circonstance n'est pas de la part du Grand Tronc-Pacifique, mais de celle du Grand Tronc même ? En effet, en quoi consiste ce danger ? Viendra-t-il de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, considérée comme distincte de la Compagnie du Grand Tronc (si, toutefois, cette distinction a sa raison d'être) ? Non, le danger vient de ce que la Compagnie du Grand Tronc a des raccordements importants aux Etats-Unis d'Amérique, raccordements dont nous ont parlé le ministre des Finances, le ministre de l'Intérieur, et d'autres membres du gouvernement. C'est là qu'est le danger. Et pourtant, les garanties assurées par cette mesure, telles qu'elles sont, ne sont pas des garanties à l'encontre de la Compagnie du Grand Tronc, mais à l'encontre de celle du Grand Tronc-Pacifique, qu'on a beaucoup moins lieu de redouter à cet égard. Mon honorable ami ajouta à ce sujet :

> Nous avons exigé que le chemin de fer du Grand Tronc fut non seulement garant de cette entreprise, mais qu'il y fut partie.

Comment peut-on dire que la Compagnie du Grand Tronc est partie à ce contrat, si elle n'est pas liée par les très importantes stipulations dont j'ai parlé ? Je ne me rends pas bien compte de l'attitude de mes très honorables amis. Voici des stipulations interdisant le transport des marchandises vers des autres ports que les ports canadiens ; voici une compagnie de chemin de fer avec laquelle le gouvernement a une certaine entente, la Compagnie du Grand Tronc ; cette compagnie a le terminus de sa ligne aux Etats-Unis, un terminus pour lequel 20,000,000 ont été dépensés, comme nous l'ont donné à entendre le ministre de l'Intérieur et le ministre des Finances ; et il n'est pas une seule ligne de ce contrat qui s'applique en aucune manière à la Compagnie du Grand Tronc, en tant que compagnie distincte du Grand-Tronc-Pacifique. Le contrat fut rédigé, en premier lieu, d'une manière assez remarquable, me semble-t-il. La manière ordinaire de préparer un contrat de cette nature serait de le passer entre l'Etat, d'une part, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'autre part, et la Compagnie du Grand Tronc en troisième part ; et on devrait voir à ce que les stipulations du contrat s'appliquassent non seulement à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, mais à celle du Grand Tronc elle-même, de manière à ce que l'une et l'autre compagnie fussent tenues d'observer les conditions posées en vue d'assurer le transport du trafic canadien par les voies canadiennes. Mais ce n'est pas sous cette forme que la mesure est présentée à la Chambre ; elle est présentée sous la forme d'un contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seule; et bien que ce contrat ait pour effet de donner à la Compagnie du Grand Tronc la haute-main sur le mode d'exploitation du Grand Tronc-Pacifique, vous ne trouvez, du commencement à la fin de ce contrat, pas une seule ligne, pas une seule stipulation, qui s'applique à la Compagnie du Grand Tronc.

Et lorsque mon honorable ami est appelé à résoudre cette difficulté, après qu'elle a été signalée par son propre collègue, quelle est sa réponse ? Sa réponse, c'est qu'aucune stipulation de la nature de celle que nous proposons ne se trouve couverte par les termes du contrat. Sans doute, qu'elle n'est n'est pas couverte par les termes du contrat, mais on aurait dû la comprendre dans ces termes, en premier lieu ; et c'est parce qu'elle n'est pas couverte par les termes du contrat que nous demandons maintenant l'adoption d'un amendement à ce bill qui rendra ces stipulations obligatoires pour la Compagnie du Grand Tronc comme pour celle du Grand-Tronc-Pacifique.

Quelle différence de principe y a-t-il entre l'amendement que nous suggérons maintenant, et celui que le gouvernement a accepté il y a un instant, comportant une promesse, de la part du Grand-Tronc-Pacifique, que la Compagnie du Grand Tronc ferait quelque chose ? Le gouvernement a accepté cet amendement, et d'une manière expresse, aux termes du bill tel qu'il sera voté, le gouvernement se trouve dégagé de toutes ses obligations tant que la Compagnie du Grand Tronc ne sera pas engagée de son côté à garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Mais en ce qui regarde les autres stipulations dont j'ai parlé, les choses demeurent exactement dans le même état qu'auparavant : la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est liée, la Compagnie du Grand Tronc ne l'est pas ; et comme elle a la haute main sur le mode d'exploitation futur du Grand-Tronc-Pacifique, elle n'est en aucune manière empêchée de se servir de l'influence dont elle dispose pour diriger ce trafic de l'ouest par son propre chemin et vers ses propres installations terminales des Etats-Unis. Il ne saurait y avoir aucun doute à cet égard ; et pourtant, le ministre des Finances pense qu'il n'y a pas lieu de se mettre en garde contre ce danger dans l'intérêt public. Et pourquoi néglige-t-il de sauvegarder l'intérêt public dans la circonstance ? C'est, dit-il, que nous ne pouvons forcer la Compagnie du Grand Tronc à accepter cette condition. Il est vrai que nous ne pouvons forcer la Compagnie du Grand Tronc à l'accepter, mais nous pouvons dire que cette aide ne sera accordée que dans le cas où la Compagnie du Grand Tronc acceptera cette condition. Nous pouvons dire que ces nombreux millions que l'on se propose de consacrer à cette entreprise ne seront pas accordés tant que la Compagnie du Grand Tronc ne se sera pas liée tout comme le Grand-Tronc-Pacifique.

M. NORTHRUP : Bien qu'à mon avis on ne saurait formuler d'amendement au présent bill qui ait plus d'importance que celui qui nous est soumis, je ne puis m'empêcher de penser que les observations du ministre des Finances ont soulevé deux questions qui ne le cèdent guère en intérêt à cet amendement. Le ministre des Finances paraît avoir posé en principe que cette Chambre n'a aucunement le pouvoir d'amender le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique . Or, comme question de droit, tout le monde admettra qu'un contrat signé d'avance ne saurait être modifié par cette Chambre; mais lorsque nous examinons l'article 50 du contrat, et lorsque nous y lisons que les conventions entre l'Etat et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seront sujettes à ratification par le parlement du Canada, nous nous disons que sûrement cet article ne veut pas dire simplement que nous pouvons, soit rejeter, soit ratifier, ce contrat en bloc. Supposons, par exemple, que cette Chambre fût unanimement d'opinion que ce contrat est acceptable et doit être ratifié, tout en reconnaissant qu'il renferme certaines dispositions qui ont échappé à l'attention de l'avocat du gouvernement, et qui rendent ce contrat moins acceptable ; sûrement, nous aurions le droit de dire : nous sommes prêts à ratifier ce contrat dans l'ensemble, mais nous croyons que certaines dispositions particulières devraient être modifiées de telle ou telle manière, sauf le droit de la compagnie de dire si elle accepte ou non le contrat ainsi amendé.

Le ministre de la Justice ne croira pas, j'espère, que nous prétendons avoir le droit d'amender aujourd'hui le contrat et de tenir les signataires responsables des stipulations du contrat ainsi amendé. Ce n'est pas du tout là ma pensée. Mais je dis que nous avons le droit de modifier le contrat à certains égards, puis de le renvoyer à la compagnie pour qu'elle dise si elle l'accepte ou non sous cette forme. Supposons que le cas se produise, et que nous ajoutions une clause ou un amendement dans l'intérêt public, que cette clause ait été considérée ou non lors de la première rédaction du contrat : supposons que nous acceptions le contrat dans l'ensemble, mais que nous désirions y ajouter cet amendement, et que nous le renvoyions à la compagnie ainsi amendé ; si la compagnie juge que cet amendement est assez grave pour qu'elle refuse de l'accepter, assurément c'est que la modification proposée est tellement dans l'intérêt du pays que nous serions bien justifiés d'exiger son adoption. Il n'y a que deux parties à ce contrat. Le contrat n'est pas entre trois parties ; le gouvernement, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc ; il est entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique seulement. Si nous laissons tout cela de côté, si nous envisageons la question au point de vue du sens commun, abstraction faite de l'assistance que le gouvernement va donner au Grand-Tronc-Pacifique, quelle valeur peut bien avoir au point de vue financier un conrtat passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ? Abstraction faite de l'aide que le gouvernement accorde au Grand-Tronc-Pacifique, le contrat est lettre morte.

Si le contrat est fait entre le pays, dont la solvabilité est parfaite et qui remplira

ses obligations, et une compagnie qui pour le moment, ne vaut rien financièrement, c'est là, certes, une raison de plus pour que nous examinions le contrat dans son ensemble, et que nous nous assurions si, oui ou non, toutes les garanties y ont été insérées, qui devraient l'être dans l'intérêt du pays. Si elles n'ont pas été insérées dans le premier projet de contrat, certes, c'est notre devoir de les insérer maintenant.

Qu'on me permette de dire un mot d'une autre question soulevée par l'honorable ministre des Finances. D'après lui, il est parfaitement clair que la Compagnie du Grand Tronc doit garantir les obligations jusqu'à concurrence de vingt-cinq pour cent du coût de construction du chemin au delà de ce qu'aura rapporté la vente des obligations de l'Etat. Je suppose qu'il voulait dire non seulement vingt-cinq pour cent au-dessus des soixante-et-quinze pour cent du prix ; car si malheureusement les obligations du gouvernement ne se vendaient pas au pair, si elles ne rapportaient que quatre-vingt-dix ou quatre-vingt-quinze cents du dollar, je suppose que dans ces circonstances, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra garantir une somme suffisante pour compléter le chemin, quel que soit le montant produit par la vente des obligations du gouvernement. L'honorable ministre nous dit que cela a été entendu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Après une telle déclaration, la Compagnie du Grand Tronc sait de quelle manière le gouvernement interprète le contrat ; elle sait ce que le gouvernement a déclaré et quelles promesses ont été faites au nom de la Compagnie du Grand Tronc. Dès lors, si plus tard, la Compagnie du Grand Tronc répudiait la convention qu'on a déclaré en cette Chambre avoir été faite entre elle et le gouvernement, le ministre des Finances ne voit-il pas que le gouvernement serait justifiable d'exercer les pouvoirs qu'il possède et de faire en sorte que les promesses faites et les conventions conclues soient exécutées, quelle que soit la législation qu'il faudrait voter à cette fin. Cela étant, il me semble que le contrat entre le gouvernement canadien et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait être très nettement rédigé, de manière à ce que lorsque les obligations seront mises en vente, on sache exactement, sur le marché monétaire, quelles obligations y sont attachées. Cela est dans l'intérêt de la compagnie encore plus, décidément, que dans l'intérêt du pays. Il me semble que si la Compagnie du Grand Tronc, ou celle du Grand-Tronc-Pacifique avait un représentant dans cette Chambre, le point sur lequel il insisterait plus que sur tout autre, serait de faire en sorte que les termes du contrat et les représentations faites au parlement concordassent au point que les capitalistes, quand ils en viendraient à s'occuper de l'achat des obligations, fussent absolument fixés quant aux conditions attachées à ces obligations. Rien n'est aussi impressionnable que le capital, et nous savons que le moindre doute, même quant à l'obligation encourue, peut influencer dans une grande mesure le prix de vente des titres. L'honorable ministre des Finances nous dit que, dans le cas ordinaire d'une compagnie de chemin de fer faisant l'acquisition du capital d'une autre compagnie, elle ne se trouve pas à garantir les dettes de la compagnie. C'est là une vérité banale ; personne ne saurait nier que si une compagnie fait l'acquisition des actions d'une autre, elle ne se trouve pas par là chargée des dettes de cette compagnie ; mais cela n'a aucun rapport avec le cas qui nous occupe. Il ne s'agit pas d'une compagnie de chemin de fer à qui on donne pour rien le capital d'une autre compagnie, et qui est forcée par acte du parlement à garder possession de ce capital pendant cinquante ans. Il me semble que pratiquement la question se réduit à ceci : nous avons un contrat entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique portant que la Compagnie du Grand Tronc fera certaines choses. Nous avons aussi un contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique portant que le Grand-Tronc-Pacifique fera certaines choses ; et de cette manière nous établissons que le contrôle de la compagnie qui endosse les actions du Grand-Tronc-Pacifique sera exercé par la Compagnie du Grand Tronc. Si la Compagnie du Grand Tronc a l'entier contrôle du Grand-Tronc-Pacifique, si en raison de ce qu'elle détient son capital, elle peut décider du mode d'exploitation de cette compagnie, si, par là virtuellement elle se confond avec cette compagnie, certes, ce n'est pas lui faire une grande injustice que d'exiger que cette compagnie qui va diriger les affaires du Grand-Tronc-Pacifique soit tenue de voir à ce que le contrat soit amendé de manière à assurer l'exécution des engagements pris envers le pays. Ces honorables messieurs de la droite, à commencer par le très honorable ministre lorsqu'il présenta le bill, jusqu'à l'honorable ministre des Finances, dans son discours d'il y a quelques instants, ont déclaré que la Compagnie du Grand Tronc était "derrière" l'entreprise. Puisque l'un des grands arguments présentés en cette Chambre à l'appui de ce projet, est que la Compagnie du Grand Tronc est derrière l'entreprise, je pense que nous sommes bien justifiables de vouloir nous assurer ce que l'on entend exactement par cette expression. Si la Compagnie du Grand Tronc est derrière l'entreprise dans le même sens qu'un parieur dans le langage du sport, c'est une première considération ; mais si la Compagnie du Grand Tronc est si loin derrière qu'elle est hors de vue et hors d'atteinte, c'est une autre histoire. Et lorsque ces messieurs de la droite demandent au pays de ratifier un projet parce que ce projet a derrière lui la Compagnie du Grand Tronc,

M. NORTHRUP.

assurément tout en reconnaissant l'excellence de cet appui, nous avons bien le droit de nous assurer qu'il n'est pas factice.

Si ce contrat doit être mis sous le contrôle de la Compagnie du Grand Tronc, si celle-ci doit profiter de tous les avantages du contrat passé avec le Grand-Tronc-Pacifique, certes, elle devrait être prête à assumer toutes les responsabilités de celui-ci. Je suis d'opinion que l'amendement proposé par mon honorable ami le chef de la gauche, améliorera le contrat. Ces messieurs de la droite reconnaîtront, je pense, que nous avons le droit d'amender le contrat, non pas dans le sens de modifier le contrat une fois signé, sans le consentement de l'autre partie, mais dans le sens de mettre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc en demeure de l'accepter ainsi modifié.

M. GOURLEY : Je ne saurais me ranger à l'avis de ceux qui prétendent que le traité ne saurait être modifié. C'est un traité de nature provisoire. Si mon agent passe un contrat et y stipule qu'il sera soumis à mon approbation, j'aurai droit de le reviser, de le ratifier en tout ou en partie, car l'agent ne l'a signé que provisoirement. Le gouvernement est notre agent ici ; il s'est engagé, à ce titre, à passer un traité, et s'il s'était engagé obligatoirement à effectuer une dépense de $200,000,000 sans que le parlement fût en mesure d'exercer son autorité, le parlement lui aurait refusé sa sanction. Si le gouvernement eût fait pareille chose, il se serait mis en conflit avec les principes les mieux établis du gouvernement constitutionnel. Ce contrat est donc provisoire et il nous est loisible de le modifier à notre gré. Je me suis opposé à la convention avec la Compagnie du Grand Tronc; mais puisque la Chambre l'a approuvée, il faut faire en sorte que cette compagnie soit liée par le contrat. C'est ma conviction que loin d'apporter son concours financier à cette entreprise la Compagnie du Grand Tronc la ruinera.

De temps immémorial, le Grand Tronc a été l'ennemi des provinces maritimes. Je n'ai pas reçu une seule lettre des provinces maritimes qui ne respire l'hostilité la plus prononcée contre cette compagnie. Quant le ministre des Finances se rendra en Nouvelle-Ecosse et qu'il tentera de justifier ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, en alléguant que l'ancienne Compagnie du Grand Tronc y est intéressée, il constatera que nulle puissance humaine ne saurait le soustraire à l'hostilité ouverte des populations des provinces maritimes. Par le passé, le Grand Tronc s'est montré hostile à tous les intérêts mercantiles de la Nouvele-Ecosse. A peine est-il un seul marchand des provinces maritimes qui n'ait été ruiné, en raison de l'infâme conduite du Grand Tronc. Dans le cours naturel du trafic, les marchandises venant d'Ontario, devraient atteindre les provinces maritimes en cinq ou six jours ; mais parce que le chemin de fer Intercolonial n'est pas une ligne de concurrence, toutes les marchandises à destination des provinces maritimes subissent des délais de plusieurs semaines, jusqu'à ce que ce misérable réseau du Grand Tronc ait desservi les populations établies sur les points de concurrence. Pour mon propre compte, je n'éprouve que mépris et dégoût à l'endroit de tout concours que le Grand Tronc peut apporter à ce nouveau réseau ou à tout autre réseau transcontinental. Mais il ne s'agit point ici de formuler mon opinion personnelle, et puisque la Chambre a jugé bon d'essayer de fusionner la Compagnie du Grand Tronc avec ce réseau, notre devoir est de veiller à ce que cette compagnie assume sa part légitime des responsabilités de cette entreprise. La conception de ce projet révèle une astuce incroyable, et sans prétendre que le gouvernement ait, de propos délibéré et avec préméditation, fait un traité au détriment des plus chers intérêts du pays, je prétends qu'il a té circonvenu et trompé par l'astuce des avocats et des gérants du Grand Tronc. Jamais encore le parlement n'a été saisi d'un projet comme celui-ci où l'astuce et la ruse humaines se trouvent entièrement d'un côté, et toute la bêtise humaine de l'autre côté. Le Grand Tronc s'est servi ici du Canada comme de la patte du chat pour tirer les marrons du feu. Pourquoi avez-vous créé le Grand Tronc-Pacifique, si vous deviez compter sur l'ancien Grand Tronc pour donner de la vigueur à votre réseau ? Il est facile de voir pourquoi on a créé le Grand Tronc-Pacifique. Plus on étudie la loi en discussion et plus on voit briller dans tout leur éclat l'astuce des avocats du Grand Tronc en matière de chemin de fer, et la simplicité et le manque de prévoyance du gouvernement.

Ces messieurs ont agi comme de véritables enfants : il faudrait les renvoyer à quelque jardin de l'enfance pendant six mois, avant de leur permettre d'entamer des négociations avec ces astucieux directeurs du Grand Tronc. Je le répète, jamais le parlement n'a été saisi d'une mesure où se traduisaient davantage l'ignorance absolue, d'une part, et l'astuce consommée, d'autre part. Je ne saurais imputer le fait qu'à l'ineffable simplicité des ministres ; et peut-être leur fais-je là un grand compliment, car cette mesure trahit chez le gouvernement la naïveté enfantine au suprême degré, et chez les directeurs du Grand Tronc, la plus incroyable astuce. Je me donnerai bien garde de dénigrer une compagnie quelconque au pays ; mais je dois déclarer que le Grand Tronc a toujours passé pour compagnie insolvable. Cela soit dit sans blesser les justes susceptibilités de cette compagnie : espérons qu'un jour, le pays aura assez progressé pour qu'elle puisse payer l'intérêt sur ses actions ou valeurs. On le sait, depuis 40 ans, les valeurs du Grand Tronc sont en souffrance. A une certaine époque, l'intérêt sur ses valeurs de premier et de deux-

ième ordre est resté en souffrance puis elle a payé l'intérêt sur les deuxièmes, et il y a quelque temps, elle a servi l'intérêt sur les troisièmes ; mais elle n'a pas payé un sou d'intérêt sur deux des cinq catégories de valeurs qu'elle détient. J'espère, pour le bien du Canada, qu'elle réussira à acquitter l'intérêt sur ces deux catégories de valeurs ; mais, à coup sûr, on ne saurait prétendre qu'une compagnie qui est incapable de verser l'intérêt sur toutes ses valeurs soit en mesure de prêter du crédit et de la force à une entreprise. On se le rappelle, un beau matin, l'été dernier, les journaux nous apprirent que les actionnaires, au cours d'une entrevue avec le président le Compagnie du Grand Tronc, lui dirent : Ce nouveau projet entraînera notre réseau dans d'énormes dépenses, au moment même où nous commençons à retirer quelques profits de notre exploitation ; ne nous mêlez donc point à cette nouvelle entreprise. A cela le président du Grand Tronc à Londres, répondit : L'ancienne Compagnie du Grand Tronc ne sera point responsable d'un seul dollar versé dans cette entreprise.

C'est sans doute en conformité de cet engagement du président du Grand Tronc vis-à-vis de ses actionnaires que l'on nous présente aujourd'hui ce projet si ingénieusement conçu. La Compagnie du Grand Tronc n'entend pas s'engager à dépenser un seul dollar, mais elle tient à obtenir accès aux territoires producteurs de blé de l'ouest; elle a besoin d'une ligne tributaire pour l'ancien réseau du Grand Tronc ; elle veut transporter le blé et les autres marchandises de ce pays, à Portland, où se trouve concentrée toute l'énergie de son réseau. Elle ne se contente pas d'utiliser le Canada comme une grande artère ; il ne lui suffit pas de diriger tout le trafic d'Ontario vers Portland; non, elle entend y faire converger tout le trafic de l'ouest; elle veut le faire dévier vers les Etats-Unis. Quand le ministre des Finances se rendra en Nouvelle-Ecosse, il se convaincra que les populations craignent que le Grand Tronc n'anéantisse à jamais toutes les espérances conçues par les provinces maritimes relativement au commerce de l'ouest.

Quand le chef de l'opposition propose l'adoption de certaines mesures tendant à nous assurer la haute main sur la Compagnie du Granc-Tronc-Pacifique, ou à l'assujétir aux tribunaux, le ministre des Finances s'écrie : C'est impossible, nous sommes liés par ce contrat. Il devrait tenir à ce que nous lui signalions les moyens de donner plus de force à ce traité. Avant de prêter notre concours financier au Grand Tronc, il faudrait avoir la garantie qu'en dernière analyse, nous recueillerons les avantages stipulés au contrat ; mais le ministre des Finances ne veut pas de pareille garantie. Il repousse nos amendements lorsque, au contraire, il devrait nous encourager à en présenter.

M. GOURLEY.

Nous ne voulons pas faire de critique captieuse ; nous ne voulons pas faire d'obstruction ; nous cherchons à venir en aide au gouvernement et à lui prêter main-forte, afin que les intérêts du pays soient sauvegardés. A mon avis, cette entreprise aboutira aux pires désastres pour le Canada. Depuis trente ans, la Nouvelle-Ecosse espère accaparer le commerce d'exportation du Canada, et si cette entreprise se réalise, elle sera plus que jamais éloignée du but des ambitions conçues à l'époque de l'établissement de la confédération.

Sir Charles Tupper, Joseph Howe, tous les hommes marquants de cette province, ont implanté au sein de ces populations l'idée qu'Halifax deviendrait un jour le port national du Canada. Nous tenons à la réalisation de cette promesse. Quand la Chambre a été saisie de ce bill, j'ai compris que le gouvernement cherchait à la réaliser, car le premier ministre nous a tracé l'historique des efforts tentés par les gouvernements précédents, pour diriger le commerce vers les provinces maritimes. Il a cité les efforts déployés par sir Charles Tupper, afin de construire des chemins de fer à travers le Nouveau-Brunswick, précisément dans ce but.

C'est là une des assises sur lesquelles on a appuyé ce projet. Et cependant lorsque le chef de l'opposition signale au gouvernement une lacune qui serait fatale à ce projet, en ce que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas liée par le contrat, et que le terminus de ce réseau sur l'Atlantique est déjà fixé à Portland, la déduction logique de ce fait étant que cette compagnie continuera d'exploiter son réseau de façon à dévier le trafic vers Portland ; quand, dis-je, le chef de l'opposition fait observer que nous n'avons pas de contrôle sur la compagnie et qu'il ne nous sera possible de la tenir en bride qu'en la forçant à détenir les actions de cette Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à leur prix réel, le ministre des Finances s'écrie : Tout cela est bien vrai, mais nous ne voulons pas apporter au contrat de correctifs de ce genre, car la Compagnie du Grand Tronc n'en veut pas, monsieur le sénateur Cox n'en veut pas non plus, et les autres meneurs de ce projet n'en veulent pas. Mais le peuple canadien, lui, y tient. Voyez quelles énormes sommes nous allons voter pour ce projet. L'entreprise coûtera probablement $200,000,000 ; et si elle se réalise sur les bases grandioses proposées par le député de Norfolk-nord, elle coûtera bien trois à quatre cents millions. L'honorable député est un admirable exploiteur de chemins de fer. Ses idées excitent mon enthousiasme, et s'il s'agissait de construire un réseau dont le pays bénéficierait réellement je n'hésiterais pas à approuver une dépense de trois à quatre cents millions. Mais quand il s'agit d'un projet comme celui-ci, une dépense de dix millions est déjà trop forte ; je m'y oppose de toutes mes forces. Il y a, au pays, de grandes artères

qui nous permettent d'accaparer le commerce du continent et du monde entier ; et si nous n'étions pas le peuple le plus endormi de la création, il y a déjà longtemps que le Canada serait entré dans le concert des grandes nations.

Ces grands hommes d'Etat de l'Ontario, les McMullen et les Gibson, jadis l'ornement de cette Chambre, qu'ont-ils fait ? Quand il s'agit de discuter ici quelque grande question nationale, on voit s'assoupir certains députés et d'autres s'esquiver ; mais quand les McMullen et les Gibson péroraient sur quelque question de capitale importance, comme de savoir si M. l'Orateur, devrait faire laver ses serviettes une fois la semaine ou plus souvent, ou bien encore si sir Charles Tupper aurait un verre à vin pour chaque service, aux banquets qu'il offrait à ses hôtes en Angleterre, il fallait des mois entiers pour régler ces importantes questions. Si le parti libéral avait muselé ces petits péroreurs, lorsqu'ils faisaient perdre à la Chambre un temps précieux à discuter pareilles niaiseries ; s'il s'était mis en frais de débattre cette grande question de l'industrie des transports, il aurait réellement travaillé à l'édification de notre nationalité. Mais jusqu'aujourd'hui, le parti libéral n'a pas encore apporté une seule pierre à la construction de notre édifice national. Il a bien tenté de le saper par la base, de le faire sauter, de l'anéantir, mais il n'a pas posé une seule pierre d'assise aux fondations de cet édifice, et aujourd'hui qu'il fait une première tentative dans ce sens, qu'arrive-t-il ? La pierre qu'il apporte, c'est cette prétendue brique d'or que les escrocs délivrent aux naïfs auxquels ils veulent subtiliser leur argent.

Interprète de ma province dans cette Chambre, je me propose, au fur et à mesure que le débat se déroulera, de montrer que chaque article de ce bill est un leurre, une duperie. On nous disait dans les couloirs que le gouvernement allait saisir le parlement d'une mesure si parfaite que nul député des provinces maritimes n'oserait s'y opposer. Je n'hésite pas à dire que jamais mesure présentée au parlement n'a subi d'opposition comparable à celle que ce projet éprouvera dans les provinces maritimes. Non pas que nous soyons hostiles à l'établissement des chemins de fer; au contraire, nous voulons que le pays en soit sillonné ; mais c'est que, comme chemin de fer national, ce réseau aboutit au plus complet avortement. Si le gouvernement avait traité avec la Compagnie du Grand Tronc et l'eût obligée à construire, à ses propres frais, un réseau d'un océan à l'autre, passe encore ; mais lorsqu'il fractionne ce réseau en deux tronçons à l'est et à l'ouest de Winnipeg et que la silhouette sinistre du Grand Tronc se dessine dans l'ombre, c'est le coup de mort donné à cette entreprise.

C'est la Compagnie du Grand Tronc qui a conçu ce projet ; le ministre de la Justice et le gouvernement canadien n'y sont pour rien. Ce projet a été élaboré à Londres par d'habiles avocats, passés maîtres en matière de chemins de fer ; il a été revisé à New-York par des accapareurs de chemins de fer, et remanié par d'autres avocats de ce pays ; puis on l'a transmis au gouvernement, qui, dans sa simplicité, l'a accepté sans y rien comprendre. L'ombre de Cox a tellement obscurci la salle du Conseil privé, quand ce projet y a été débattu, que les ministres n'y ont compris goutte.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler l'honorable député à l'ordre.

M. GOURLEY : Quel est le point d'ordre?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est l'amendement de l'article 7 qui est en délibération.

M. GOURLEY : C'est là précisément ce que je m'efforce de discuter. Je disais donc que l'ombre de Cox a tellement obscurci la salle du Conseil privé, quand les ministres y discutaient l'article 7, que pas un d'entre eux n'a pu débrouiller une seule ligne de cet article. Le chef de l'opposition et ses partisans veulent que le gouvernement le remette à l'étude et y insèrent les sauvegardes propres à protéger les intérêts du pays. Quant aux députés des provinces maritimes ils sont d'avis que ce projet, même avec les sauvegardes proposées par le chef de l'opposition, est la plus désavantageuse mesure dont le parlement ait encore été saisi, et qu'il sera fatal surtout aux provinces maritimes. Cependant, nous tenons à ce que le gouvernement perfectionne cet article autant que possible, et il ne saurait mieux atteindre ce but qu'en adoptant l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le député d'Hastings (M. Northrup) a parlé d'une façon fort peu élogieuse des obligations contractées par la Compagnie du Grand Tronc, relativement à cette entreprise ; car, prétend-il, la compagnie n'a aucune valeur. Je ne saurais me ranger à pareil avis ; car, après tout, il doit comprendre qu'avant que ce contrat devienne exécutoire, il faudra que la compagnie remette au gouvernement un dépôt de $5,000,000 ; et en outre, comme l'honorable député l'a déclaré ici même, le gouvernement n'est nullement tenu, sous l'empire de ce traité, de garantir les obligations de la compagnie même pour un centin valant, tant que le chemin de fer n'aura pas été parachevé, de Winnipeg au Pacifique.

Une compagnie qui n'offrirait aucune solvabilité, et qui ne pourrait compter sur de puissants appuis dans le monde de la finance, ne saurait guère être en mesure de faire un dépôt de cinq millions de dollars et d'entreprendre la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique. Le chef de l'opposition a posé la question sous cette forme : Quelle différence y a-t-il, en

principe, entre l'amendement que nous avons accepté ce matin et celui que nous discutons en ce moment ? Il y a une importante différence entre les deux amendements. Le premier amendement dispose qu'avant que le gouvernement soit tenu de garantir aucune obligation pour venir en aide à la construction de ce chemin de fer, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique veillera à ce que la Compagnie du Grand Tronc s'oblige, par voie de contrat, à garantir une deuxième émission d'obligations. Voilà la teneur du premier amendement et à mon avis, il ne tend qu'à confirmer la condition consignée au contrat. Il y a quelques jours, j'ai soutenu que l'engagement de souscrire les actions et de garantir la deuxième émission d'obligations est une condition antérieure à l'engagement qu'a pris le gouvernement de garantir la première émission d'obligations. Le chef de l'opposition a prétendu que la chose prêtait à l'ambiguité et a même déclaré que ce n'est nullement une condition antérieure. J'ai soutenu le contraire et afin de couper court à tout doute, nous avons adopté cet amendement. Que propose cet amendement ? Que la Compagnie du Grand Tronc s'engage à exécuter toutes les conditions du bill et du contrat. Il n'existe pas de stipulation de ce genre dans le contrat. La Compagnie du Grand Tronc, non pas d'après la lettre même, mais d'après l'esprit du contrat, sera virtuellement tenue de veiller à l'exécution de toutes les conditions du contrat en question. Le chef de l'opposition affirme que la Compagnie du Grand Tronc serait en mesure de dévier le trafic, comme l'a fait observer le ministre du Commerce, et de le diriger vers Chicago, et de là, à travers les Etats-Unis, puis par sa ligne d'Ontario, vers Portland. L'honorable député donne aux paroles du ministre du Commerce une interprétation qu'elles ne comportent pas, à mon avis. Le ministre du Commerce affirme que si ce réseau ne passe point par North-Bay, le trafic pourrait dévier dans cette direction, mais, ajoute-t-il, la construction d'une ligne de Québec à Winnipeg, avec un embranchement sur North-Bay, rendrait cette déviation impossible. Je le répète, d'après l'esprit, sinon d'après la lettre du contrat, la Compagnie du Grand Tronc sera tenue de réaliser les conditions de ce contrat. Voyons ce qui en est, par exemple, de l'obligation d'exploiter le chemin de fer. Je présume, car c'est ici matière d'opinion, qu'il est de la plus haute importance pour le Grand Tronc de raccorder tout son réseau d'Ontario avec l'ouest du Canada. Il est de vitale importance que le Grand Tronc, dont le terminus occidental au Canada est à North-Bay, établisse des raccordements en territoire canadien, entre son réseau d'Ontario et l'ouest canadien; et sans la construction de ce chemin de fer, comment serait-il possible d'établir ces raccordements?

M. CLARKE : De quel chemin de fer s'agit-il ?

M FITZPATRICK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est question de la construction du chemin de fer de l'est entre Québec et Winnipeg, avec embranchements sur North-Bay et Port-Arthur. Comment la Compagnie du Grand Tronc pourrait-elle utiliser son magnifique réseau d'Ontario, en ce qui concerne le trafic de l'ouest canadien, à moins qu'elle n'atteigne l'ouest canadien par voie de North-Bay et de Winnipeg? Il est d'absolue nécessité que le Grand Tronc assure à son réseau d'Ontario l'accès de l'ouest, et cet accès lui est assuré par l'établissement de ce chemin de fer. Si on n'utilise pas ce chemin de fer dans son intégrité quel est le gouvernement qui l'autoriserait à l'utiliser en partie, tout simplement à titre de raccordement avec North-Bay, sans exploiter la section de Moncton et des provinces maritimes? A mon sens, on ne saurait concevoir que jamais gouvernement puisse autoriser pareille chose. Relisons les préambules du contrat, qui statue sur la construction du chemin de fer et auquel ont adhéré les parties contractantes. En voici la teneur :

> Pour la construction d'un chemin de fer national transcontinental, devant être exploité à titre de grande route commune à travers le Canada, d'un océan à l'autre, et passant entièrement en territoire canadien.

Voilà le préambule du contrat où il est déclaré que c'est l'intention commune des deux parties contractantes, de construire un chemin de fer à travers le territoire canadien d'un océan à l'autre. Relisons, en outre, l'article 42, qui renferme la disposition que voici :

> Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

Il est stipulé ici que l'état accorde son concours à la condition que les marchandises de l'ouest auront un débouché par des voies canadiennes. Affirmer, en pareilles circonstances, que nous ne saurions rendre ce traité exécutoire contre la Compagnie du Grand Tronc et contre tout tiers intéressé dans ce chemin de fer, est chose inconcevable. Je n'affirme pas que ce contrat dans sa lettre même impose une obligation quelconque à la Compagnie du Grand Tronc. L'amendement que nous avons accepté n'impose pas d'obligation à la Compagnie du Grand Tronc ; mais il y est stipulé que nous ne serons tenus de faire certaines choses au bénéfice de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, que lorsque cette convention aura été conclue avec la Compagnie du Grand Tronc. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de compter sur la situation qui existera lorsque ce chemin de fer sera en exploitation, alors que la Compagnie du Grand Tronc devra nécessairement l'utiliser dans le bill voulu.

Voilà à quoi se résume la question, à mon avis, et en pareilles circonstances il est impossible d'accepter cet amendement, parce qu'il impliquerait que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue d'obtenir de la Compagnie du Grand Tronc l'engagement de garantir l'accomplissement de toutes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique stipulées au contrat. J'ajouterai que jamais nous n'avons cru que pareille obligation pourrait découler de la teneur du contrat dans son ensemble.

M. LENNOX : Comme le débat actuel roule, dans une large mesure, sur la question de droit, je vais m'efforcer de me borner à la discussion de matières de droit ou se rattachant à la question de droit. L'amendement proposé par le chef de l'opposition énonce une proposition bien définie, bien catégorique. C'est que la Compagnie du Grand Tronc, de concert avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sera responsable de l'exécution du contrat et des stipulations intervenues avec le gouvernement. Le ministre des Finances a formulé nombre de propositions auxquelles il nous est facile d'adhérer. Nous en convenons, le simple fait qu'une compagnie achète les actions d'une autre compagnie n'implique pas responsabilité pour dettes. Mais il y a toute la différence du monde entre ce fait et les circonstances de la question débattue ; et cette différence s'accentue davantage, quand on considère la nature du bill en discussion dans sa teneur primitive ainsi que les propositions formulées et les avis émis par les partisans du cabinet et les ministres eux-mêmes au cours de tout ce débat. Ce qu'on nous a donné à entendre, lorsque ce bill a été présenté et au cours du débat, c'est que nous obtenons la garantie de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc. Voilà ce qu'on n'a cessé de nous répéter sur tous les tons, et ce qu'on a donné à entendre au pays : ce n'est pas, nous a-t-on affirmé, avec une compagnie sans valeur que nous passons ce contrat, mais avec une compagnie de chemin de fer ayant de vastes raccordements au pays, et ces deux réseaux travailleront de concert, au grand bénéfice du pays. Le ministre de la Justice vient de mettre encore davantage en relief cet aspect de la question. Il a été jugé nécessaire, a-t-il dit, dans l'intérêt du Canada, que le Grand Tronc eût un prolongement vers l'ouest à partir de North-Bay. Quant à la raison qui justifie ce prolongement à l'est de North-Bay, elle n'est guère apparente. Mais laissons cela de côté. S'il a été jugé nécessaire, dans l'intérêt du pays, de prolonger le Grand Tronc vers l'ouest, à partir de North-Bay, cela ne revient-il pas à dire que, bien que, nominalement et d'après le texte du contrat, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se charge de cette entreprise, en réalité c'est la Compagnie du Grand Tronc seule qui construit cette ligne? D'ailleurs, en jetant un regard rétrospectif sur cette transaction, peut-on douter qu'elle ne soit ici bénéficiaire ?

Du jour même où le bill du Grand-Tronc-Pacifique est venu en délibération en séance du comité et à travers les différentes phases de sa délibération, ce sont les représentants de la Compagnie du Grand-Tronc et virtuellement de cette compagnie seule, qui ont fait acte de présence ici. Le ministre des Finances a fait une déclaration de fait fort importante, en affirmant que nous n'avons aucune autre assurance, de la part de la Compagnie du Grand Tronc, que ce qui est énoncé dans le contrat. Nous savons donc à quoi nous en tenir sur ce que cette compagnie se propose de faire. Toutefois, à mon avis, cela ne règle pas définitivement la question. Il s'agit ici d'un contrat de nature provisoire, soumis à l'approbation du parlement. Si ce contrat est absolument parfait et qu'il réponde aux vœux de représentants du peuple, fort bien ; mais il serait parfaitement inutile de discuter cette question, si le contrat doit être adopté d'emblée. Notre devoir est de constater si ce projet tourne réellement à l'avantage du pays. Le parlement s'est virtuellement prononcé sur ce point jusqu'à une certaine phase. Admettant que ce contrat soit avantageux au pays, il nous reste à délibérer si, dans sa teneur actuelle, il importe d'en faire un traité parfait, et voilà ce qui constitue le fond du débat actuel. Le ministre des Finances affirme que par là même qu'une stipulation est inscrite au contrat, il n'y faut plus toucher ; et alors si cet avis doit l'emporter, cela soit dit en toute déférence pour le ministre, il est parfaitement inutile de discuter cette question. Nous tenons à ce que les dispositions de ce bill soient élaborées de façon à ce qu'il régisse le contrat, dans la mesure nécessaire aux intérêts du pays. Il est une autre proposition formulée par le ministre des Finances, au sujet de laquelle je dois, en toute déférence encore une fois, différer d'avis avec lui ; c'est que nous avons reçu de la part de la Compagnie du Grand Tronc toutes les assurances qu'il est possible d'avoir, à cette phase de nos délibérations.

Evidemment, aux yeux de tous ceux qui voudront y réfléchir, la situation du comité pourrait et devrait être toute autre qu'elle n'est. Avant que la question eut atteint sa phase actuelle, il aurait fallu présenter au comité un contrat signé par les parties contractantes mêmes ; et si le Grand Tronc, doit servir de parrain à cette compagnie, comme on l'a affirmé au commencement du débat, il aurait fallu nous présenter un contrat signé par la Compagnie du Grand Tronc également. Ainsi nous n'avions pas eu à répondre aux objections captieuses formulées par quelques membres du cabinet. Force nous est bien, toutefois, d'accepter la situation telle qu'on nous l'a faite. On a lancé ce projet à titre de grande entreprise nationale, et comme la solution d'un des plus grands problèmes qui se soient jamais

imposés à l'attention du pays, le problème des transports. On nous a présenté ce projet comme le moyen d'assurer le transport des produits de l'ouest par des routes canadiennes. Voilà la note dominante des discours prononcés par les partisans du cabinet ; voilà la principale proposition formulée par le premier ministre, en présentant cette mesure. Presque chaque jour, au cours du débat, on nous a répété que si nous laissions les produits de l'ouest canadien s'écouler par des voies américaines, il nous serait presque impossible de reprendre ce commerce. Vraiment, ce n'est plus un grand projet national. Le seul moyen d'atteindre ce but serait d'identifier les intérêts de la Compagnie du Grand Tronc avec ceux du Canada, et de faire en sorte qu'elle trouve son bénéfice au transport des produits canadiens par la voie des ports canadiens, et pour cela, il faudrait qu'elle fût liée obligatoirement par un contrat.

Il est une observation qu'on a souvent formulée, au cours du débat et qui a dû frapper le gouvernement ; c'est qu'en raison du fait que la section occidentale du réseau doit se construire avant celle de l'est, il y a danger que le commerce de l'ouest dévie vers les Etats-Unis, et de là, par le réseau du Grand Tronc, vers Portland. Il importe donc de créer, au moyen de ce contrat, une communauté d'intérêts entre le Canada et la Compagnie du Grand Tronc et c'est vers ce but que tend l'amendement proposé. Aujourd'hui il y a hostilité entre le Canada et cette compagnie. Son intérêt est d'effectuer le transport des produits de l'ouest, non pas par la longue route au nord des lacs canadiens, mais de dévier le trafic vers les Etats-Unis, par la voie de leur réseau américain. Non seulement cet amendement est nécessaire, mais il en faudrait d'autres, si l'on veut parer à ce désastreux résultat.

D'une part, l'entreprise pourrait donner des rendements fructueux et rémunérer les capitaux engagés, sans toutefois, que ces rendements à mon avis soient adéquats ; mais, d'autre part, si vous laissez les grains et le commerce de l'ouest s'écouler par la voie des Etats-Unis, au lieu de suivre une grande route canadienne, vous provoquerez infailliblement un désastre national. Et ce n'est pas là le seul danger. Ici je vise surtout les article 42, 43 et 45. Comme l'a fait observer le chef de l'opposition, l'article 41 touche à cette question de traité national ; et au-dessus des question impliquées dans cet article 41, s'élève celle de savoir par quelles voies notre commerce s'écoulera et si ce réseau sera, oui ou non, une grande route nationale. Je tiens à faire voir qu'il y a un autre danger que celui que court notre commerce, de dévier vers les voies des Etats-Unis. Il sera construit un embranchement sur Fort-William ou vers la baie de Nipegon, et un autre embranchement sur North-Bay. Au point de vue de la réalisation de ce projet, il n'est pas nécessaire de construire une ligne de North-Bay à Moncton. Le Grand Tronc peut se souder à ce réseau, par l'embranchement sur Fort-William, ou vers la baie de Nipegon ou vers North-Bay et la compagnie peut détourner le trafic à ces endroits, sans qu'aucun article de ce contrat puisse l'en empêcher. Si l'on veut obtenir la réalisation des avantages que le premier ministre nous a peints sous de brillantes couleurs, en présentant ce bill, il faut identifier la Compagnie du Grand Tronc avec l'entreprise, et faire en sorte qu'elle soit partie au contrat ; autrement, il adviendra que, bien que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit liée, la Compagnie du Grand Tronc, la cheville ouvrière de la transaction, celle sur la garantie de laquelle, affirme-t-on, cette entreprise est lancée, et qui, par la coopération des hommes de la finance, est maîtresse de la situation, cette compagnie, dis-je, ne sera pas liée et pourra agir à sa guise, Sans vouloir rien dire de désobligeant à l'adresse de cette compagnie, sa conduite passée au sujet de l'expédition de ses marchandises à Portland, n'est guère de nature à nous inspirer confiance dans la réalisation du but recherché, à moins qu'elle ne soit liée obligatoirement par contrat. Il importe donc que le gouvernement se demande, à cette phase du débat, s'il n'est pas utile de prendre les moyens d'assurer au Canada les avantages qui sont la seule justification de la mesure dont il a saisi le parlement.

Le gouvernement prendra-t-il ces mesures sur le champ, ou bien refusera-t-il de le faire? Il ne sert de rien d'affirmer que le contrat ne stipule pas la chose et que puisque le contrat est muet à cet égard, la chose est inexécutable. C'est le parlement qui dicte les conditions auxquelles nos chemins de fer doivent se construire. Si nous le jugeons à propos, nous pouvons briser avec cette compagnie, et alors, il se trouvera nombre de capitalistes, au Canada et ailleurs, qui se chargeront volontiers de cette entreprise à des conditions moins onéreuses pour le pays que celles offertes à la compagnie. Mais, sans doute, il n'adviendra rien de semblable. Tout ce que le gouvernement est tenu de faire, et ce que nous avons mission d'accomplir ici, c'est de dire : la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc ont formulé une certaine proposition ; nous voulons imposer certaines conditions et c'est le devoir du gouvernement d'exiger toutes les conditions légitimes. Il appartient au parlement de demander que ces stipulations supplémentaires soient inscrites au contrat, et s'il les exige, il y a tout lieu de croire que la compagnie y consentira. Si elle s'y refuse, ce sera la preuve de cette dangereuse association des deux compagnies. Je n'aime pas cette silencieuse association. S'il nous faut un associé, que la chose se fasse au grand jour et passons avec lui un contrat qui le liera.

M. LENNOX.

M. BENNETT : Il est convenu que la première section du réseau qui sera construite par la compagnie propriétaire sera celle de l'ouest. Il est de toute évidence que les besoins du chemin de fer demanderont que cette section soit construite la première et que l'établissement de la section des prairies facilitera la construction du chemin de fer à travers les montagnes, avec plus de célérité que celle de la section de l'est. Il a été admis, au cours de la discussion, que la construction et la mise en exploitation du chemin de fer de Winnipeg vers l'est demanderont sept ou huit ans. Il est donc absurde de supposer qu'en attendant, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'utiliserait pas le vaste chaînon s'étendant de Winnipeg à Edmonton. Il sera donc de son devoir de chercher un débouché pour le transport du grain. Ce débouché, je présume, il faudra qu'elle le demande à l'une des trois sources que voici : en premier lieu, elle pourra entrer en arrangements avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transit du grain de Winnipeg à la tête du lac Supérieur ; deuxièmement, elle pourra construire une ligne, de Winnipeg en gagnant le sud, jusqu'à la frontière et effectuer un raccordement avec le "Northern Pacific" jusqu'à Duluth ; enfin, elle pourra conclure avec Mackenzie et Mann un arrangement par lequel elle deviendrait usagère du chemin de fer Canadien du Nord jusqu'à un point à l'extrémité nord du lac Supérieur, à Port-Arthur.

Un coup d'œil jeté sur la carte montre qu'il ne saurait y avoir plus de 75 milles de distance entre le chemin de fer Canadien du Nord et le "Northern Pacific" se dirigeant vers Duluth. On peut légitimement supposer que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, déversant son grain à Winnipeg et cherchant un débouché extérieur vers l'est, conclura un de ces trois arrangements, au lieu de gagner le nord, alors que la route vers l'est est virtuellement complétée et au lieu d'établir son embranchement du sud par voie du lac Nipigon ou dans la direction de Port-Arthur ou du Fort-William. Il y a donc lieu de croire que, pendant ces sept ou huit ans, alors que la compagnie déversera son grain à Winnipeg, qui est le centre de distribution, la compagnie choisira une des trois routes vers l'est que je viens d'indiquer. Certainement, elle n'atteindra pas l'est par quelque nouveau chemin de fer qu'elle construira elle-même jusqu'à la tête du lac Supérieur, mais plutôt par quelque arrangement plus facile qu'elle pourra effectuer. En ce qui concerne les articles 42 et 43, si le ministre de la Justice voulait faire preuve de franchise, il avouerait que ces dispositions sont impuissantes à obliger la Compagnie du Grand Tronc à exécuter cette convention, car c'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même qui doit nécessairement l'exécuter. Qu'est-ce que cette dernière compagnie s'oblige à faire ? Il est convenu que toutes les marchandises pour le transport desquelles l'expéditeur n'aura pas indiqué de direction, seront transportées entièrement en territoire canadien ou entre des ports canadiens de l'intérieur. Ainsi, par exemple, à Toronto, on le sait, se trouvent les importantes usines de la Compagnie Massey-Harris qui expédie au Nord-Ouest de grandes quantités d'instruments aratoires. Ne serait-ce pas le comble de l'absurdité de prétendre que, lorsque ce chemin de fer sera construit, cette compagnie traitera avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour faire expédier ses marchandises à North-Bay et de là, à des centaines de milles au nord, pour rejoindre le réseau de la compagnie ? Etant donné que la compagnie aurait des communications ouvertes avec l'extrémité du lac Supérieur, soit à Duluth soit par suite d'arrangement avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou avec le réseau Mackenzie et Mann, ces marchandises prendraient la route de Collingwood, de Midland ou de Meaford, points situés sur le réseau du Grand Tronc et seraient expédiées à la tête du lac Supérieur, puis de là à Winnipeg, et comme l'a observé mon honorable collègue (M. Clarke), la route se trouverait abrégée de 300 milles.

Que mes honorables collègues aillent à Owen-Sound et ils y constateront que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pendant la période de navigation, emploie probablement trois ou quatre cents hommes au transbordement des colis et autres marchandises, et pourquoi cela ? Parce qu'elle préfère expédier ces marchandises à Owen-Sound, les transborder sur ses bateaux qui les transportent à l'extrémité du lac Supérieur, et de là les confier au chemin de fer. C'est précisément la ligne de conduite que tiendrait la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de transporter de grandes quantités de marchandises par une voie détournée.

Quant à la garantie exigée de la Compagnie du Grand Tronc et de celle du Grand Tronc-Pacifique relativement à la direction à donner aux marchandises, elle se résume à fort peu de chose. Dans l'article 43, le gouvernement est allé au devant de cette objection, puisqu'il y est statué que la compagnie devra obligatoirement transporter toutes ses marchandises vers un port canadien à aussi bon marché qu'elle les dirigerait vers un port des Etats-Unis, ou à Portland. A quoi vise cet article ? On donne à entendre que la compagnie, si la chose est possible, dirigera ses marchandises vers Portland ou quelque autre port des Etats-Unis. Je l'appréhende fort, on ne réussira pas à forcer le trafic à se diriger vers des voies canadiennes. Ces articles, à mon avis, n'ont aucune valeur pratique et on pourrait les rayer du bill, tout comme certains autres articles tout à fait absurdes, notamment celui se rattachant à l'achat des marchandises au Canada. Puisque le gouvernement cherche à gagner l'appui du pays en faveur de cette entreprise,

par le fait que la Compagnie du Grand Tronc en est la cheville ouvrière, il importe qu'elle soit liée par contrat, autant que faire se peut. Je tiens à rappeler ici une affirmation formulée par M. Hays, à une des premières séances du comité des chemins de fer. Comme on lui demandait si les travaux de construction de ce chemin de fer avanceraient aussi rapidement qu'on l'avait dit, il répondit: Grâce aux immenses pouvoirs dont nous jouissons, et à la grande énergie de la Compagnie du Grand Tronc, il devrait être possible de réaliser nos vœux et de compléter ce chemin de fer en fort peu d'années. Au cours de la discussion, non seulement au sein du comité des chemins de fer, mais encore dans cette Chambre, on a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique ne forment qu'une seule et même organisation. Puisque la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit bénéficier du prestige de l'ancienne compagnie du Grand Tronc, prestige énorme aux yeux du pays, si l'on veut que le traité en discussion soit pleinement exécuté, il importe d'insérer dans ce bill une disposition comme celle proposée par le chef de l'opposition.

M. CLANCY : J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations formulées par le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et par le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Le ministre des Finances a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc sont une seule et même corporation. Pour parer à tout malentendu, disons que ce sont des organisations distinctes, mais qu'elles sont liées par la communauté d'intérêts. Le ministre de la Justice affirme que la Compagnie du Grand Tronc devra, tout naturellement, exécuter tout ce que demande le chef de l'opposition dans son amendement. Je ne sais pas si j'ai bien saisi la pensée du ministre de la Justice. Quoi qu'on puisse penser de la violation de la lettre d'un contrat, le ministre en conviendra, l'essence du contrat ne sera nullement modifiée, si l'amendement du chef de l'opposition est adopté. Si l'essence du contrat demeure intacte, alors il n'est pas commis d'injustice envers la Compagnie du Grand Tronc. Pourquoi cette compagnie s'opposerait-elle à ce qu'on corrige les défectuosités d'un traité intervenu entre elle et le pays ? Après tout, comme l'a affirmé le ministre des Finances, nous traitons avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc, comme ne faisant qu'un seul tout. Ce sont deux organisations distinctes, il est vrai, mais elles sont similaires dans leur essence. Si cela est vrai, pourquoi la Compagnie du Grand Tronc hésiterait-elle un seul moment à prendre cet engagement, ou pourquoi prétendrait-on que le contrat subirait ainsi une modification dans sa substance ou son essence ? Pourquoi cette hésitation de la part de la compagnie à s'engager à l'exécution des stipulations du contrat conclu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

S'il s'agissait d'organisations distinctes, et qu'il ne fût question que d'un simple endossement, je comprendrais que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pût prétendre qu'elle ne se charge pas de toutes les obligations de l'autre compagnie ; mais ici elle se porte tout simplement garant pour une autre partie de sa propre organisation connue sous un nom différent. A mon avis, cet amendement ne comporte pas la moindre injustice envers le Grand Tronc et je ne m'explique pas pourquoi elle refuse d'y adhérer. Bien que je ne sois pas avocat, je saisis parfaitement la distinction entre l'esprit de la lettre d'un contrat et il est parfaitement clair que ce que nous demandons ici est juste et conforme aux intérêts du Canada. Le ministre des Finances prétend que le parlement est impuissant à modifier un contrat, qu'il soit bon, mauvais ou indifférent. Cela veut dire qu'il faut accepter le contrat les yeux fermés. Nous avons mission ici d'adopter les modifications jugées nécessaires dans l'intérêt du pays. Il peut se faire qu'un contrat soit si défectueux que le parlement le mette au rancart. Je n'affirme pas que le contrat en discussion soit absolument défectueux ; mais indubitablement il contient des dispositions qui prêtent à la critique, et le parlement a mission de remédier à ces défectuosités. L'amendement proposé par le chef de l'opposition est parfaitement légitime, et c'est bien à tort qu'on refuse de l'accepter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire répondre à l'honorable député immédiatement. J'affirme catégoriquement que lorsqu'il intervient entre le gouvernement et une compagnie une convention qui est soumise à l'approbation du parlement, il est impossible de modifier une seule ligne de ce contrat. Le parlement peut bien rejeter ce contrat, mais il ne saurait conclure un traité avec cette compagnie——

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que le parlement n'a pas le droit d'envoyer ce traité au comité afin de le faire modifier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une toute autre question.

M. CLANCY : C'est précisément ce que j'affirme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au contraire, l'honorable député me censure, parce que j'aurais affirmé qu'il est impossible de modifier ce contrat. Je le répète, le parlement est impuissant à faire subir la moindre modification à ce traité à moins que les parties contractantes ne consentent à la modification du traité ; voilà ce que j'affirme catégoriquement. Quant à savoir jusqu'à quel point la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans cette entreprise, j'affirme qu'elle y intervient dans une mesu-

re fort appréciable à nos propres yeux. En premier lieu, comme l'a fait observer le ministre de la Justice, au début même de cette entreprise, il sera fait un dépôt de $5,000,000. On le sait, au début, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas les fonds voulus pour faire ce dépôt ; et bien que la Compagnie du Grand Tronc n'y soit pas obligée, on sait qu'elle devra prêter son concours financier à la première compagnie, en attendant qu'elle soit parfaitement organisée. Les promoteurs de ce projet, ce qui veut dire virtuellement le Grand Tronc, devront faire un dépôt de cinq millions de dollars——

M. LENNOX : L'ont-ils promis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'a promis, et les promoteurs de cette compagnie doivent se procurer les fonds voulus pour verser ces cinq millions de dollars, et dans ce but force leur sera virtuellemeut de compter sur la Compagnie du Grand Tronc. L'autre argument formulé par les honorables députés de la droite c'est que nous exigeons de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle acquière toutes les actions ordinaires. Le point vulnérable de cette argumentation, c'est de prétendre que la Compagnie du Grand Tronc bénéficiera grandement de la chose. La compagnie serait enchantée, si le parlement rayait cet article du traité, ce qui lui permettrait de placer les actions sur le marché financier à sa guise. Si nous avons inséré cette restriction au traité, ce n'est pas dans le but de faire plaisir à la Compagnie du Grand Tronc, mais afin de donner au pays une garantie supplémentaire que l'émission de ces actions sur le marché financier ne se ferait pas à un prix fictif. Je l'affirme sans hésitation, il serait bien préférable de donner ces actions à titre gratuit à la Compagnie du Grand Tronc même sans aucune autre condition, plutôt que de permettre aux spéculateurs en valeurs de les utiliser à la bourse. Il n'est pas légitime d'affirmer que nous donnons ces actions à la Compagnie du Grand Tronc ; car, on le sait, sous l'empire des dispositions de la loi des chemins de fer, la compagnie ne peut les obtenir qu'en payant le prix. D'ailleurs la question a été tellement débattue qu'il est inutile de la discuter davantage. Le député de Hastings (M. Northrup) affirme que la Compagnie du Grand Tronc est la cheville ouvrière de ce projet, mais que ses relations avec la nouvelle compagnie sont inperceptibles. Si la Compagnie du Grand Trons doit prêter son concours financier, au point de garantir ces obligations jusqu'à concurrence du quart du coût de la section de l'ouest, voilà, il me semble, des relations bien établies. Le chef de l'opposition, voulant élucider la question, fait une hypothèse et dit : En supposant que ce chemin de fer coûte cent millions de dollars, le gouvernement ne garantira que les trois quarts de cette somme. En pareilles circonstances, si cette hypothèse se réalise, les relations du Grand Tronc avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne seraient pas aussi imperceptibles qu'on le prétend, puisque, par sa propre garantie, elle prend à sa charge un quart des obligations. Pourquoi donc prétendre, comme le font ces messieurs de la gauche, que la Compagnie du Grand Tronc ne s'oblige à rien relativement à cette entreprise. Elle s'engage à donner certaines garanties fort précieuses, et l'honorable député (M. Clancy) non content de cela, affirme qu'elle devrait faire davantage. C'est se montrer trop exigeant.

M. FOWLER : L'affirmation du ministre des Finances touchant l'obligation contractée par la Compagnie du Grand Tronc en garantissant un quart du coût, trouve sa réponse dans l'argument qu'il a formulé lui-même dans cette Chambre, lorsqu'il a prétendu que le gouvernement, en garantissant 75 pour 100 du coût ne contracte aucune obligation. Le ministre des Finances cherchait par là à prouver que le pays ne s'engage que jusqu'à concurrence de treize millions de dollars.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais fait pareille affirmation.

M. FOWLER : Le ministre des Finances a affirmé que l'obligation contractée par le pays n'atteindrait que $13,000,000, et à l'appui de son affirmation il cite l'estimation d'un expert qui porte le coût à un chiffre inférieur à treize millions ; mais afin que son affirmation concorde avec celle du premier ministre, il maintient le premier chiffre. Pour établir son calcul, force a été au ministre de prétendre que la garantie de 75 pour 100 sur la section de l'ouest ne coûterait pas un seul dollar au pays. Nous trouvons ici la réponse au dernier argument formulé par le ministre, quand il a dit que le Grand Tronc, en s'engageant à garantir 25 pour 100 du coût de construction, se charge d'une obligation importante. A titre de compensation pour cette garantie, elle obtient du Grand-Tronc-Pacifique une hypothèque sur tout l'actif de cette dernière compagnie. Elle obtient entre autres choses $25,000,000 d'actions ordinaires ; et cependant le ministre affirme—je ne sais trop si son affirmation s'accorde avec sa pensée—qu'il est préférable que ces actions ordinaires passent aux mains de la Compagnie du Grand Tronc et qu'elle les détienne pendant cinquante ans, plutôt que de les placer sur le marché et de consacrer à la construction du chemin de fer les profits réalisés à même la vente de ces actions sur le marché financier.

Ce raisonnement me paraît étrange. J'admets que cela est préférable pour le Grand Tronc, mais non pour la population qui se servira de ce chemin et qui devra en payer le coût sous forme de taux de transport. Le ministre des Finances prétend que le Grand Tronc est obligé de construire cette ligne au nord du lac Supérieur pour que la

division ouest lui soit de quelque avantage. Tous les orateurs de la droite, depuis le premier ministre jusqu'au dernier député, admettent qu'il faudra au moins sept ans pour construire la division est, tandis que la division ouest, jusqu'aux montagnes, ou du moins jusqu'à la région à blé, sera construite et terminée dans deux ans. Ainsi pendant 5 ans, au moins, il n'y aura aucun raccordement entre les deux divisions, et que deviendront les produits de l'ouest pendan ce temps-là ? Mon honorable ami prétend que cela prendra plutôt dix ans. Je le crois aussi, mais je me sers du raisonnement des orateurs de la droite. Où ira le trafic de la division ouest pendant ces cinq ans ? Il ira vers le sud, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre du Commerce ; il passera par les ligne américaines reliées au Grand Tronc. Cet amendement que nous présentons a pour but d'empêcher cela en obligeant le Grand Tronc à transporter tout le trafic canadien sur des lignes canadiennes et à le diriger vers des ports canadiens. Le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas le transporter à l'est. Le ministre des Finances dit que nous aurons des garanties du Grand Tronc. En quoi consistent ces garanties ? Nous l'obligeons à prendre pour $25,000,000 d'actions dans le Grand-Tronc-Pacifique. Voilà une obligation bien étrange. Nous l'obligeons à prendre des actions mais nous ne l'obligeons pas à payer un seul sou pour cela. Si l'honorable ministre avait accepté la recommandation de l'opposition et obligé le Grand Tronc à acheter ses actions au pair, il y aurait quelque force dans son raisonnement ; mais le Grand Tronc peut acquérir ces 25 millions d'actions sans débourser un seul sou, ou il peut les prendre en échange de la garantie des obligations de la division ouest. Le ministre des Finances dit aussi que cette garantie des obligations par le Grand Tronc constitue une garantie par le gouvernement. On avouera que cette obligation ne pésera pas lourdement sur le Grand Tronc, s'il est vrai, comme le prétend l'honorable ministre, que la garantie de 75 pour 100 des obligations de la division ouest ne coûtera pas un sou au pays.

Cela me paraît une réfutation suffisante des prétentions de l'honorable ministre.

Nous avons beaucoup entendu parler de ce dépôt de $5,000,000 destiné à garantir l'exécution de ce contrat. Voyons à quoi équivaut cette garantie. Ce dépôt doit être fait dans les 30 jours qui suivront la ratification du contrat, et le ministre des Finances suppose, sans autorité aucune, que cela sera fait immédiatement. On nous a dit que de forts capitalistes étaient intéressés dans cette entreprise. Dans ce cas le dépôt de $5,000,000 qui devra leur être remis plus tard, ne constituera pas une difficulté sérieuse pour eux, et ils n'auront probablement pas à s'adresser au chemin de fer du Grand Tronc pour cela. Mais cela n'empêche pas le ministre des Finances de dire que c'est la Compagnie du Grand Tronc qui fera ce dépôt. Ce que la Compagnie a pu dire au ministre, verbalement, ne la lie pas et le ministre le sait bien. On voit par le contrat que cette somme de $5,000,000 sera remise et sera employée à l'outillage de la division est. Que restera-t-il alors du dépôt de $5,000,000 ? Il aura été employé et le gouvernement n'aura d'autre garantie que le matériel roulant de la division est, et pas tout le matériel, remarquez bien. Le gouvernement n'aura qu'une deuxième hypothèque sur ce matériel, car pour garantir les obligations pendant 50 ans, il y a une hypothèque prise sur tout, y compris le matériel roulant de la division est. Je crois que cela n'est que pour les obligations garanties par le gouvernement. L'ypothèque qui garantit le Grand Tronc ne comprend pas le matériel roulant de la division est.

Voyons à quoi se réduit cette garantie dont on parle tant. Au lieu d'une somme déposée au crédit de l'Etat, nous avons une deuxième hypothèque sur $5,000,000 de matériel roulant de la division est. Pendant sept ans nous ne retirons pas d'intérêt sur ce chemin et pendant trois autres années, l'intérêt ne nous sera payé que si les recettes sont suffisantes. Il va sans dire que les recettes ne seront pas suffisantes, du moins dans les rapports de la Compagnie. Personne ne s'attend à autre chose. Ce matériel aura par conséquent dix ans d'usage, avant que l'Etat retire un sou d'intérêt. Il faudra ensuite qu'il s'écoule encore au moins un an, avant de pouvoir exiger le paiement du loyer de la première année. La compagnie pourra trouver toute sorte d'excuses pour induire le gouvernement à attendre encore un an. Il y aura donc douze ans que ce matériel sera en usage, quand le gouvernement sera appelé à faire valoir ses droits.

On sait comment ces choses se passent ; on sait que ceux qui font des affaires avec un gouvernement ne sont pas aussi scrupuleux que dans leurs opérations entre particuliers. Nous savons aussi qu'un gouvernement n'est jamais aussi sévère et rigoureux qu'un particulier pour faire observer les clauses d'un contrat, et dans ces conditions, qu'est-ce qui empêcherait le Grand Tronc de mettre sur cette division est son vieux matériel de la division ouest, ou même de son réseau actuel? On aurait donc ainsi, sur cette ligne, un vieux matériel dont le coût originaire serait peut-être de $5,000,000 mais qui ne vaudrait pas, en réalité, $1,000,000.

D'ailleurs le gouvernement n'aura qu'une deuxième hypothèque sur ce matériel, et au cas où il ferait vendre, il faudrait garantir la première hypothèque, et que rapporterait la vente de vieux fer, en usage depuis 12 ans, et peut-être depuis 20 ans. La fameuse garantie, dont le gouvernement parle tant, ne vaut donc absolument rien.

Quand on fait un contrat, il faut tout prévoir. Il est possible que ceux qui sont maintenant à la tête de cette entreprise soient

disposés à tenir toutes leurs promesses, mais ce contrat est pour cinquante ans, et dans ce temps là ces personnes seront disparues, et il est important que le contrat contienne toutes les garanties nécessaires. Les lacunes que je viens de signaler sont si évidentes qu'elles doivent frapper tous ceux qui étudient tant soit peu la question.

M. CHARLTON : L'honorable député qui vient de reprendre son siège me paraît avoir commis au moins deux erreurs. Il établit une comparaison entre la nature des garanties possédées par le Grand Tronc et le gouvernement sur la division ouest,et prétend qu'elles sont semblables, que celle du gouvernement ne vaut rien et que celle du Grand Tronc vaut autant que celle du gouvernement. Je n'admets pas cela. Le gouvernement garantit les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de 75 pour cent du coût du chemin. Pour se protéger, le gouvernement aura le chemin lui-même, tout ce qu'il aura mis sur le chemin, l'autre quart fourni par la compagnie et le matériel roulant de $15,000,000. Or, si le chemin coûte $100,000,000, le gouvernement aura comme garantie, $25,000,000 dépensés sur le chemin par la compagnie, $15,000,000 de matériel roulant soit $40,000,000, fournis par la compagnie et $75,000,000 fournis par l'Etat, soit une somme totale de $115,000,000 sur laquelle il aura une première hypothèque pour garantir sa responsabilité de $75,-000,000. Puisque la compagnie n'aura qu'une deuxième hypothèque, sa position n'est pas du tout comparable à celle du gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi cette garantie est-elle donnée au gouvernement?

M. CHARLTON : Le gouvernement garantit les trois quarts du coût du chemin et pour se protéger il aura une première hypothèque sur tout ce qu'il aura avancé, sur l'autre quart avancé par la compagnie et sur le matériel roulant. Le gouvernement est donc amplement garanti, tandis que la compagnie n'a qu'une deuxième hypothèque, et si le chemin n'était pas suffisant pour répondre à toutes les obligations, la perte retomberait sur la compagnie d'abord et sur le gouvernement ensuite. Mais cette éventualité n'est pas à craindre. L'honorable député a exposé la question sous un jour faux et propre à tromper le public ; il a cherché à faire croire que le gouvernement n'a pas pris les précautions nécessaires et a négligé les intérêts du pays. C'est absolument faux ; pour ce qui concerne la division ouest, il possède toutes les garanties nécessaires et ne peut rien perdre.

L'honorable député prétend aussi que la division-ouest sera construite en deux ans, et que la construction de la division-est prendra 7 ans. Il veut qu'il faille 7 ans pour construire 1,450 milles de chemin de fer entre Winnipeg et Québec.

M. FOWLER : Je demande pardon à l'honorable député ; j'ai dit qu'il faudrait deux ans pour construire la ligne jusqu'aux montagnes, c'est-à-dire, dans la zone à blé.

M. CHARLTON : Entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses, la ligne aura environ 1,350 milles, à peine 100 milles de moins que celle de Winnipeg à Québec et l'honorable député dit que la construction de ce chemin prendra deux ans, tandis qu'il en faudra 7 pour construire l'autre qui aura 100 milles de plus. Cet argument ne repose sur rien. Il admet que la division est est essentielle au succès de la division ouest, qu'elle servira de débouché à la division ouest et aux autres lignes à l'ouest de Winnipeg. Pourquoi la division est ne serait-elle pas construite aussi rapidement que l'autre? Elle trouvera un pays où l'on pourra se procurer les traverses, les poteaux, une partie des matériaux pour les ponts, sur les lieux mêmes, tandis que sur l'autre division, tous les matériaux et fournitures devront être apportés de très loin. Je considère que la division-est peut-être construite plus rapidement que la division ouest.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. CHARLTON : C'est mon opinion. Les honorables députés de la gauche ont parlé de ce pays de l'autre côté de la ligne de division des eaux, comme d'un vaste marécage, sans valeur aucune, un pays aride. Il est maintenant démontré que ce territoire peut donner asile à une population de plusieurs millions, que c'est un magnifique pays agricole et industriel. Il sera facile d'y construire un chemin de fer en même temps que la division ouest.

L'honorable député parle aussi du vieux matériel qu'on mettra sur cette division, des locomotives démodées, etc. Une compagnie qui exploitera un chemin construit comme le sera celui-ci, devra, dans son propre intérêt, l'outiller de manière à en rendre l'exploitation efficace et profitable. Elle n'aurait aucun avantage à agir autrement. Une autre de ces prétentions, c'est que ce dépôt de $5,000,000 ne sera pas du tout une garantie, que l'argent ne sera pas déposé par le Grand Tronc et le reste. Qu'est-ce que cela peut faire, par qui l'argent sera déposé ? Si l'argent est déposé pour garantir l'exploitation de la division ouest, la garantie sera là. Il prétend aussi que ce dépôt peut être retiré à mesure que les travaux progresseront. Il ne pourra l'être que lorsque le retrait du dépôt assurera le parachèvement complet des travaux.

M. FOWLER : Quels travaux ?

M. CHARLTON : Ceux de la division ouest. Quand elle sera terminée, le dépôt qui aura été fait pour assurer la construction, n'aura plus sa raison d'être. Il aura été fait pour garantir la construction de la division ouest. Il est dit que le gouvernement pourra permettre que cet argent soit employé à terminer la ligne et que la compagnie sera tenue de la compléter entière-

ment, avant de toucher à cet argent. Quand il ne faudra plus que $3,000,000 ou $4,000,000, la compagnie pourra se servir du dépôt.

L'honorable député suppose aussi que le gouvernement aura à payer l'intérêt pendant les dix premières années. Même en admettant cela, le contrat y pourvoit. Il dit que le gouvernement paiera l'intérêt pendant 7 ans, et qu'après ce délai, si la compagnie n'est pas en état de payer, pendant trois ans, ces intérêts seront ajoutés au capital, et la compagnie paiera les intérêts sur tout le capital pendant le restant des cinquante ans. Quelle différence cela fait-il que la compagnie paie l'intérêt pendant ces trois années, ou que ces intérêts soient ajoutés au capital, si la compagnie doit ensuite payer l'intérêt sur le tout ?

Je ne crois pas, comme le prétend l'honorable député que la compagnie sera incapable de payer l'intérêt à l'expiration des sept ans ; je crois même que la compagnie sera en état de payer avant cela et que le gouvernement lui a fait remise des intérêts pendant trop longtemps. Je suis convaincu que cinq ans après le parachèvement du chemin la compagnie sera en état de payer les intérêts et toutes ses autres obligations. J'ai toujours cru cela et je le crois encore. Je ne prévois pas du tout que la compagnie puisse se trouver gênée, à l'expiration des sept ans. Je crois fermemet, qu'à cette époque cette ligne aura un trafic bien établi et sera une des plus profitables de l'Amérique. Ce chemin sera le grand débouché de l'ouest. Il apportera les produits des fertiles plaines de l'ouest à Québec, à meilleur marché que toutes les autres voies, soit par terre, soit par eau. Les arpentages et les explorations sont assez avancés pour que nous sachions, à l'heure qu'il est, ce que sera ce chemin. La trans-Canada avait fait arpenté plusieurs centaines de milles de l'extrémité est, vers l'ouest. Le Grand-Tronc-Pacifique a fait faire des arpentages depuis Winnipeg jusqu'au nord-est du lac Népigon, et sait que les pentes ne dépasseront pas quatre dixièmes pour cent. Le trans-Canada s'était assuré des pentes de six-dixièmes pour cent, mais l'ingénieur de cette compagnie dit que si l'on s'était proposé d'en trouver de quatre-dixièmes on y aurait réussi ; on s'était contenté de six-dixièmes, parce que ce sont les plus douces qu'il y ait sur le Grand-nord. A l'heure qu'il est, les trois-cinquièmes de ce chemin sont arpentés, et les pentes ne dépasseront pas quatre-dixièmes pour cent. Nous savons aussi que le pays ,dans les endroits où le tracé n'est pas encore fait, offre autant d'avantages que les autres parties.

Dans ces conditions, ce chemin fera tout le trafic de l'ouest, et il n'y a pas à craindre que la compagnie ne puisse pas payer l'intérêt ni que la ligne soit outillée avec un matériel démodé et hors d'usage. Ce chemin transportera des convois de deux milles tonnes.

M. CHARLTON.

M. FOWLER : Oh ! oh !

M. CHARLTON : Cela fait rire l'honorable député, mais rira bien qui rira le dernier. Atttendons que le chemin soit construit. En dépit de toutes les faussetés répandues par l'opposition, en dépit de tous les calculs pessimistes des adversaires de l'entreprise, ce chemin contribuera à la création d'un empire, sur cette partie du continent ; il se suffira amplement à lui-même, et quand dans cinquante ans, il retournera au gouvernement, il aura doublé de valeur. Et l'on chicane, on argumente à propos de cette entreprise. Je ne conçois pas une pareille abberration. Au lieu de chercher à soulever des objections qui ne résistent pas à la saine raison, au lieu d'argumenter sur la valeur des garanties que possède le gouvernement, on devrait se mettre à l'œuvre et hâter l'exécution de l'entreprise. Cela vaudrait mieux que de rester ici jusqu'au mois de décembre à répéter des arguments comme ceux que nous présente l'opposition.

M. FOWLER : Si un autre membre de la droite s'était permis les assertions extravagantes que vient de faire l'honorable député de Norfolk-nord, j'en aurais été bien surpris. Mais connaissant de longue date, mon honorable ami, et sachant qu'il est toujours prêt à nier le lendemain, ce qu'il affirme la veille, cela ne me surprend pas de sa part. Il vient d'afficher son ignorance absolue des clauses de ce contrat.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. FOWLER : Je le répète—une ignorance absolue des clauses de ce contrat. Il prétend que ce dépôt de $5,000,000 servira à garantir la construction de la division est. Ce sont ses propres paroles, et il les a répétées à plusieurs reprises. Il a ajouté qu'immédiatement après le parachèvement de la division, le dépôt sera remis. S'il avait lu le contrat, il saurait que ces $5,000,000 sont pour garantir que le chemin sera outillé et pourvu de matériel roulant. Pourquoi ces $5,000,000 garantiraient-ils la construction de cette partie du chemin puisque c'est le gouvernement qui doit la construire ?

Si l'honorable député vient de nous donner un échantillon de la manière dont il se propose de discuter cette question, quelle confiance peut-on avoir dans ce qu'il nous dit des arpentages et des explorations qui ont été faites ? Il prétend que les ingénieurs ont trouvé un tracé qui permettra de construire un chemin sur lequel on pourra faire circuler des convois de 2,000 tonnes—sans doute des convois comme ceux dont il parlait dans son fameux discours, dans lequel il prétendait que les hommes n'aiment pas les convois qui ont plus d'un mille de long.

Où puise-t-il ses renseignements ? Où sont les rapports de ces ingénieurs dont il parle tant ? S'il n'était pas membre de cette

Chambre je me permettrais peut-être certaines remarques au sujet de ces affirmations, qui ne seraient guère flatteuses pour lui. Mais, M. le Président, je connais trop votre sévérité à l'endroit du règlement, pour me risquer à l'enfreindre. Cependant, je crois avoir le droit de dire que ces affirmations vont de pair avec la déclaration de l'honorable premier ministre quand il nous disait que le gouvernement possédait des montagnes de renseignements sur ce pays; cependant, quand il s'est agi de produire ces renseignements, ils ressemblaient plutôt à un trou qu'à une montagne.

L'honorable député de Norfolk, n'est pas plus exact, quand il parle des distances ; ici encore, il se contredit lui-même. Je suppose que la première fois qu'il a parlé sur la question, il avait reçu des instructions. Il a déclaré que la section des prairies aurait 1,200 milles de longueur. Aujourd'hui, il en est rendu à 1,350 milles. La division est, d'après le ministre des Finances aura 1,875 milles.

M. CHARLTON : Depuis Moncton.

M. FOWLER : Ainsi la différence, au lieu d'être de 100 milles, comme il disait il y a un instant, sera de 600 milles environ. C'est aussi près de la vérité qu'il peut approcher. Quand il doit dire 600 milles, il dit 100 milles, et il ne s'occupe pas d'une bagatelle de 500 milles. Qu'on juge par là de sa véracité.

Il nous reproche de discuter et d'argumenter. Il nous demande de tout laisser passer sans discussion. Pourquoi discuter ce contrat ? A quoi bon en parler? Les 14 ou 15 ministres—il y a eu tant de démissions dernièrement, qu'on n'en connaît pas le chiffre exact—les 14 ou 15 ministres qui composent le cabinet, dit-il, ont fait un contrat et les 213 membres de cette Chambre devraient le ratifier, parce que le cabinet est censé représenter toute la sagesse de la Chambre.

Voilà une attitude assez étrange pour un homme d'affaire—il voudrait faire ratifier un contrat fait pour 50 ans, entraînant des dépenses considérables, sans qu'il soit permis d'en discuter les conditions. Si nous tentons de les discuter, de les améliorer, il nous reproche de perdre le temps en discussions inutiles. Voilà assurément une prétention étrange dans la bouche d'un représentant du peuple. Qui est-ce qui le presse ? Entrevoit-il, dans un avenir rapproché, une nouvelle réunion de la conférence internationale et est-ce pour cela qu'il est si pressé d'en finir avec cette question de chemin de fer ? Est-ce pour cela qu'il a changé d'idée depuis le 23 mai, alors qu'il était opposé à ce projet et le combattait sur toute la ligne ? Il doit y avoir une raison à cela. Je n'aime pas à attribuer des motifs inavouables aux membres de cette Chambre. Mais quant on voit des volte face aussi soudaines, de la part d'un représentant du peuple, de la part d'un homme d'affaire——

M. HUGHES (Victoria) : De la part d'un chrétien.

M. FOWLER : Cela va sans dire, nous sommes tous des chrétiens—quant on voit un homme de sa réputation qui ne devrait pas risquer de pareilles affirmations concernant une entreprise aussi importante que la construction d'un chemin de fer transcontinental, sans être certain de ce qu'il avance, nous sommes obligés d'en conclure que quand il a parlé le 23 mai dernier, il comprenait toute la responsabilité de l'attitude qu'il prenait, attitude contraire à celle de son chef et contraire, pour ainsi dire, à celle de tout son parti; nous devons supposer qu'il avait mûrement pesé les paroles et étudié le pour et le contre de la question. Le 23 mai, il combattait avec acharnement le projet tout entier. A ce moment il ne demandait pas à la Chambre de laisser faire, il ne nous reprochait pas de perdre le temps en discussions stériles. Bien au contraire.

Alors, quelle est la cause de cette conversion si subite? Elle n'est certainement pas due aux arguments du premier ministre sur la nécessité de construire ce chemin ; ce n'est assurément pas la crainte de voir cesser le privilège du transit en entrepôt. Qu'y a-t-il eu? Est-il devenu tout à coup si Canadien, si patriote qu'il se révolte à l'idée qu'une livre de trafic canadien pourrait être transportée par une ligne américaine, et qu'il est prêt à retirer tout ce qu'il a dit le 23 mai dernier ? Il n'y a qu'une de ces trois raisons pour expliquer un pareil changement. Il s'est laissé effrayer par le spectre du transit en entrepôt ; ou bien son patriotisme a été épouvanté, ou bien encore il a entrevu dans un avenir rapproché une nouvelle réunion de la conférence internationale et il n'a pas voulu s'exposer à être laissé de côté. Il peut choisir entre l'une ou l'autre de ces alternatives. Mais il n'en est pas moins étrange de l'entendre nous reprocher de discuter inutilement quand, conscients de notre responsabilité comme représentants du peuple nous cherchons à rendre ce contrat plus parfait et à protéger plus efficacement les intérêts du pays.

L'honorable député nous lance encore une autre accusation ; il nous reproche de calomnier le pays, de le décrier, de prétendre que ce chemin traversera un district improductif. Je lui renvoie cette accusation et je nie qu'un seul orateur de la gauche ait mal parlé d'une seule partie du Canada. Le parti conservateur n'a jamais fait cela depuis qu'il existe. Nous avons toujours travaillé à l'agrandissement du pays, au développement de ses ressources et un homme qui se prétend conservateur ne voudrait jamais se permettre un propos de nature à rapetisser le Canada. Nous avons dit que cette partie du pays n'offrait pas de grands avantages à la colonisation et que la construction d'un chemin de fer y serait difficile. Nous avons expliqué que sa conformation se prêtait difficilement à la construction d'un chemin de fer comme celui dont il est ques-

tion dans ce bill, d'un chemin de fer pouvant faire concurrence aux lignes américaines situées plus au sud ; nous avons dit qu'il serait difficile d'éviter des pentes plus accentuées que celles dont parle l'honorable député de Northumberland.

Sans l'ombre d'une preuve, sans l'autorité d'un seul nom responsable, sans le rapport d'un seul ingénieur, l'honorable député se lève et déclare qu'on peut construire à travers ce pays un chemin dont les pentes ne dépasseront pas 4 pour 100, quand il n'en connaît pas plus long que qui que ce soit d'entre nous, et beaucoup moins long que certains autres; malgré que l'honorable premier ministre l'ait proclamé le premier homme de chemin de fer de l'Amérique du Nord.

Où a-t-il puisé son expérience ? Nous savons qu'il s'est beaucoup occupé du commerce du bois, mais nous ignorions qu'il eût construit des chemins de fer, ou qu'il eût étudié le génie civil. Mon honorable ami de Victoria me dit qu'il a construit un embranchement depuis son moulin jusqu'à l'incinérateur où il brûle sa sciure de bois. C'est probablement le seul chemin de fer qu'il ait construit ; il s'est contenté d'y voyager gratuitement, comme tous les autres députés. Je ne vois pas pourquoi le premier ministre le proclame un expert en chemin de fer. J'espère qu'avant de revenir nous faire la leçon, il prendra la peine de se renseigner, et ne parlera plus à tort et à travers comme il vient de le faire.

On a dit aussi que l'honorable député aspirait au portefeuille vacant des Chemins de fer et Canaux, et c'est peut-être pour cela que le premier ministre nous le donne comme un expert. Il y a longtemps qu'il a les yeux sur un portefeuille. Aux dernières élections, il était tellement fatigué d'attendre qu'il a publié un manifeste et s'est proclamé indépendant, et les conservateurs de cette partie du pays, pour des raisons que je ne m'explique pas, ont ajouté foi à ses protestations et l'ont laissé élire par acclamation. Mais la conférence internationale est venue raffermir ses idées et il est devenu le plus souple partisan du parti libéral dans cette Chambre, au point que c'est lui que le gouvernement a choisi pour lancer toutes ces assertions risquées ou fausses au sujet de la nature du pays que ce chemin de fer doit traverser.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre des Finances et le ministre de la Justice nous ont beaucoup parlé des intérêts qu'aura le Grand Tronc dans la division est, c'est-à-dire la partie qui sera construite par le gouvernement. J'ai suivi la discussion avec beaucoup d'attention, et je ne vois pas du tout quel intérêt le Grand Tronc aura dans cette partie de la ligne. Je ne comprends pas comment le Grand Tronc pourra transporter une livre de trafic sur cette ligne à l'est de Winnipeg. Prenons un exemple. Le ministre de la Justice a expliqué le grand avantage qu'aurait le Grand Tronc à transporter le trafic par sa ligne allant à North-Bay. Si, aujourd'hui, le Grand Tronc veut envoyer des marchandises à la Colombie Anglaise, comment s'y prend-il ? Ces marchandises passent-elles par North-Bay ? En vertu d'une entente avec le chemin de fer Canadien du Pacifique le trafic de Winnipeg passe par North-Bay, mais tout le trafic qui se trouve sur le parcours de la voie du Grand Tronc en destination de la Colombie Anglaise passe par Chicago, Minnéapolis et Saint-Paul, et ensuite par le " Great Northern ", pour se rendre dans la Colombie Anglaise.

Supposons que la division-est du gouvernement, et que la division ouest du Grand Tronc soient construites. Le Grand Tronc aurait-il quelque intérêt à expédier son trafic par North-Bay et la ligne du gouvernement jusqu'à Winnipeg? Ne préférerait-il pas l'expédier par Chicago? Par une route la compagnie aurait sa part du transport jusqu'à Winnipeg, tandis que par l'autre, elle n'aurait sa part que jusqu'à North-Bay. Le Grand Tronc aura donc tout intérêt à employer sa ligne américaine et les directeurs du Grand Tronc ne sont pas des enfants, comme nos ministres. On peut être certain que le Grand Tronc se servira de sa ligne américaine et il aura raison. Je l'approuve entièrement d'agir ainsi. Il n'a aucun intérêt dans la nouvelle ligne, à l'est de Winnipeg. Tout son intérêt dans ce prétendu transcontinental sera une garantie de 25 pour 100 des obligations pour la construction de la division ouest. Pour s'assurer des bénéfices sur les obligations qu'il aura garanti, le Grand Tronc aura tout intérêt à expédier tout le trafic qu'il pourra par sa ligne américaine jusqu'à Winnipeg et ensuite jusqu'à l'océan Pacifique, par le Grand-Tronc-Pacifique. De cette manière, il augmentera les recettes de l'ancien réseau du Grand Tronc et aussi celles du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et l'océan Pacifique.

J'aimerais à entendre un de ces prétendus experts m'expliquer pourquoi le Grand Tronc transporterait une seule livre de trafic par cette ligne à l'est de Winnipeg. Si ce trafic est à destination d'un port de mer, le Grand Tronc n'y touchera pas.

Tout le trafic à destination d'un port de mer, en partant de Winnipeg, passera par la ligne du gouvernement, louée par le Grand Tronc-Pacifique, et le Grand Tronc n'en retirera pas un sou. Ce trafic ira à Québec et sera mis à bord des transatlantiques, à cet endroit, ou il se rendra jusqu'aux provinces maritimes sans avoir touché à la ligne du Grand Tronc. Comment veut-on que le Grand Tronc soit intéressé dans cette ligne ?

L'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre de la Justice nous parlent de promesses verbales ; j'aimerais autant la parole d'un cireur de bottes que de pareilles promesses. Le Grand Tronc ne transportera jamais un wagon de marchandises entre Win-

nipeg et Québec. Son seul avantage serait de le transporter sur sa propre voie, et je ne crois pas que le gouvernement l'oblige à se servir d'un port canadien sur le Lac Supérieur. Le Grand Tronc a droit de se servir de sa ligne américaine pour le trafic de l'est et on ne pourra pas l'obliger à choisir un port sur la rive nord du lac Supérieur.

Si le gouvernement veut que le pays retire des avantages de cette entreprise, qu'il exploite lui-même cette section septentrionale ou qu'il garantisse les obligations de quelqu'autre compagnie, en vertu d'un arrangement, comme a fait le gouvernement manitobain, et alors le premier ministre pourra intervenir et diminuer les taux de transport. Le Manitoba nous a donné l'exemple sous ce rapport. Il y a un an, le premier ministre de cette province disait aux directeurs du Canadian-Northern : Messieurs, j'exige que les taux soient diminués de 14 cents à 12 cents par boisseau, jusqu'à Port Arthur. Les directeurs voulurent résister, mais l'engagement était formel, et ils durent s'exécuter. Il n'a pas été nécessaire de s'adresser à un comité des chemins de fer du Conseil privé pour savoir si le gouvernement avait droit ou non d'ordonner cette réduction. Cette année encore, le premier ministre Roblin a dit au Canadian-Northern : J'exige que les taux soient abaissés à 10 cents, en vertu de l'arrangement conclu ; les taux furent en conséquence diminués, et ce sont les cultivateurs de la province qui en profitent.

Si le premier ministre, dans sa sagesse, croit devoir donner au Grand Tronc une ligne pour aller à la Colombie Anglaise, en passant par Chicago, Minneapolis et Winnipeg, par le défilé de Yellow-Head ou de la rivière aux Pins, je ne m'y oppose pas. Mais qu'il le dise franchement et qu'il ne vienne pas prétendre qu'il nous donne un transcontinental canadien. Qu'il exploite la division est comme un chemin de fer de l'Etat, qu'il la prolonge jusqu'à la côte du Pacifique, s'il le désire, ou qu'il garantisse les obligations d'une autre compagnie et fasse avec elle des arrangements qui lui permettront de régler les taux sur cette partie du chemin qui nous donnera une voie canadienne et nous permettra d'en attendre des résultats que ne donnera jamais le projet actuel.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux ou trois points sur lesquels je désire attirer encore une fois l'attention du gouvernement. D'abord, on a prétendu que parce que ce contrat est annexé au présent bill, nous ne pouvons pas le modifier. En théorie cela est vrai, mais non dans la pratique. Un contrat de même nature a été soumis à la Chambre il y a quelques années, à propos d'un autre chemin de fer dans le Yukon. Ce contrat a été modifié, du moins sur un point important et peut-être sur plusieurs, avant d'être ratifié par la Chambre. Le parlement refusa de le ratifier dans sa forme originaire et on surmonta la difficulté en faisant un autre contrat entre le gouvernement et l'autre partie contractante. Je suppose que ce contrat ne nous est pas uniquement soumis pour la forme. Il ne nous est pas soumis pour être discuté, avec l'entente qu'il sera finalement adopté, sans y rien changer. Le parlement est censé avoir quelque chose à voir dans la rédaction de ce contrat. Avec le consentement du gouvernement, nous l'avons déjà modifié sur un point que je considère important. Pour que l'honorable député de Norfolk-nord nous accuse de nous livrer à des discussions oiseuses, il faut qu'il ait été absent ce matin quand le gouvernement a accepté un amendement que j'ai eu l'honneur de proposer.

M COCHRANE : Qu'est-ce que cela peut lui faire ?

M. R. L. BORDEN : Personne ne s'oppose à ce que le Grand Tronc pénètre dans l'ouest. J'ai moi-même demandé de permettre à cette compagnie de relier son réseau dans les provinces d'Ontario et Québec, avec les vastes plaines de l'ouest et de lui donner toutes les facilités nécessaires pour cela.

Nous verrions avec plaisir le Grand Tronc pénétrer dans le Nord-Ouest et contribuer au développement de ce fertile pays ; nous n'avons pas d'objection que cette compagnie y pénètre sous un autre nom, comme elle le fait en ce moment. Mais puisque cette autre compagnie reçoit de l'aide de l'Etat ; puisque le Grand Tronc se trouve dans la position exceptionnellement favorable de pouvoir avoir la haute main sur le nouveau chemin de fer dans l'ouest et de recevoir l'aide du gouvernement pour sa construction, il est du devoir du parlement de voir à ce que les conditions imposées lieront non seulement la compagnie nominale qui signe le contrat, mais aussi les véritables intéressés. Examinons l'attitude du gouvernement sur cette question. Dans ce contrat—je ne parlerai que des articles 42 et 43, pour épargner du temps—il y a cette clause concernant le Grand-Tronc-Pacifique :

> La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret recueilli sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement un autre itinéraire, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits au Canala, transporté par le territoire canadien, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine ou point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne décignera pas spécialement un autre itinéraire, seront transportées aux ports de mer canaliens.

Quelle est la politique du gouvernement au sujet de cette clause? Je regrette que l'honorable premier ministre ne soit pas présent, car j'aurais aimé à lui poser cette question : La politique du gouvernement est-elle que malgré l'aide accordée indirectement au Grand Tronc en vertu de ce contrat, cette compagnie sera absolument libre de détourner ce trafic des ports canadiens.

C'est ainsi que je comprends la question, d'après le contrat, et je défie le ministre de la Justice d'interpréter cette clause autrement que je viens de le faire.

L'intention du gouvernement est-elle que le Grand Tronc, qui reçoit de l'aide de l'Etat sous forme de subventions et de garanties accordées au Grand-Tronc-Pacifique, soit libre de détourner ce trafic des routes canadiennes et des ports canadiens? Si c'est là la politique du gouvernement, ce n'est pas la nôtre. Je propose à la Chambre un amendement ayant pour but de tenir la Compagnie du Grand Tronc responsable de toutes les obligations imposées par ce contrat, et les ministres déclarent qu'ils ne sont pas disposés à accepter cet amendement. En agissant ainsi ils demandent tout simplement que le Grand Tronc, à qui cette aide est, en réalité accordée, soit entièrement libre de détourner ce trafic des routes canadiennes et des ports canadiens. A-t-on une réponse à faire à cela? S'il y en a une, je ne l'ai pas entendue, durant les trois ou quatre heures qu'a duré ce débat, et j'aimerais à la connaître avant que le débat soit terminé.

En présence de l'attitude du gouvernement sur cet amendement, je maintiens que la politique du gouvernement consiste à permettre au Grand Tronc, qui est la compagnie réellement subventionnée, sous le nom du Grand-Tronc-Pacifique, de faire ce que les clauses 42 et 43 défendent absolument à la compagnie mentionnée dans le contrat de faire. Quelle raison les ministres ont-ils à donner pour cela? Le ministre de la Justice prétendra-t-il que le Grand Tronc, qui n'est pas une des parties contractantes, qui n'est pas lié par les dispositions du contrat, ne sera pas entièrement libre de faire ce que je viens de dire ? Ce contrat dans une clause spéciale dit expressément :

Attendu que, si l'on considère l'accroissement de la population et le développement rapide de la production et du commerce du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que la granle étendue de terres fertiles et productives restée jusqu'aujourd'hui sans moyens de communication par chemin de fer, de même que l'expansion rapide du commerce et des échanges du Canada, il est de l'intérêt dudit pays qu'il soit construit et mis en service une ligne le chemin de fer comme grande artère de communication par voie ferrée à travers le Canada, d'un océan à l'autre, et sise en totalité en territoire canadien.

Voilà ce que dit le contrat, et le bill déclare de plus qu'il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada d'un océan à l'autre.

Ne voit-on pas là un danger de la part du Grand Tronc qui est en réalité la véritable compagnie, comme le ministre des Finances l'a déclaré plus d'une fois ? J'ai déjà signalé le grave danger que le ministre du Commerce a aussi mis sous les yeux de la Chambre, et j'ai fait voir que ni dans son discours, ni dans ceux de tous les autres orateurs de la droite, on n'a indiqué la moindre protection, la moindre garantie contre ce danger.

En quoi consiste ce danger ? D'abord, quant à ce qui concerne le Grand Tronc il est à craindre pour ce qui est du trafic recueilli dans le Nord-Ouest et amené sur les rives du lac Supérieur. Il est à craindre pour ce qui est du trafic qui sera amené sur les rives de la baie Georgienne et livré au Grand Tronc qui sera parfaitement libre de le transporter à Portland, en dépit de toutes les clauses de ce contrat. Y a-t-il un ministre en état de démontrer que je me trompe sur ce point? Pas un n'osera le prétendre.

Nous demandons d'insérer dans ce contrat une clause liant le Grand Tronc, au sujet de ce trafic, et le gouvernement répond : Il n'entre pas dans nos vues que ce trafic soit transporté par des voies canadiennes ; notre politique consiste à laisser le Grand Tronc, qui reçoit cette subvention de l'Etat, parfaitement libre de le diriger vers un port américain.

Deuxièmement, ce danger existe-t-il à l'égard du trafic apporté par la division est de ce chemin de fer transcontinental ? Pourra-t-il être dirigé sur Portland, au lieu d'être envoyé à Saint-Jean ou Halifax ? Pour ma part, je ne vois pas pourquoi il viendrait par la division est, quand il peut être expédié sur les rives de la baie Georgienne et livré au Grand Tronc à cet endroit ; mais, supposons qu'il soit amené par la division est à Montréal ou à Québec, pendant que la navigation est fermée dans ces deux ports. Où serait le danger, alors ? Le danger serait dans le fait que la distance entre Québec et Portland, par le Grand Tronc est de 318 milles, et de Montréal à Portland de 291 milles, aussi par le Grand Tronc, tandis qu'entre Québec et Saint-Jean—même par la ligne courte projetée—il y aura environ 489 milles, ou peut-être 460, si on construit une ligne depuis Chipman, et qu'il y aura 586 milles pour aller à Halifax. Pour ces distances, je prends les chiffres cités par le ministre des Finances, que je crois au-dessous des chiffres réels. Quand ce trafic sera rendu à Québec ou à Montréal, qu'est-ce qui empêchera le Grand Tronc de le transporter sur sa ligne plus courte, jusqu'à son propre terminus, à Portland, qui est ouvert à la navigation toute l'année ?

Il n'y a rien dans le contrat pour empêcher cela, et nous demandons à ce que le Grand Tronc devienne partie à un contrat par lequel il s'engage à ce que le trafic de l'ouest, apporté par la division est de cette voie transcontinentale, ne puisse pas être détourné par le Grand Tronc des routes canadiennes et des ports canadiens, pour être expédié en Europe.

La politique du gouvernement ne lui permet pas d'insérer une clause à cet effet dans le contrat. La politique du gouvernement consiste à laisser le Grand Tronc parfaite-

ment libre de faire tout ce que je viens de dire, et pour cette raison, il refuse d'accepter l'amendement que je propose. Il faut définir clairement l'attitude des deux partis sur cette question.

La gauche prétend que, puisque la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est ainsi avantagée par l'intermédiaire du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie fictive dont elle aura le contrôle le plus absolue, elle devrait elle-même s'engager à empêcher que le trafic ne soit détourné des ports canadiens. Pour des motifs connus d'eux seuls, les membres du cabinet repoussent cette proposition et disent : Nous avons, il est vrai, incorporé dans le contrat une clause qui lie la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique ; mais, nous fermons les yeux sur le danger plus grand de voir le Grand Tronc changer le cours de ce trafic ; nous refusons d'imposer aucune obligation à celui-ci à cet égard. Il y a un autre péril à signaler. Supposons qu'en hiver, le Grand Tronc amène des marchandises à North-Bay ou à Gravenhurst par les lignes succursales projetées ; qu'est-ce qui empêcherait la compagnie de s'emparer de ces marchandises à ces endroits et de les voiturer à Portland sur son propre réseau plutôt que de les rendre à Saint-Jean ou à Halifax ? Une seule clause du contrat restreint-elle la faculté pleine et entière qu'a le Grand Tronc d'en agir ainsi ? Si c'est là la politique ministérielle—et il n'y a pas lieu d'en douter puisque le gouvernement repousse l'amendement que je propose—il est bon que la Chambre et le pays tout entier le sachent. Il vaut mieux que la population comprenne que, malgré tout ce pathos et bien qu'on nous parle d'un chemin de fer national à travers le continent, bien qu'on nous dise que ce bill et cette convention ont pour objet de permettre de transporter les produits du pays vers les ports canadiens en passant sur le territoire national, le gouvernement, mû par des motifs qu'il ne juge pas devoir faire connaître à la députation, est fermement résolu à laisser au Grand Tronc, duquel nous avons le plus à redouter, pleine et entière liberté de faire ce qui, de l'aveu de tous, entraverait les progrès du commerce du Canada. Dans ces circonstances, il me semble qu'on n'a pas suffisamment légitimé cette partie du projet ministériel. Le gouvernement attache-t-il une grande importance au danger signalé par un de ses membres le ministre du Commerce ? Dans l'affirmative, ce danger ne nous menacera-t-il pas du jour où le présent contrat sera signé ? Quel motif peut-on avoir de s'opposer à l'insertion dans ce projet de loi d'une clause imposant au Grand Tronc, relativement au détournement du trafic, les mêmes restrictions, les mêmes obligations et les mêmes stipulations que ce contrat impose à son prête-nom, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à la question nouvelle que mon honorable ami soulève au cours du présent débat, à propos de garanties que les marchandises seront rendues aux provinces maritimes, nous n'entreprendrons pas de refuter de nouveau ces objections qui se rapportent à un sujet que nous avons déjà discuté à maintes reprises.

M. R. L. BORDEN : Que le ministre me permette de lui faire une observation. Je ne crois pas avoir soulevé de question nouvelle. Je me suis appliqué à faire comprendre que j'avais soulevé cette question il y a huit jours lorsque j'ai porté la parole devant la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question est nouvelle dans le moment, bien qu'elle ait été longuement débattue précédemment. Voici, j'imagine, où gît la difficulté. Mon honorable ami s'aperçoit que le public établit une comparaison entre le présent contrat et l'adjudication d'autres entreprises de chemin de fer faite d'une autre manière sous le régime des conservateurs. Il comprend que le pays apprécie l'importance des garanties exigées dans ce contrat. Il voit que la population compare l'absence de toute exemption dans ce traité aux faveurs conférées autrefois à une compagnie privilégiée. Il se rend compte que le public, scrutant le passé, s'aperçoit que la convention intervenue avec le Pacifique Canadien libérait cette compagnie du paiement de droits de douane considérables, tandis que le présent contrat ne renferme aucune clause à cet effet. Il constate que la population se souvient des fortes subventions en terres d'autrefois dont il n'est plus question aujourd'hui. Il sait qu'elle n'oublie pas que de grands privilèges de toutes sortes furent conférés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, tandis que la présente compagnie n'est l'objet d'aucune faveur. Le chef de la gauche comprend que le public s'aperçoit que le résultat de toutes ces comparaisons est favorable au présent contrat et au gouvernement du jour. Il constate surtout que la population des provinces maritimes met en regard de ce contrat-ci les entreprises de chemin de fer d'autrefois et qu'elle s'aperçoit que, lors du contrat signé avec le Pacifique Canadien, elle a été dupée par le parti conservateur qui a pris envers elle des engagements qu'il ne se proposait pas de tenir.

Il comprend que cette population a conservé le souvenir cuisant de la promesse que le gouvernement conservateur—la compagnie ne semble pas avoir pris cet engagement—lui avait faite d'une ligne courte en territoire canadien qui devait donner l'essor au commerce des provinces maritimes ; et il comprend aussi que cette population n'a pas oublié que cette promesse a été foulée aux pieds. Il sait qu'on se rappelle là-bas comment le gouvernement du Canada entreprit plus tard de racheter sa parole et présenta un projet de loi concernant la construction de l'embranchement

d'Harvey et Salisbury, projet de loi qu'il fit étouffer au Sénat. Il s'aperçoit que dans les provinces maritimes, comme ailleurs au Canada, la population établit ces comparaisons. Mon honorable ami constate que les habitants des provinces d'en bas se rendent compte qu'aujourd'hui pour la première fois on leur donne des garanties que le trafic de l'ouest sera dirigé vers leurs ports de mer. Nous n'ignorons pas que la population des provinces maritimes sait et est convaincue que, dans la solution de ce grave problème, on a fait entrer ses intérêts en ligne de compte plus qu'on ne l'avait fait lors de toutes les conventions passées. Connaissant toutes ces choses et sachant que la population des provinces maritimes les connaît également, mon honorable ami espère pouvoir détourner l'attention et faire croire que le présent contrat est insuffisant. Eh bien, si ce contrat était aussi défectueux ou la moitié aussi défectueux que l'honorable député le prétend, il serait encore bien meilleur que tous les arrangements antérieurs qui étaient censés favoriser les intérêts des provinces maritimes mais dont les résultats ont toujours été négatifs. Je lui demanderai d'établir un contraste entre les garanties que la présente convention offre à cet égard et celles, s'il en est, que présente le projet qu'il nous a soumis. Quelle garantie nous donne-t-il qu'une seule tonne de marchandises se rendra dans les provinces maritimes ? Nous avons reconnu pour la première fois dans ce contrat le droit qu'ont ces provinces de réclamer leur part du trafic de l'ouest, en tant qu'il peut être desservi par une voie ferrée, et nous croyons que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique acceptera cet arrangement de bonne foi et remplira les engagements qu'elle a pris. Il ne s'agit pas ici d'imposer nos conditions à l'ancienne compagnie du Grand Tronc, mais de venir en aide à la construction d'une nouvelle ligne ; et nous exigeons une assurance raisonnable que les marchandises qui seront confiées à ce chemin de fer entre le littoral du Pacifique et Winnipeg seront amenées dans les provinces maritimes, quand la saison s'y prêtera. Je ne veux pas dire qu'il en sera ainsi de toutes les marchandises, mais je soutiens que nous avons obtenu l'assurance que la compagnie demandera les mêmes taux pour le transport par terre du grain et de tous les autres produits des centres de l'ouest aux provinces maritimes que des mêmes endroits aux ports de mer des Etats-Unis. Cette garantie, il me semble, est raisonnable, juste et suffisante. Par son amendement, mon honorable ami nous demande d'aller beaucoup plus loin et d'exiger du Grand Tronc des garanties qui ne se rattachent aucunement à l'objet de la présente convention. Nous ne nous occupons que de la nouvelle ligne à construire et nous donnons, par les clauses du contrat et les explications qui concernent sa teneur, toutes les garanties raisonnables que le Grand-Tronc-Pacifique demandera, quand la saison s'y prêtera, les mêmes taux pour le transport par terre de tous les produits de l'ouest vers les provinces maritimes que vers les ports américains. Cela étant, nous avons confiance que la population de l'ouest, les expéditeurs et tous ceux qui s'intéressent à cette partie du pays, donneront la préférence aux ports des provinces maritimes. Sous ce rapport, je crois que nous avons obtenu toutes les garanties désirables, que le public en général nous approuvera et que la population des provinces maritimes, notamment, appréciera les efforts faits aujourd'hui pour la première fois dans le but de lui obtenir une part du trafic de l'ouest.

A six heures, le comité suspend la séance.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses d-libérations, à huit heures.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas remarqué que, dans le cours de ses observations, mon honorable ami, le ministre des Finances, se soit appliqué à réfuter les arguments que j'ai employés pour établir qu'il importait davantage d'exiger du Grand Tronc, plutôt que du Grand-Tronc-Pacifique, l'observation de certaines stipulations que renferme le contrat, si les considérants énoncés dans le préambule du bill et dans la convention elle-même sont aussi importants que le gouvernement le prétend et que nous le croyons. Mon honorable ami s'est contenté de rajeunir d'anciennes rengaines.

J'ignore s'il désirait retarder l'étude du projet de loi ; toujours est-il qu'il a ressassé de vieilles histoires susceptibles de provoquer un débat de plusieurs heures sans chercher à réfuter un seul des arguments que j'ai développés devant le comité. Qu'a-t-il répondu à ceci : bien qu'on parle de construire un chemin de fer national à travers le continent, ni le bill, ni le contrat ne renferme la moindre disposition de nature à empêcher le Grand Tronc de transporter les marchandises de l'ouest de Montréal ou de Québec à Portland. La population des provinces maritimes, dit-il, a été trompée autrefois par un gouvernement précédent et on doit légitimement en conclure qu'il n'y a pas lieu aujourd'hui de s'entourer de mesures de précaution. J'aimerais qu'il apprenne à la Chambre pourquoi le gouvernement hésite à insérer dans le contrat, ou dans le bill s'il est trop tard pour modifier le contrat, une disposition qui interdirait au Grand Tronc de transporter à Portland les denrées qu'on lui aurait confiées grâce à la construction de ce chemin de fer dans l'ouest. Le gouvernement peut-il donner à la population canadienne une raison plausible pour motiver son refus ? Je n'en connais pas. J'ai déjà fait observer et je signale de nouveau à l'attention du gouvernement, que lorsque

le Grand Tronc se sera emparé de ces marchandises, soit à Québec, soit à Montréal, il sera en mesure de les rendre à Portland, plutôt qu'à Saint-Jean ou à Halifax, sans enfreindre une seule disposition de la loi. Dans son discours, le ministre m'a posé une question. Vous avez disait-il, proposé un contre-projet ; je voudrais savoir comment il pare à cette éventualité. Le ministre est court de mémoire ; s'il se reporte à mon discours il verra que j'ai déclaré expressément qu'il fallait imposer au Grand Tronc les obligations qui lient le Grand-Tronc-Pacifique, d'après le contrat, et que c'est ce qui aurait lieu si on adoptait mon projet. Je lui signalerai une autre mesure de précaution que j'ai suggérée. Je me suis prononcé en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à un port de la baie Georgienne, faisant ressortir que, par ce moyen, on assurerait certainement une grande partie de ce trafic à la population des provinces maritimes, attendu que le gouvernement ayant ces marchandises en sa possession, pourrait les diriger en hiver sur Saint-Jean ou Halifax, plutôt que sur Portland ou tout autre port américain. Voilà deux différences importantes entre mon projet et la proposition ministérielle. Mon honorable ami semble désireux d'établir un contraste à cette phase du débat, entre les deux. Je le répète, en l'absence de toute obligation liant la Compagnie du Grand Tronc, il y a lieu de craindre que ce chemin de fer, subventionné par la population canadienne, ne serve à alimenter les ports des Etats-Unis pendant que les ports du Canada seront délaissés. J'ai signalé et je signale de nouveau—et j'attends encore la réfutation du ministre—le danger qui nous menacera lorsque les marchandises recueillies dans l'ouest seront rendues dans les ports de la baie Georgienne. Il est évident que le Grand Tronc, étant en état d'administrer le Grand-Tronc-Pacifique, pourra se faire remettre ces marchandises dans les ports de la baie Georgienne et les transporter à Portland ou dans tout autre port américain, et que le gouvernement du Canada sera dans l'impossibilité absolue de faire quoi que ce soit pour s'y opposer. D'un autre côté, j'ai fait observer que, si ces marchandises, au lieu d'être apportées dans les ports de la baie Georgienne, se rendaient à North-Bay via Gravenhurst, par exemple, le Grand Tronc, grâce à l'influence qu'il exercera sur le Grand-Tronc-Pacifique, pourra les recevoir dans ces endroits et les amener dans les ports des Etats-Unis, sans qu'une seule ligne, ou un seul mot, du contrat y mette obstacle. J'ai fait observer en troisième lieu que mon très honorable ami le ministre du Commerce a clairement indiqué en termes formels qu'il y avait lieu de craindre que le Grand Tronc, ayant prolongé son réseau jusqu'à Winnipeg, n'en profitât pour transporter les marchandises que le Grand-Tronc-Pacifique aurait recueillies dans l'ouest vers les ports américains en passant sur le territoire des Etats-Unis. Le contrat ne renferme rien qui puisse nous protéger contre ce danger. Dans ces circonstances, pourquoi, en réalité, le gouvernement hésite-t-il à imposer au Grand Tronc—auquel il vient en aide d'une manière détournée en semblant accorder ses faveurs à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—pourquoi, dis-je, le gouvernement hésite-t-il à imposer à cette compagnie les conditions et les obligations qu'il impose au Grand-Tronc-Pacifique. Je l'ai déjà dit et je désire insister là-dessus, il n'y a pas lieu de craindre que le Grand-Tronc-Pacifique alimente les ports américains; ce danger vient du Grand Tronc dont les installations terminales se trouvent à Portland où il possède de grands intérêts.

Sans reprocher le moindrement au Grand Tronc de surveiller ses intérêts dans ses rapports avec l'Etat, ou de chercher à tirer le meilleur parti de sa propriété, y compris ses installations de Portland, je déclare que si cette compagnie prend soin de ses intérêts, le gouvernement canadien devrait en faire autant ; et lorsque, comme dans la présente occurrence, il aide virtuellement au Grand Tronc à construire une voie ferrée jusqu'au Nord-Ouest, il devrait faire en sorte de n'accorder cette aide qu'à des conditions qui empêcheront, autant que faire se peut, cette compagnie de détourner vers les voies américaines, une seule livre des marchandises qu'on aura livrées au Grand-Tronc-Pacifique dans le Nord-Ouest. Ceci me semble une proposition équitable ; mais, ou le gouvernement n'en a pas eu connaissance, ou il n'en a pas tenu compte pour des raisons qu'il n'a pas cru devoir communiquer à la Chambre. Il impose de justes obligations au Grand-Tronc-Pacifique et laisse le Grand Tronc libre de diriger à son gré le trafic sur Portland ou tout autre port des Etats-Unis d'Amérique. Mon honorable ami, le ministre des Finances, pour toute réponse, attire mon attention et celle de la Chambre et du pays, sur les lacunes des traités autrefois conclus avec des compagnies de chemins de fer. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit présentement, mais du contrat soumis à nos délibérations. Si les conventions d'autrefois n'étaient pas avantageuses pour le Canada, c'est une raisont de plus de faire en sorte que l'intérêt national soit fidèlement protégé à tous égards dans cette convention, qui engage fortement le crédit du pays et fait une forte saignée à la caisse publique. Le ministre des Finances croit se tirer d'affaires en disant qu'il y a quinze ou vingt ans, un gouvernement conservateur n'a pas conclu un marché aussi avantageux qu'il aurait pu le faire avec une certaine compagnie de chemin de fer. C'est peine perdue que d'avoir recours à un pareil subterfuge. Je ne veux pas déterrer le passé ni amuser la Chambre, ce qu'il désire faire apparemment, en ressassant des questions enterrées depuis 15 ou 20 ans. Je ne cherche pas à perdre du temps ; je préfère étudier le contrat qui fait

l'objet de nos délibérations. Au cours de cette étude, je découvre les points faibles que j'ai signalés et je demande aux membres du gouvernement, à tour de rôle, ce qu'ils ont à dire et, les uns après les autres, ils recourent à des échappatoires, cela soit dit sans intention blessante. Mon très honorable ami (le très honorable sir Wilfrid Laurier), à qui je signalais le danger que nous a dévoilé l'un de ses collègues, a semblé croire qu'il avait tranché la question en nous démontrant qu'en somme le raisonnement de son collègue était en faveur du projet dont nous sommes saisis. Personne ne l'ignorait. Mais, était-ce écarter le danger clairement signalé par un membre du gouvernement et contre lequel le contrat ne nous prémunit pas? Et quand je lui fais ces réflexions, entre autres, mon honorable ami le ministre des Finances croit aplanir du coup la difficulté en répondant qu'un marché passé il y a quinze ou vingt ans n'offrait pas à la population tous les avantages qu'il aurait pu lui offrir. Une telle réponse ne me semble pas satisfaisante. Je n'ai pas encore entendu les ministres invoquer un seul argument de quelque poids pour justifier le gouvernement de repousser cet amendement. Le ministre des Finances ne croit pas opportun d'imposer ces restrictions au Grand Tronc. Et pourquoi, dites-le moi? Est-ce que le gouvernement désire et entend empêcher qu'on ne dirige vers les ports des Etats-Unis, les marchandises qu'on aura confiées au Grand-Tronc-Pacifique dans le Nord-Ouest? Dans l'affirmative, quel motif peut-il avoir de repousser cet amendement? Quelle raison l'empêche d'exiger que le Grand Tronc, la véritable partie contractante, bien qu'elle ne soit pas formellement liée, se soumette aux mêmes conditions et restrictions qu'il a cru sage d'imposer au Grand-Tronc-Pacifique? Ces restrictions ont-elles quelque importance lorsqu'il s'agit du Grand Tronc-Pacifique? Le gouvernement les compte-t-il pour quelque chose. En présentant le projet de loi à la Chambre, l'honorable premier ministre a commenté ses dispositions aussi favorablement qu'il a pu le faire. On les a publiées à cor et à cris dans toute l'étendue du pays, et on les a représentées comme le fruit d'une diplomatie consommée, comme le chef-d'œuvre de la science politique. Voilà ce que le gouvernement pensait alors du projet de loi. Mais lorsqu'il se sent acculé et forcé de reconnaître que le danger vient plutôt du Grand Tronc, la véritable partie contractante de fait sinon de nom, il se tire d'affaires en tenant le langage que le ministre des Finances a fait entendre cet après-midi, et en répondant qu'il n'y a pas lieu d'astreindre à ces conditions la Compagnie du Grand Tronc.

Dans un de ses récents discours, le ministre des Finances nous a appris qu'il s'est fréquemment appliqué à convaincre la Compagnie du Grand Tronc qu'elle avait tout à gagner à devenir une compagnie plus véritablement et essentiellement canadienne qu'elle ne l'a été jusqu'ici, et qu'il a saisi toutes les occasions propices de lui démontrer la nécessité d'adopter cette ligne de conduite. Je lui ferai observer qu'il a maintenant la meilleure chance de la convaincre qu'il y va de son intérêt, en insérant ces conditions et ces restrictions dans le contrat, ce qu'il a le droit de faire, en déclarant que le gouvernement ne se reconnaîtra lié par les clauses de la convention et ne viendra en aide à cette entreprise que quand la Compagnie du Grand Tronc se sera soumise aux clauses du marché qui ont pour objet de prévenir le détournement du trafic canadien à l'avantage des ports des Etats-Unis. Si le gouvernement est de bonne foi, il peut facilement insérer cette clause dans le projet de loi et exiger que le Grand Tronc prenne cet engagement. S'il n'est pas sincère, il peut repousser l'amendement, déclarer qu'il n'est pas opportun et que les marchés conclus il y a vingt ans n'étaient pas avantageux pour le pays ; il peut dire que le discours du ministre du Commerce, qui dénonçait un péril grave, était en somme en faveur du projet ministériel ; il peut se livrer à maintes digressions et réflexions intempestives. Mais il n'en fera rien, s'il désire sincèrement prendre les mesures de précaution voulues pour empêcher qu'on ne détourne vers les ports américains le trafic du Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Lorsque j'ai pris la parole, avant la suspension de la séance, je désirais traiter une couple de questions que j'ai laissées de côté. Les recettes du Pacifique Canadien pendant le dernier exercice ont dépassé $40,000,000. Les recettes du Grand Tronc via Chicago et Minneapolis et se reliant au Grand Tronc-Pacifique à Winnipeg pour se rendre jusqu'au littoral du Pacifique, une fois que cette ligne sera en complète opération, s'élèveront sans la moindre exagération à $60,000,000 par année—mettons $50,000,000. L'intérêt de cette somme à cinq pour cent représente $5,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique, exploité par le Grand Tronc, pourra aisément perdre en une année les $5,000,000 représentés par le vieux matériel ou par la garantie que le Grand Tronc doit donner pour le matériel d'exploitation de la division de l'est. Or, comme on l'a fait observer dans maintes occasions, quant au parcours et au transport des marchandises par cette ligne, la division de l'est, celle qui sera la propriété du gouvernement, ne sera pas parachevée, d'après les calculs les plus exacts, avant sept ou dix ans. Les études sur le terrain prendront deux ou trois ans. Lorsque l'interprète du gouvernement a déclaré ce soir que les trois quarts du pays qui se trouve à l'est de Winnipeg ont été l'objet d'arpentages au niveau et à l'équerre, il a fait une assertion dont il aurait dû connaître la fausseté. Aucun semblable arpentage de la division de l'est n'a eu lieu. Mais, je veux en venir au Gran-Tronc-

Pacifique et au Grand Tronc, et au transport des marchandises sur la ligne située au nord du lac Supérieur. Le Grand Tronc garantira le quart des obligations du Grand Tronc-Pacifique pour la construction du réseau à l'ouest de Winnipeg. Le Grand Tronc, qui traverse Chicago et Minneapolis et qui se raccordera à la nouvelle ligne à Winnipeg aura tout avantage à recevoir le trafic du Grand-Tronc-Pacifique dans lequel il sera intéressé pour un quart, et à transporter ces marchandises sur sa propre voie en passant par Minneapolis et Chicago. Prenons deux wagons à marchandises partant de Toronto pour se rendre sur la côte du Pacifique. Que l'un passe par la nouvelle ligne au nord du lac et dans la division de l'est. Le Grand Tronc est propriétaire de la voie jusqu'à North-Bay, soit une distance de 200 milles. Le wagon circulera ensuite sur un nouveau parcours de 200 milles sur le chemin de fer du gouvernement de l'Ontario, puis il franchira 1,000 milles de la division de l'est pour se rendre à Winnipeg et 1,600 autres milles pour atteindre le littoral du Pacifique, c'est-à-dire qu'il parcourra environ 3,000 milles. La part de la Compagnie du Grand Tronc dans le prix du transport de ce wagon, prix que nous fixerons à $200, ne s'élèvera qu'à deux trentièmes de la somme entière représentant 200 milles sur 3,000 milles. Autrement dit, la compagnie ne recevrait qu'un quinzième du prix entier.

Ceci soit dit des marchandises reçues dans l'Ontario et non de celles qui seraient destinées à l'exportation. Le gouvernement de l'Ontario aurait sa part du prix de transport pour ses 200 milles de voie ; la division de l'est, pour la partie du réseau qui s'étend entre le lac Abittibi et Winnipeg, distance de 1,000 milles aurait aussi les dix trentièmes du prix total et le Grand-Tronc-Pacifique toucherait les seize trentièmes pour l'usage de 1,600 milles de sa voie ferrée. L'autre wagon à marchandises suit l'ancien chemin du Grand Tronc passant par Chicago et Minneapolis pour se rendre à Winnipeg. Par cette route, il y a environ 1,400 milles entre Toronto et Winnipeg et 1,600 milles de plus jusqu'à la côte du Pacifique. En passant par Chicago et Minneapolis, le Grand Tronc aurait le droit de toucher quatorze trentièmes du prix de transport, et le Grand-Tronc-Pacifique, son allié, encaisserait le reste. Pourquoi ferait il circuler un wagon de denrées quelconques sur la ligne à l'est de Winnipeg, et au nord du lac Supérieur, puisque dans tous les cas il trouverait son profit à le faire passer par la route américaine ? Ainsi que le disait le chef de la gauche, supposons que le Grand Tronc exploiterait le réseau à l'est de Winnipeg lorsqu'il sera parachevé, quelle part de trafic obtiendrait le Grand-Tronc-Pacifique ? Où ce Grand Tronc se raccorderait-il au Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et les cités de Québec ou de Montréal ? La voie du Grand-Tronc-Pacifique ne livrerait pas passage à un seul wagon à marchandises et le transport des voyageurs ne rapporterait pas un seul dollar à la compagnie. Il m'est donc impossible de comprendre comment le gouvernement peut espérer que le Grand-Tronc-Pacifique ou le Grand Tronc, l'un ou l'autre, utilisera un seul instant le chemin qui passera sur la rive nord du lac Supérieur. On l'a dit souvent dans cette enceinte : la voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et l'océan Pacifique sera probablement construite au bout de cinq ans, et il est incontestable que la section de l'est qui appartiendra à l'Etat ne sera parachevée que plusieurs années plus tard. Dans l'intervalle qu'adviendra-t-il de tout le trafic du Grand-Tronc-Pacifique ? A quelle compagnie confiera-t-il toutes les marchandises à transporter, au Canadien Pacifique, au Canadien du Nord ou à la nouvelle ligne américaine qui se rendra à Duluth, traversera le territoire américain pour revenir au Canada ? A mon avis, il n'y a qu'une seule solution à cette question. Plus le public l'examinera, plus il se convaincra que ce projet n'est qu'un moyen détourné de permettre au Grand Tronc de se rendre dans l'ouest et de lui donner une ligne transcontinentale excellente sous tous les rapports et que ce chemin de fer dans la partie septentrionale du Canada n'est qu'un appât que le gouvernement fait miroiter aux yeux des électeurs pour obtenir une nouvelle victoire. Toutefois, je suis convaincu que son projet échouera misérablement.

M. BROCK : La question qui fait l'objet du présent débat est probablement la plus importante dont le parlement ait été saisi au cours des trente dernières années. Un grave problème s'impose à notre attention et il nous appartient de l'étudier consciencieusement. Nous n'avons pas à critiquer ce qui s'est fait il y a trente ans, mais à conclure le meilleur arrangement possible à l'heure présente. Cet après-midi, le leader de l'opposition a posé à la droite, aux ministres et à leurs partisans, une question claire, et il leur a demandé une réponse catégorique. Il nous fut alors donné d'assister à l'un des spectacles les plus pitoyables dont cette Chambre ait jamais été témoin. Un membre éminent de la droite, le ministre des Finances de ce vaste pays, s'est levé et, au lieu de répondre, il a prononcé un plaidoyer des plus ternes. Que nous importe le marché conclu il y a trente ans ? Nous voulons aujourd'hui faire le meilleur arrangement possible dans les circonstances présentes. Le gouvernement croit-il qu'il n'est pas responsable au pays ? N'a-t-il de comptes à rendre qu'au Grand Tronc, sans consulter la Chambre ? Après avoir conclu cet arrangement et s'être lié par un contrat, il vient dire à la députation : Il faut l'accepter dans son entier ; nous n'y pouvons rien changer. Si la Chambre était fidèle à sa mission, ce contrat serait modifié. Si les membres de la députation étaient fermement résolus à servir de leur mieux les intérêts du pays et

de leurs commettants, l'arrangement serait modifié ou mieux encore—ce que la droite est encore libre de faire—on consacrerait le temps nécessaire à l'examen de cette question. Je suis moi-même bien disposé à me laisser convaincre. J'ai prêté une oreille attentive aux raisonnements des députés de la droite. Je regrette beaucoup que les députés qui occupent les derniers sièges ne prennent pas une part plus active au débat.

Il est surprenant de voir que les représentants de toutes les parties du Canada confient le soin des intérêts du pays à un petit groupe de ministres. Ce n'est pas remplir le mandat qu'ils ont reçu. Ils ont été élus dans l'espérance qu'ils feraient preuve d'un peu d'indépendance. S'ils ont une opinion personnelle, leur devoir est de l'exposer à la Chambre à leur façon. J'ai une recommandation à faire et je crois que le gouvernement agirait sagement s'il la mettait à l'étude. Le Grand Tronc ne demandait pas d'abord l'autorisation de construire une ligne depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Il désirait autre chose. La droite n'aurait-elle pas raison de dire à nos amis de la Compagnie du Grand Tronc : Nous constatons que ce projet prête le flanc à de nombreuses objections ; il nous est difficile de le faire approuver ? En réalité, la droite ne peut faire adopter ce projet qu'en faisant appel à sa majorité servile. Le gouvernement ne peut pas souffrir que ses partisans aient des opinions libres ; ceux-ci doivent accepter l'arrangement en son entier. Dans ces circonstances, il me semble que le gouvernement pourrait fort bien s'adresser à la compagnie et lui dire : Vous ne demandez que l'autorisation de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'au littoral du Pacifique. Nous vous accorderons ce privilège Construisez à vos frais cette voie ferrée, possédez-la et exploitez-la. Il y a le contre-projet de la gauche. La compagnie pourrait l'adopter et le mener à bonne fin, parce qu'elle procurerait jusqu'à l'Atlantique un chemin qui serait avantageux pour tout le pays et qui ne serait pas grevé de toutes les obligations mentionnées dans le projet qui nous est soumis. Je voudrais que les représentants de Huron, de Bruce, de Perth et de l'ouest de l'Ontario, me disent ce que leur rapportera une ligne reliant Winnipeg à Moncton. En premier lieu, le Grand Tronc demandait de mettre tout son réseau d'Ontario et de Québec en contact avec le Nord-Ouest. Si nous permettions à cette compagnie de prolonger son chemin jusqu'aux champs de blé, nous accorderions aux territoires du Nord-Ouest le service que la population exige de nous à bien moins de frais qu'en mettant la présente entreprise à bonne fin. Le Grand Tronc serait bien aise d'obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer dans ce beau pays depuis Winnipeg à Edmonton et à la côte du Pacifique en passant par la vallée de la rivière à la Paix, et il ne demanderait pas mieux que de construire cette voie ferrée sans rien exiger de l'Etat.

Qu'on y réfléchisse un instant. Cette respectable compagnie a été fondée dans le dessein de construire un chemin de fer depuis Winnipeg à travers les territoires du Nord-Ouest. Que reçoit-elle ? Elle reçoit $13,000 par mille dont le remboursement est garanti par l'Etat. Pourquoi cette garantie? Le gouvernement dit que la construction de cette ligne ne coûtera rien et, d'un autre côté, il prétend qu'elle coûtera $15,000,000. C'est cette question qui divise présentement les deux côtés de la Chambre. Au nom du ciel ! faisons trêve à nos incessantes dissensions politiques.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. BROCK : Je suis enchanté d'entendre ces cris d'approbation parmi mes collègues de la droite. La gauche, je n'en doute pas, sera du même avis. Que le Grand Tronc construise cette voie ferrée et qu'il en soit propriétaire.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : Je comprends bien que cette proposition n'admet pas l'idée de pots-de-vin; en revanche, elle est beaucoup plus profitable pour le pays. Quelle objection peut soulever le projet énoncé par le leader de l'opposition ?

Pourquoi ne pas prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ? En le faisant, nous deviendrions les maîtres de la situation. La majeure partie du grain suivrait cette direction. On ne le rendrait pas à Halifax ou à Saint-Jean, parce qu'il faut faire entrer en ligne de compte les intérêts de la population des Territoires. Celle-ci ne saurait consentir à vendre son blé de 5 à 10 cents de moins, par boisseau, pour le plaisir de lui faire prendre la route d'Halifax ou de Saint-Jean. Voilà le premier obstacle à surmonter. Si on exige que ce grain soit voituré jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, les agriculteurs des Territoires du Nord-Ouest devront perdre 5 à 10 cents sur chaque boisseau de blé. Son transport coûtera de 5 à 10 cents de moins, si nous adoptons le projet du chef de la gauche, ou si le grain est transporté entièrement par eau. Nous pouvons établir un chemin dont les recettes couvriront les dépenses sans attendre quatre ou cinq ans, ni même deux ans. Les travaux pourront être terminés en moins de deux ans. Ce problème est trop grave pour le trancher avec tant de précipitation. Je remarque qu'on cherche à étouffer la discussion. Qu'on sache que le pays la suit avec beaucoup d'intérêt. J'espère que personne, pas même le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland), ne m'accusera d'aller trop loin si jimite l'exemple du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) qui a traité de mystification une certaine proposition. J'affirme que depuis que le parlement existe, depuis les premières délibérations de cette Chambre, jamais il n'y eut de mystification plus évidente que ce pro-

jet de construire de Winnipeg à Moncton un chemin de fer qu'on nous représente comme une entreprise nationale. Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) a fait une étrange assertion relativement à l'avenir réservé à cette voie ferrée et aux ressources que nous possédons pour la construire. J'ai parcouru avec beaucoup de soin un livre bleu qui m'a été remis sans trouver la preuve de ce qu'il a avancé. Je ne vois aucun rapport d'un ingénieur corroborant ses assertions. Il nous a parlé de certaines pentes et courbes. Je ne découvre rien de cela dans ce livre. Telles sont les masses de renseignements qu'on nous avait promises. Sans vouloir afficher la moindre prétention, mais dans l'unique dessein de donner un sage conseil, comme ce contrat est entaché de tant d'imperfections, comme il a été impitoyablement critiqué, je suggérerai au chef du gouvernement que la seule conduite digne de lui serait de se consulter d'abord avec ses partisans et avec la Compagnie du Grand Tronc, et dans l'intervalle, de retirer ce projet de loi pour en présenter un autre dont le pays retirera plus d'avantages présentement et à l'avenir.

M. CHARLTON : Il me semble qu'au point où en est rendue la discussion, il convient de fournir à la Chambre quelques données relativement aux tarifs de transport par chemin de fer. Ce qui me confirme dans cette croyance, c'est l'assertion de l'honorable député (M. Brock) qui nous dit que le transport du blé de l'ouest au littoral coûtera de 5 à 10 cents par boisseau de plus, par la nouvelle ligne, que par les routes actuelles ou par le chemin que le chef de la gauche projette d'établir. Il est important d'étudier consciencieusement cette question, parce que c'est toujours une erreur de baser un raisonnement sur des prémisses fausses et de supposer vrai ce qui est erroné. Généralement, on n'est pas au courant des perfectionnements apportés dans ces dernières années à la construction des chemins de fer, et on croira peut-être difficilement combien peut coûter le transport des marchandises sur les lignes de premier ordre dont les pentes sont peu sensibles. Je suis porté à croire que mon honorable ami (M. Brock) refusera d'ajouter foi à des vérités qu'il est possible de démontrer. Lorsque j'ai traité ce sujet il y a près d'un mois, j'ai signalé les avantages qu'offre une ligne à pentes douces comparativement aux chemins qu'on construit le plus souvent et qui présentent des rampes d'un pour cent ou de 52 pieds au mille, et parfois plus. Plus tard, en réponse au député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), j'ai parlé du coût du transport du grain sur une voie dont l'inclinaison est de quatre dixièmes pour cent. Ce que j'ai dit alors n'était pas rigoureusement exact, ayant parlé dans l'ardeur de la discussion d'après des données imparfaitement étudiées, et certains aspects du problème du transport n'ayant pas encore été révélés dans ce temps-là. J'ai recueilli des renseignements et le résultat de mes recherches m'a convaincu qu'une ligne transcontinentale, le Grand-Tronc-Pacifique, construite entre Québec et Winnipeg au delà de la ligne de partage des eaux l'emportera certainement sur toutes ses rivales quand il s'agira de transporter le blé depuis Winnipeg jusqu'au littoral.

C'est une chose que j'ignorais le 24 mai dernier et que je ne connaissais probablement pas il y a un mois. Mais je justifierais mon assertion par les conditions dans lesquelles se fera le transport et par des faits que j'exposerai. Peu de temps après avoir prononcé mon discours du 12 août, je reçus une lettre de M. Scott, du Grand-Nord, qui corroborerait mes dires et qui m'apprenait que sur une partie du réseau de cette compagnie, dont la pente est de six dixièmes ou de 32 pieds au mille, leurs locomotives géantes pesant 75 tonnes, à part le tender, pouvaient traîner des convois du poids brut de 2,000 et 2,220 tonnes, équivalant à 1,350 tonnes de marchandises. Avec des pentes de six dixièmes et en exigeant 11 cents de plus par mille que les taux mentionnés par M. Scott, on pourrait transporter le blé de Winnipeg à Québec à meilleur marché qu'aujourd'hui. Toutefois, le 12 août, je parlais de construire un chemin ayant des pentes de quatre dixièmes pour cent ou de 21.12 pieds au mille. Ces jours derniers, j'écrivais à M. Ledyard, président du Michigan-Central, pour lui demander ce que coûte par train-mille le transport des marchandises sur le Canada-Southern entre Détroit et Buffalo. L'inclinaison de ce chemin est de 19 pieds au mille. M. Ledyard m'a répondu et il vaut mieux que je lise sa lettre afin qu'on ne m'accuse pas de l'avoir mal comprise ou mal interprétée. Cette lettre porte la date du 9 septembre :

> Cher monsieur Charlton.—J'ai reçu votre lettre du 7 septembre. Grâce aux nouvelles locomotives qui ont remplacé les machines moins puissantes dont on se servait sur le Canada-Southern, il sera facile de faire circuler des convois comprenant de 60 à 70 wagons de grain, de 40 tonnes chacun, entre Détroit et la rivière Niagara.

M. Ledyard énumère ensuite les difficultés qu'on rencontre quand il s'agit de répartir le coût, par train-mille, des convois de marchandises et des trains de voyageurs, et il exprime le regret de ne pouvoir me fournir des renseignements précis sur ce sujet. Il nous procure cependant des données certaines relativement aux charges. Nous savons que sur la ligne du Canada-Southern, présentant une inclinaison d'à peu près quatre dixièmes pour cent, on pourra grâce aux locomotives nouvelles traîner des convois de 2,400 à 1,800 tonnes de grain chacun.

M. BROCK : Tient-on compte dans ces calculs des chargements de retour, ou ne

s'agit-il que du transport dans une seule direction?

M. CHARLTON : Non. La charge peut être aussi lourde au retour qu'à l'aller.

M. BROCK : Il n'y a pas de chargements de retour.

M. CHARLTON : C'est possible.

M. BROCK : S'il n'y en a pas, le coût du transport ne s'en trouve-t-il pas accru?

M. CHARLTON : Cette remarque est fort judicieuse. S'il est impossible de se procurer des chargements de retour, il faut tenir compte de ce qu'il en coûte pour ramener au point de départ les wagons vides. Mais, il s'agit ici des charges que pourront traîner les locomotives sur cette ligne de l'oueset à l'est. Le transport par train-mille coûte 89 cents sur le Grand-Nord—voyageurs et marchandises—87.31 cents sur le Canada-Atlantique ; 92.2 cents sur le Grand Tronc et 91.87 cents sur l'Intercolonial. Ce sera donc nous montrer généreux que de fixer à un dollar le coût du transport par train-mille. En supposant que le transport coûte un dollar par train-mille—chiffre beaucoup plus élevé que le coût du transport sur les quatre lignes mentionnées ci-dessus—et en prenant 1,475 milles comme la distance entre Winnipeg et Québec et en supposant que la charge d'un convoi sera, non pas de 2,400 à 2,800 tonnes, mais de 2,000 tonnes (estimation modérée quand il s'agit d'un chemin de premier ordre comme le sera celui dont je parle), le coût du transport d'un boisseau de grain jusqu'à Québec reviendra à deux cents et quart lorsqu'un convoi transportera 66,600 boisseaux. Mais, d'abord, faisons nos calculs en nous basant sur les données fournies par M. Scott : un chemin dont la pente est de six dixièmes pour cent et des charges de 1,350 tonnes, au lieu de 2,000 tonnes. Le coût étant d'un dollar par train-mille, la charge de 1,350 tonnes par convoi, la pente de six dixièmes pour cent, le transport de Winnipeg à Québec du contenu de 45 wagons renfermant chacun mille boisesaux de grain ou 45,000 boisseaux en tout, soit 1,350 tonnes environ, reviendra à trois cents et trois dixièmes par boisseau.

Qu'on ajoute 50 pour 100 de profit net ou 1:7 cent et on aura comme coût total, profits compris, du transport du grain de Winnipeg à Québec, 5 cents par boisseau. Maintenant, il est juste de tenir compte du voyage des wagons vides au retour, ainsi que le fait remarquer l'honorable représentant de Toronto (M. Brock). Les wagons peuvent revenir vides ou pleins. Je suppose qu'il en coûtera la moitié moins pour ramener les wagons vides que pour les traîner lorsqu'il seront pleins. Le coût sera donc de 1:7 cent par boisseau. Ainsi le transport du blé de Winnipeg à Québec, le voyage de retour et 50 pour 100 de bénéfices sur le coût du transport, tout cela reviendrait à 6:7 cents par boisseau.

M. CHARLTON.

M. CALVIN : Allez-vous inclure cela dans le contrat ?

M. CHARLTON : Non, nous allons nous contenter d'en faire l'énoncé devant le comité, afin que l'on puisse le comparer avec ces déclarations ridicules que le transport du grain coûtera dix cents de plus par boisseau par ce chemin de fer que par n'importe quelle autre route.

M. BROCK : Par une route servant au transport d'un grand nombre de voyageurs.

M. CHARLTON : Cela ne fait aucune différence pour le transport des marchandises. Nous discutons en ce moment la question du coût du transport du blé de Winnipeg à Québec. Le transport des voyageurs peut jouer un certain rôle dans ce trafic ; mais ce chemin est principalement construit dans le but de transporter les millions de boisseaux de grain, le bétail et les autres produits d'une vaste région agricole dont la production devra aller en augmentant chaque année ; et ce développement donnera tout naturellement naissance à un trafic de voyageurs considérable et le chemin sera appelé à transporter de grandes quantités de marchandises au retour.

Si nous devions partir d'un point situé à 1,200 milles à l'ouest de Winnipeg, disons à Fort Dunvegan, sur la rivière de la Paix, et que nous aurions un chemin de fer ayant une pente de 6:10 pour 100 pour relier cet endroit à Québec, soit une distance de 2,675 milles ; combien en coûterait-il pour transporter le blé sur cette distance ? Les frais de traction du convoi à $1 par mille, représenteraient six cents par boisseau ; ajoutons à cela 50 pour 100 pour les profits nets, soit 3 cents de plus, ce qui fait 9 cents par boisseau ; et à part cela ½ du coût du transport des wagons chargés jusqu'à Québec, ainsi que pour le transport des wagons vides au retour, sans tenir compte du trafic qui pourra être obtenu pour le retour, soit trois cents de plus ; ce qui représente 12 cents par boisseau et c'est là ce qu'il devra en coûter pour transporter ce blé de Dunvegan à Québec, y compris 50 pour 100 de profit sur ce transport.

Maintenant, avec une pente de 4:10 pour cent, soit 21.12 pieds au mille, voyons ce que coûterait ce transport. Si les calculs de M. Ledyard sont exacts, avec un chemin de fer ayant cette pente, on devrait pouvoir avoir des convois transportant 2,000 tonnes pesant de marchandises ou 66,000 boisseaux de blé pour chaque convoi. Le transport d'un pareil convoi de Winnipeg à Québec, distance approximative d'environ 1,475 milles, coûterait $1 par mille, ou 2¼ cents par boisseau ; ajoutez à cela 50 pour cent pour les recettes nettes, soit 1:13 cents par boisseau. Cela donne 4:51 cents comme était le coût du transport du blé de Winnipeg à Québec, en utilisant un chemin de fer moderne, ayant une pente de 4:10 pour cent, tel que le Canada-Southern et avec 50 pour cent d'ajouté au coût du trans-

port. Ajoutons à cela ¼ pour couvrir les frais imprévus, soit 1.13 cent, et on arrive à un total de 5.64 cents par boisseau pour le transport du blé de Winnipeg à Québec, avec 50 pour 100 de profit pour le chemin de fer.

L'honorable député croit-il qu'il existe une partie quelconque de cette proposition qui n'ait pas été comprise ?

M. BROCK : Je le crois.

M. CHARLTON : Il s'agit de choses qu'il est nécessaire de comprendre avant de pouvoir en parler en connaissance de cause de ce que devra coûter ce transport, et de l'impossibilité qu'il y aura de transporter le grain des Territoires à Québec en se servant de ce chemin déjà projeté. Voyons maintenant ce qu'il en coûtera de Brandon à Québec, distance de 1,608 milles. Aujourd'hui le transport du grain de cet endroit à Fort-William coûte 14 cents par cent livres.

M. BROCK : C'est une supposition que vous êtes en train de faire, ce ne sont pas des faits réels.

M. CHARLTON : C'est une supposition qui peut se réaliser. Prenez un chemin de fer ayant une certaine pente, un certain alignement, une construction particulière, des ponts d'une force de résistance déterminée, etc.; comparez cela au résultat de l'expérience acquise sur des chemins de fer d'une construction identique, voyez quelles ont été les résultats, accordez une marge de 25 pour cent, et vous aurez le résultat de votre calcul. Mais je comprends que les membres de la gauche n'admettront pas ces faits, car la politique a trop à faire dans la question. Quand mon honorable ami prétendit que cette question devrait être dégagée de toute considération de parti, je me suis senti disposé à l'applaudir, mais j'ai cru qu'il ne se rendait pas compte de la portée de ses paroles.

M. R. L. BORDEN : Quand l'honorable député parle de ce que coûte un convoi par mille, que comprend-il dans cela? comprend-il le coût de la construction du chemin, avec les frais déterminés, ou simplement les frais de traction du convoi, sans tenir compte des frais de construction ?

M. CHARLTON : Cela comprend les frais d'entretien du chemin, le coût de la construction des gares, les appointements des agents, ainsi que toutes les autres dépenses, non compris l'intérêt sur le coût de la voie. Cela se trouve compris dans les 50 pour 100 de profit dont partie sera employé à payer l'intérêt et les dividendes. Quant aux frais de traction de Brandon à Québec, distance de 1,608 milles, avec des convois transportant 66,600 boisseaux de grain, si l'on prend comme base $1 par mille pour ces frais, cela donne 2:42 cents par boisseau ; que l'on ajoute à cela 50 pour cent de profit, soit 1:21 cent pour le transport des wagons vides, ½ cent du coût des wagons chargés, soit 1:21 cent; et l'on arrive à un total de 4:84 cents par boisseau pour le transport du grain de Brandon à Québec.

Que l'on ajoute à cela 25 pour 100 pour les dépenses imprévues, comme je l'ai fait dans les autres cas, soit 1.21 cents de plus, et l'on arrive à un total de 6.05 cents par boisseau. Tout homme de chemins de fer vous dira que ces résultats sont possibles. Comme je l'ai dit dans un discours prononcé dans cette Chambre le 12 août dernier, M. McNicoll a déclaré qu'aucun autre mode transport ne pourrait faire concurrence à un chemin de fer ayant des rampes de 4-10 pour 100, et que le Canadien du Pacifique avec de pareilles rampes serait en état de faire un trafic quatre fois plus considérable.

M. HENDERSON : J'aimerais que l'honorable député s'expliquerait un peu plus clairement. Je n'ai pas compris ce qu'il a voulu dire par ces frais d'un dollar par mille. Veut-il dire un dollar par tonne par mille ?

M. CHARLTON : Non, cela représente ce qu'il en coûte par mille pour traîner un convoi.

M. HENDERSON : Comment arrive-t-on à trouver ce chiffre ?

M. CHARLTON : On y arrive en tenant compte des frais. Tous les chemins de fer tiennent un compte indiquant ce que le transport d'un convoi coûte par mille. J'ai indiqué ce que cela coûtait sur quatre chemins de fer. Il en coûte 89 cents par mille au Great Northern ; 87.31 cents au Canada-Atlantic ; 93.2 cents au Grand Tronc et 91.87 cents à l'Intercolonial. Tous les chemins de fer préparent un état à cet effet dans leur rapport. Ils n'établissent pas de différence entre de coût du transport des convois à voyageurs et des convois à marchandises.

M. BARKER : Quelques-uns d'entre eux le font.

M. CHARLTON : J'aimerais à le constater.

M. BARKER: Je vous en indiquerai un.

M. CHARLTON : M Leayard dit ici dans sa lettre que cela ne peut se faire. J'ignore s'il s'y entend mieux en fait de chemins de fer que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Je ferais peut-être mieux de donner lecture de ce qu'il dit à ce sujet :

Personne n'a encore réussi à déterminer ce qu'il en coûte par mille pour le transport des marchandises. La commission du commerce entre Etats des Etats-Unis a essayé de déterminer la chose, mais le résultat obtenu n'est utile qu'au point de vue théorique. Personne ne peut dire, par exemple, quelle proportion des gages des agents de jour et de nuit à toutes les gares doit être répartie entre les convois à voyageurs et les convois à marchandises, ou de quelle manière les frais légaux et généraux loivent être répartis entre ces deux classes de trafic. Il est possible de déterminer dans l'entretien d'une voie ferrée, quelle partie de cette entretien doit être attribuée au transport des marchandises et

quelle partie au transport des voyageurs, et il existe des milliers de cas de ce genre dans l'exploitation des chemins de fer sur lesquels les experts diffèrent d'opinion, et le résultat dans chaque cas ne serait qu'approximatif. Chacun peut dire, naturellement, ment, ce qu'il en coûte pour trainer un convoi de marchandises, ou un certain nombre de wagons entre deux points déterminés, mais ce coût ne comprendrait que les gages de l'ingénieur, du chauffeur, de l'équipe d'employés du convoi et de l'estimation de l'huile et de la houille consommés, mais on n'aurait pas là une base certaine, car il faut aussi tenir compte de l'entretien pour la circulation des convois eux-mêmes. Je regrette de ne pouvoir vous fournir d'une manière certaine les renseignements que vous me demandez, mais après les raisons que je viens d'énumérer, vous comprendrez comme moi que je ne puis le faire.

Il s'agit là de la différence à établir entre le coût des convois de marchandises et celui des voyageurs.

J'ai indiqué, M. le président, ce qu'il en coûtait avec une voie ayant des rampes de 6.10 pour 100. J'avais aussi commencé à dire que le transport du blé de Winnipeg à Québec, avec un chemin de fer ayant des rampes de 4.10 pour 100 coûterait 5.64 cents en ajoutant 25 pour 100 pour le coût de l'entretien par mille, 50 pour 100 pour les profits et la moitié du coût du transport des wagons chargés pour le transport des wagons vides au retour. Dans tous les cas que j'ai indiqué, on n'ajoute rien pour le transport de ces wagons au retour, car il est à supposer qu'une fois que ce chemin aura été exploité durant un certain temps, il devra développer un fort courant de trafic vers l'ouest. Mais quelle que soit la valeur de ce trafic, ce sera toujours autant d'ajouté aux profits nets du chemin en plus de 50 pour 100 réalisés sur le transport du grain jusqu'aux ports de mer. En supposant que l'on ait un chemin de fer ayant des rampes de 4.10 pour 100 de Brandon à Québec, distance de 1,608 milles, on arrive au résultat suivant :

Frais par mille, $1,608 ; convoi de marchandises contenant 66,600 boisseaux, coût par boisseau..	2·42
Ajouter 50 pour 100 pour les recettes brutes..	1·21
Wagons vides ramenés à ½ du prix du transport des wagons chargés..	1·21
Total..	4·84

Voilà ce qu'il en coûte pour transporter le blé de Brandon à Québec, avec 50 pour 100 de bénéfice dans le transport vers l'est. Afin de rendre le calcul plus certain, ajoutons à cela 25 pour 100, et l'on arrive à un total de 6.05 cents, coût du transport du blé de Brandon à Québec. Il en coûte actuellement 8.2 cents de Brandon à Fort-William, et ces jours derniers le transport par eau s'est fait au taux exceptionnel de 3 cents par boisseau de Fort-William à Québec, mais à ces conditions on a perdu de l'argent. En suivant cette route partie par chemin de efr et partie par eau il en coûtait 11.2 cents pour le transport du blé de Brandon à Québec, tandis que le chemin de fer projeté pourra le transporter pour 6.5 cents. Ces chiffres sont, il me semble, suffisamment convaincants.

M. BROCK : Ils n'en seront pas moins critiqués.

M. CHARLTON : Ils sont basés sur des données qui ne peuvent être contredites, et si nous pouvons obtenir le chemin dont je parle, avec des rampes de 4.10 pour 100——

M. BROCK : Si !

M. CHARLTON : Oui, " si ", et nous allons l'obtenir, et l'avenir dira qui de nous deux aura raison, lorsque les résultats seront connus et que les faits auront démontré l'exactitude de ces calculs.

Le coût du transport du grain de Dunvegan, endroit situé sur la rivière à la Paix, à 1,200 milles à l'ouest de Winnipeg, à Québec, distance de 2,675 milles, avec un chemin de ce genre, en me basant sur les données que j'ai en ma possession, sera comme suit :

Frais d'entretien, $2,675 ; convoi pouvant transporter 66,660 boisseaux de blé, coût du transport par boisseau....	4·2
Ajoutez à cela 50 pour cent au profit.. ..	2·1
Ajoutez coût transport de retour à Dunvegan à vide....	2·1
Total	8·4

Et si l'on croit que ce calcul n'est pas assez élevé, ajoutons de nouveau 25 pour 100, et nous constatons que le coût du transport du grain d'un endroit situé à 1,200 milles à l'ouest de Winnipeg ou de n'importe quel endroit situé entre Winnipeg et la limite de 1,200 milles, n'excède pas 10.4 cents par boisseau. Si l'on admet l'exactitude de ces chiffres, il faut cesser de parler du ridicule de cette entreprise et les objections que l'on y voit disparaissent. Si les membres de la gauche reconnaissent qu'ils sont bien fondés, il ne leur reste qu'à terminer cette discussion sans retard et à dire : de grâce donnez-nous ce chemin, et donnez-nous-le sans retard, comme le faisait remarquer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, dans son discours de Vancouver, il y a un an passé. Ce que nous voulons, c'est qu'on nous le donne le plus vite possible.

Le transport du blé de Winnipeg à Fort-William, par le " Canadian Northern " coûte actuellement 6 cents par boisseau, ou 10 cents par cent livres. De Fort-William à Montréal 3 cents, soit 9 cents par boisseau par cette voie partie terrestre et partie par eau du " Canadian Northern ", tandis qu'il n'en coûtera que 6.5 cents de Winnipeg à Québec, en se basant sur les chiffres que je viens d'indiquer, et de Brandon à Fort-William le coût du transport est de 8.2 cents ; de ce dernier endroit à Québec il en coûte 3 cents de plus, soit un total de

11.2 cents, tandis que le tranpsort par voie ferrée coûtera 6.5 cents.

La commission du commerce entre Etats aux Etats-Unis, a indiqué, il y a quelques jours, le coût le plus bas pour le transport du grain de Chicago à la mer durant l'année 1903. Par voie ferrée, de Chicago à New-York, 998 milles, 8 4-10 cents ; de Chicago, 1,039 milles, 8 4-10 cents ; de Chicago à Philadelphie, 822 milles, 7 8-10 cents ; de Chicago à Baltimore, 860 milles, 7 5-10 cents. Voilà pour le transport par chemin de fer, sur des voies ferrées dont les rampes sont très prononcées, attendu que tous ces chemins de fer, à l'exception du New-York Central, traversent les montagnes des Alleghanies. Maintenant, il convient de ne pas oublier que ces chiffres renferment une certaine marge pour les profits.

Ils démontrent que le grain peut être transporté, et est transporté à des taux réduits par chemin de fer. Ces taux ne sont peut-être pas aussi réduits que ceux que j'ai établis pour le chemin de fer transcontinental, mais il ne faut pas oublier non plus que ces chemins doivent payer des dividendes sur des capitaux dont le chiffre est loin de représenter le coût véritable de la construction. Ainsi, si nous prenons le " New-York Central," chaque dollar du capital-actions de cette compagnie représente 75 pour cent de plus de la valeur réelle. Quand la compagnie paie un dividende de 6 pour cent, elle ne paie que 32 pour cent sur le coût de la construction de son chemin.

Nous sommes protégés, sous ce rapport, dans le cas du transcontinental. Nous saurons ce qu'il a coûté, car c'est le gouvernement qui devra surveiller le coût de la construction de la section de l'ouest et la compagnie celle de l'est. La compagnie est tenue de payer l'intérêt sur le coût de la construction de l'est, et elle verra à ce que le coût n'en soit pas surchargé. Le gouvernement a le contrôle des tarifs, et il verra à ce qu'ils ne soient pas basés sur des valeurs fictives. Nous évitons l'erreur commise il y a 21 ans passés dans le cas du Canadien du Pacifique, alors que l'on a déterminé le contrôle des taux de manière à ce que l'on ne puisse y toucher. Nous sommes maîtres de la situation. Nous obtiendrons les données nécessaires pour savoir combien a coûté le chemin, avant de conclure aucun arrangement. Nous saurons quand la compagnie retirera un profit raisonnable sur les capitaux engagés dans l'entreprise, et le gouvernement pourra intervenir quand il le jugera à propos, si les tarifs sont déraisonnables, afin de les règlementer.

Par la route des lacs et des canaux, le coût du transport a été l'année dernière de 5·51-100 de Chicago à New-York, ou moins élevé que les taux que j'ai indiqués de Winnipeg à Québec, avec des rampes de 4.10. Par la voie des lacs et des chemins de fer, le coût du transport a été de 5·89-100 cents. Il est certain que ces taux sont très bas, mais si les chiffres que j'ai soumis sont exacts, nous pourrons faire mieux encore. Les résultats de ces recherches tendent simplement à démontrer que ce transcontinental pourra défier toute concurrence ; il pourra transporter le grain de Winnipeg à Québec à meilleur marché que par n'importe quelle autre route.

En établissant une comparaison entre les taux de transport américains et ceux que je viens d'indiquer, de Winnipeg à Québec, par exemple, il ne faut pas se contenter de compter de Chicago à New-York, mais bien du centre de l'Iowa à New-York ; afin de comparer les taux de Brandon à Québec, il faut prendre les taux d'Omaha, Nebraska à New-York. Et si l'on ajoute ce qu'il en coûte pour faire parvenir ce grain de l'Omaha, ou du centre de l'Iowa à Chicago, aux taux du transport de Chicago à la mer, ils se trouvent plus élevés que ceux du transcontinental, du moment que les rampes de ce dernier chemin seront comme nous voulons les obtenir. C'est uniquement une question de rampes. Si le chemin est construit avec des rampes de 50, 60 ou 70 pieds au mille, c'est de l'argent perdu, et le but pour lequel le chemin est construit ne peut être atteint. Il nous faut un chemin de cette classe et nous allons l'obtenir ; ce chemin pourra tenir tête à la concurrence américaine dans le transport du grain du Nord-Ouest canadien vers les ports de mer canadiens. Voilà la raison pour lequelle j'ai apporté tant d'intérêt à cette discussion. Les recherches que j'ai faites m'ont amené à la conclusion que ce nouveau chemin allait faire de nous une nation ; qu'il allait nous permettre d'avoir le contrôle de notre trafic ; qu'il allait transporter les produits de notre Nord-Ouest vers la mer, et qu'il allait nous soustraire à la dépendance des lignes américaines. Je considère que plusieurs de ceux qui ont discuté cette question ne l'ont pas fait dans l'intérêt du pays, qu'ils ne se sont pas laissés guider par les faits, et que dans les circonstances ils ont manqué de patriotisme.

Maintenant il s'agit de savoir si nous obtiendrons le moindre trafic de retour. Notre chemin projeté traversera 1,400 milles de territoire inhabité. Ce n'est pas une région qui ressemble à celle que représente mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock).

Mais cette région n'est pas absolument sans valeur, son climat n'est pas assez rigoureux pour empêcher l'homme d'y vivre, et son sol n'est pas assez pauvre pour que rien n'y pousse. Ce n'est pas, en un mot, une région où l'on ne rencontre que des arbrisseaux rabougris. Elle renferme au contraire une magnifique zone de terre argileuse, elle possède un climat égal à celui de Winnipeg, car elle se trouve presqu'entièrement située au sud de la latitude de cette dernière ville. A " Moose Factory " l'année dernière la température n'est descendue qu'un degré de plus qu'à Winnipeg. Je tiens de source autorisée que l'on peut cul-

tiver le grain jusqu'à la rivière Rupert au nord, ainsi que dans toute la vallée de la Nottawa. Dans la région située au sud de la baie James, il existe de vastes forêts dans lesquelles on trouve en abondance un peu de pin, et de grandes quantités d'épinettes, de sapin et de peuplier ; et l'on a besoin de tout ce bois soit pour le transporter à Québec transformé en madriers ou en bois en grume, ou pour les besoins des habitants des prairies de l'ouest. Le transport de ce bois soit vers l'est ou l'ouest peut-il se faire économiquement et avec succès? J'ai essayé d'établir ce point. J'ai établi le poids du pin blanc à 2,500 livres par 1,000 pieds. Le pin blanc coupé durant la bonne saison pèse environ 2,200 livres par 1,000 pieds, et s'il est préparé, 2,000 livres. J'ai pris 2,500 livres. Ce convoi dont j'ai parlé et qui a transporté 2,000 tonnes de grain vers l'est, prendra au retour 1,600,000 pieds de pin blanc pour la construction provenant des forêts et le transportera vers l'ouest. J'ai calculé que la longueur du transport serait d'environ 1,800 milles. A $1 par mille pour les frais du chemin de fer, le transport du pin blanc devrait rapporter $1.25 par 1,000 pieds pour les 1,800 milles. Si l'on ajoute à cela 50 pour cent pour le profit, ou 63 cents par 1,000 pieds, et un montant additionnel pour le transport des wagons vides au retour, ou 63 cents par 1,000 pieds, on constate alors que le transport du pin blanc sur une distance d'environ 1,800 milles coûtera $2.50 par 1,000 pieds, ce qui est moins élevé que le taux qui est actuellement exigé pour le transport du bois de construction de Vancouver, de Revelstoke ou de toute autre endroit situé sur le littoral du Pacifique jusqu'au Nord-Ouest ; et il se fait un vaste commerce de ces différents endroits.

Le transport du pin blanc préparé, en prenant la même base de calcul, coûterait $2 par 1,000 pieds, pour une distance d'environ 1,600 milles. Le pin rouge pèse en moyenne 20 pour cent de plus que le pin blanc ; alors son transport sur la même distance et entre les mêmes endroits, à l'état brut, coûterait $3 par 1,000 pieds et $2.40 préparé. Le melèze atteint de belles dimensions dans cette partie du pays, et il produit d'excellent bois de construction. Il est un peu plus lourd que le pin rouge, et environ 25 pour cent de plus que le pin blanc. Son transport coûterait $3.34 par 1,000 pieds à l'état brut, $2.75 par $1,000 pieds préparé, pour être transporté des scieries établies près de cette nouvelle voie, sur une distance d'environ 1,800 milles, jusqu'au prairies. Peut-on réussir à exploiter une grande étendue de ces forêts? Chaque cours d'eau qui traverse le tracé de ce chemin servira à apporter à l'endroit de leur croisement tout le bois qui croît sur ses bords jusqu'à sa source. Ceux qui se livrent au commerce de bois en font le flottage sur des cours d'eau peu importants, en construisant des chaussées qui refoulent les eaux et que l'on ouvre au printemps pour faciliter la descente du bois en grume.

On trouve de l'épinette en abondance dans cette région. Actuellement ce bois nous vient du littoral du Pacifique. L'épinette pèse environ 10 pour cent de plus que le pin blanc, peut-être un peu moins que cela ; brute, son transport coûtera $2.77 par 1,000 pieds sur ce nouveau chemin, pour atteindre l'ouest, soit une distance d'environ 1,800 milels, et $2.31 par 1,000 pieds pour l'épinette préparée.

Le transport du sapin et du peuplier préparé coûtera $2.77 à l'état brut et $2.51 préparé. Ce sont là des prix très modérés, qui ne sont pas plus élevés que les taux de transport par voie des lacs, et que les taux exigés pour le transport du bois de construction de Duluth à Buffalo en passant par les grands lacs. Il faut payer $1.50 par 1,000 pieds pour expédier du bois de construction de Cheboygan ou Collingwood, ou de n'importe quel port situé sur le lac Michigan ou la baie Georgienne à Buffalo. Ces prix sont bien modérés et ce chemin pourra transporter le bois de construction de la région des forêts à celle des prairies à des taux qui permettent au consommateur de cette partie du pays d'acheter son bois à meilleur marché qu'on pourrait se le procurer dans la province de Québec, et on exigera de lui des taux de transport qui ne seront guère plus élevés que ce qu'il en coûte actuellement pour le transport du bois de construction de Midland ou Collingwood aux districts ruraux et aux villes de l'intérieur d'Ontario.

Nous avons ici, M. le président, un projet qui offre deux avantages importants. Le premier de ces avantages, c'est que de Québec à Winnipeg ce chemin suit une ligne droite, et est le meilleur tracé que l'on puisse trouver, offrant des pentes douces et suivant une direction bien différente du chemin de fer que le chef de la gauche propose d'acheter de Sudbury à Fort-William, qui traverse la région laurentienne située au nord du lac Supérieur, où on ne pourra jamais construire une voie ferrée de première classe. Nous connaissons les deux tiers du pays que doit traverser ce chemin et nous savons qu'il est possible d'en faire une voie ferrée de première classe. De Québec à Winnipeg la voie est presque droite ; le terrain est peu accidenté, et elle traverse 1,300 milles de territoire encore inoccupé. Je ne comprends pas comment des hommes de bon sens, des hommes habitués aux affaires, s'ils sont disposés à envisager la question sans parti pris, puissent s'opposer à cette mesure et en arriver à la conclusion que ce n'est pas là ce dont nous avons besoin. C'est ce dont nous avons besoin——

M. BROCK : Vous l'avez combattue vous-même.

M. CHARLTON : Non, je ne l'ai pas combattue. On a fait souvent allusion au discours que j'ai prononcé le 23 mai dernier.

Mais je répète que je n'ai jamais combattu la construction de ce chemin, et mon honorable ami fait erreur quand il parle ainsi. Dans ce même discours j'ai préconisé la construction de ce chemin. Tout ce que j'ai dit que l'on peut me reprocher, c'est d'avoir prétendu qu'il ne pourrait faire concurrence à la voie navigable pour le transport du grain, et je le regrette beaucoup. Si j'ai émis cette opinion, c'est parce que je n'étais pas aussi bien renseigné sur la question que je le suis maintenant.

Une VOIX : Vous auriez mieux fait d'attendre encore quelque temps.

M. CHARLTON : Je ferais peut-être mieux de donner lecture à l'honorable député de certaines paroles prononcées par lord Beaconsfield il y a quelques années ; mais cela n'en vaut pas la peine. Lord Beaconsfield compare à un âne l'homme qui ne peut modifier ses opinions. Du moment qu'il a des raisons suffisantes pour justifier ce changement, il est tenu de le faire, car nous vivons dans un siècle de progrès. Nous sommes ici pour apprendre ; nos connaissances sont plus étendues que lorsque nous avions dix ans, ou que nous étions encore des enfants. Nous devons en connaître plus long à 20 ans qu'à dix ans. Nous devons nous instruire à la lumière des événements qui se déroulent sous nos yeux.

Si le 23 mai j'avais certaines opinions que j'ai modifiées depuis, je conseillerais à mon honorable ami d'étudier les raisons sur lesquelles ce changement est basé, afin de voir s'il est justifié ou non. Il est maintenant certain, M. le Président, que le succès de ce chemin est assuré, si nous pouvons obtenir les rampes voulues, et nous les obtiendrons. Je sais qu'au nord de la hauteur des terres se trouve un vaste bassin de terrains alluviaux. La construction d'un chemin de fer dans cette région n'offre pas plus de difficultés que dans la magnifique vallée du Saint-Laurent.

M. ROSAMOND : Jusqu'à quelle distance s'étendent ces terrains alluviaux?

M. CHARLTON : Ils commencent à peu de distance de Québec et s'étendent jusque près de Winnipeg à l'est et de la hauteur des terres à la baie James au nord. Nous avons actuellement découvert 16,500,000 acres de bonnes terres arables, et il en reste probablement encore une aussi grande étendue. Plusieurs millions d'habitants peuvent s'établir dans cette région, et la construction de ce chemin de fer aidera à sa colonisation. Nous serons en mesure de transporter notre grain de l'ouest jusqu'à la mer, notre pays sera habité sur toute sa longueur, et nous posséderons une voie de communication qui sera éloignée de la frontière et que l'on ne sera pas exposé a voir tomber aux mains de l'ennemi en cas de guerre. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire davantage ce soir sur cette question. J'ai voulu faire connaître ces chiffres concernant le coût du transport, car on a fait des suppositions qui ne sont pas basées sur les faits, comme cela est arrivé pour mon honorable ami (M. Brock). Les chiffres que j'ai cités sont exacts, et je considère qu'il est aussi facile d'en établir l'exactitude qu'un problème d'Euclide. Ce chemin de fer devra pouvoir distancer tous ses concurrents, et transporter le grain du Nord-Ouest à Québec, à bien meilleur marché que par n'importe quelle autre route ; il devra répondre aux espérances de ses promoteurs et il sera le plus grand événement qui se soit jamais produit dans l'histoire de ce pays, pour prémouvoir ses intérêts et le placer au rang des autres puissances de l'univers.

M. BARKER : Les membres de la droite doivent avoir écouté avec plaisir le discours que vient de prononcer l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Chose certaine, c'est qu'il a bien amusé les membres de la gauche. Il a cherché à nous fournir des renseignements sur un côté de la question qui doit être connu. La question qu'il a traitée est à peu près la seule sur laquelle nous possédons quelques renseignements concernant ce chemin de fer projeté, et si l'expert du gouvernement nous a fourni des renseignements erronés à ce sujet, nous sommes en droit d'éprouver des doutes sérieux quant au reste. L'honorable député a répété ce soir le discours qu'il a prononcé le 2 septembre. Il a essayé, dans cette circonstance, de nous dire à quel coût pouvait se faire le trafic du Grand-Tronc-Pacifique, en supposant que les rampes de ce chemin seraient d'une hauteur déterminée. Il a commencé par nous donner certains renseignements qu'il a dit avoir obtenus de M. Scott, un homme de chemin de fer très respectable, et l'autorité sur laquelle s'est appuyé l'expert du gouvernement dans cette circonstance. Il a prétendu qu'un convoi portant 2,000 tonnes de marchandises pouvait être transporté sur une distance d'un mille pour 89 cents, et il s'est appuyé sur l'autorité de M. Scott pour faire une déclaration aussi extraordinaire, Afin de ne pas se tromper, il a bien voulu ajouter 11 cents, et dire qu'il en coûtait $1 pour transporter 2,000 tonnes de marchandises, ou 60 wagons par mille.

M. CHARLTON : Non pas, quarante-cinq.

M. BARKER : J'ai pris note des chiffres.

M. CHARLTON : Je répète qu'il ne s'agit ici que de quarante-cinq wagons.

M. BARKER : Voici les propres paroles de l'honorable député :

> Avec une pareille rampe, une locomotive du modèle que j'ai indiqué peut remorquer 60 wagons portant 1,000 boisseaux de grain par wagon, ou 60,000 boisseaux, représentant en tout 1,800 tonnes.

L'honorable député a cherché à établir le bien fondé de cette déclaration en citant

les rapports des autres chemins de fer. Il a donné lecture d'une lettre venant du président du chemin de fer "Michigan Central", mais il a dû nous dire que ce monsieur était incapable d'établir la différence entre ce que coûtent les convois de voyageurs et les convois de marchandises.

M. CHARLTON : Quel est le chemin qui établit cette différence?

M. BARKER : D'autres compagnies le font et je vais en indiquer une à l'honorable député. Je vais lui citer comme exemplus l'un des meilleurs chemins de fer des Etats-Unis, celui qui transporte les convois les plus lourds, qui depuis 30 ou 40 ans a travaillé à faire disparaître presque toutes les rampes sur sa voie, et qui donne des statistiques aussi exactes que possible de ce que coûte le transport des marchandises. Je vais aussi lui indiquer un ou deux chemins de fer canadiens, et j'espère pouvoir démontrer au comité en quelques mots que les chiffres cités par l'honorable député sont erronés. Si je puis démontrer qu'il a établi tous ses calculs sur une base fausse, je n'aurai pas besoin de le suivre dans tous les calculs élaborés qu'il a soumis au comité. Il nous a parlé d'Euclide, mais je suis bien convaincu que ce dernier lui dirait qu'il ne peut arriver à des conclusions justes en partant d'une base fausse. C'est ce qu'il a fait dans le cas actuel. Il a prétendu que le Grand Tronc faisait circuler ses convois au prix de 93 cents par mille, et il a basé tous ses calculs sur le fait qu'à $1 par mille il pouvait transporter 60 wagons contenant 2,000 tonnes de marchandises. Or, $1, ou 93 cents ou 89 cents ne représentent pas du tout ce qu'il en coûte pour transporter un convoi portant 2,000 tonnes. C'est là la moyenne des convois qui circulent sur le chemin durant l'année. Quelle est la moyenne des convois du Grand Tronc, y compris les convois de voyageurs, les convois mixtes et à marchandises ? 17.1 wagons. L'honorable député s'est trompé en commençant, et il a continué à discuter et à établir un problème dont on n'a jamais entendu parler en Amérique. Les convois de voyageurs se composent ordinairement de 4 voitures sur le Grand Tronc, les trains mixtes 9, et les convois de marchandises 27, soit une moyenne de 17.1, et le transport de ces 17.1 wagons sur une distance d'un mille coûte 93 cents et non 45 ou 60 wagons transportant 1,000 ou 2,000 tonnes de marchandises, comme l'a prétendu l'honorable député.

M. CHARLTON : Je suppose que l'honorable député n'a pas l'intention de donner une fausse interprétation à mes paroles. Il ne s'est pas aperçu que mon argumentation était basée entièrement sur une question de rampes—une rampe de 4.10. Le Grand Tronc peut transporter des convois d'une moyenne d'environ 17 wagons là où les rampes sont très fortes, et il peut arriver que leur transport, sur ces parties de son chemin, lui coûte aussi cher que pour transporter 50 wagons sur un chemin parfaitement uni. La comparaison de l'honorable député est donc, pour cette raison, de nature à créer une fausse impression sous ce rapport.

M. BARKER : Je vais citer ce que l'honorable député va considérer comme étant une comparaison raisonnable. Le chemin de fer "Lake Shore and Michigan Southern" est probablement le chemin qui possède la voie la mieux nivelée de toute l'Amérique. La charge moyenne des convois de marchandises sur ce chemin est de 576½ tonnes, et il en coûte à la compagnie pour le transport de ces convois, en établissant la distinction entre les convois de voyageurs et les convois à marchandises, $2 par mille parcouru—soit ⅛ ou le quart du chargement, et près du double du coût dont il parle. Je tiens à être juste, et je dois ajouter que cette compagnie accorde un plus fort montant pour les frais d'entretien que les autres compagnies. Ses frais d'exploitation sont donc plus élevés que cela n'a lieu ordinairement. Mais puisque sur ce chemin de fer, qui a été le premier en Amérique à transporter des convois lourdement chargés, la moyenne de ces chargements par mille n'est que le 576½ tonnes, on voit immédiatement combien il est absurde de la part de l'honorable député de parler de 1,800 ou 2,000 tonnes, quand il s'agit de la moyenne du coût du transport par mille. Cette prétention n'est rien moins que ridicule.

M. CHARLTON : Cette assertion demande à être prouvée par des faits.

M. BARKER : Prenez le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député dira peut-être que ses rampes sont plus prononcées que ne devront l'être celles du Grand-Tronc-Pacifique, mais je vais lui laisser toute la marge voulue. Je puise les renseignements dont je vais donner lecture dans le dernier rapport du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable député peut se le procurer à la bibliothèque. Le nombre moyen de tonnes de marchandises contenues dans chaque convoi de ce chemin par mille, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, est de 288.

M. CHARLTON : Quelle est la hauteur des rampes ?

M. BARKER : Qu'importe la hauteur des rampes. La moyenne est de 288 tonnes. J'indique ceci pour démontrer que l'honorable député ne connaissait pas la valeur des chiffres qu'il citait. En prenant 2,000 tonnes et en disant que ce chargement était transporté pour 89 cents par mille, il s'est imaginé qu'il avait la moyenne. Or, il prenait le convoi le plus lourdement chargé qu'il soit possible de trouver. Le chemin de fer dont il parlait fait circuler des convois de trois ou quatre wagons, et il en coûte plus de 89 cents par mille pour remorquer les plus lourds convois ; c'est

là ce que coûte le transport des convois ordinaires, et l'honorable député devrait le savoir. S'il le savait, il était tenu d'en informer la Chambre, car il suffit de faire connaître les faits pour établir combien est erronée la conclusion à laquelle il prétend arriver après avoir posé de semblables prémisses. Le Pacifique Canadien établit que le transport de tous ses convois—de voyageurs, mixtes et à marchandises—lui coûte 1,176. Mais si au lieu de 288 tonnes vous l'obligiez à faire circuler des convois portant 2,000 tonnes de marchandises, combien cela coûterait-il ? L'honorable député (M. Charlton) a le soin, dans ses calculs, de prendre les recettes que devront rapporter 2,000 tonnes, mais il n'a donné les frais d'exploitation que sur un tiers ou un sixième de ce montant, ce soir. C'est ainsi qu'il prépare ses états.

M. COCHRANE : C'est un expert.

M. BARKER : Oui, c'est sur ce genre de renseignement qu'il veut que le pays se base pour approuver la construction de ce chemin. Voilà les renseignements sur lesquels il nous faut nous appuyer, et cependant nous en connaissons beaucoup plus au sujet du coût du transport des marchandises que sur cette partie du pays située au nord de la hauteur des terres. Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre en entreprenant de suivre l'honorable député (M. Charlton) dans tous ses calculs ; ils sont aboslument ridicules. Cela fait sourire l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis).

M. DAVIS : Et il y a de quoi sourire.

M. BARKER : C'est très bien. Tout ce que je puis ajouter c'est que l'honorable député (M. Charlton) a basé ses calculs sur le fait que l'on pouvait transporter 2,000 tonnes de marchandises au coût de un dollar par mille, et je le mets au défi de fournir la moindre preuve que le quart de cette quantité peut être transporté pour le même prix sur ce chemin de fer projeté; je dis que tout le discours de l'honorable député se résume à du simple verbiage, et il serait ridicule de faire perdre du temps à la Chambre en essayant de suivre son raisonnement.

L'honorable député nous a aussi parlé du trafic de retour. J'ai ici une brochure qui a été publiée par le gouvernement et bien que je n'aie pas eu le temps de le parcourir en entier, j'ai pris connaissance de la partie qui concerne le district d'Abittibi, que l'on nous dit être le district le plus fertile que devra traverser ce chemin de fer. Que l'on me permette de lire quelques extraits de cette montagne de renseignements au sujet du district du lac Abbitibi. Voici ce que je trouve à la page 48——

Bois de construction.—On trouve du pin blanc et du pin rouge dans toute la région explorée, et ce bois se trouve encore en assez grande quantité même aussi au nord que le lac Abbitibi——

Ce qui suit est de nature à déprécier les ressources forestières de ce district :

—mais sur ce lac, à l'exception de quelques individus à l'apparence vigoureuse——

Ces reporters se servent d'un langage très expressif.

—à l'exception de quelques individus à l'apparence vigoureuse ayant environ six pieds de circonférence——

Cela représente environ deux pieds de diamètre ; mais il est préférable d'indiquer la circonférence, cela sonne mieux.

—remarqués près de la décharge du lac, tous sont de très petite taille, rabougris, et on ne les rencontre que dans les nombreuses îles ainsi que sur les pointes. Ils sont en assez grand nombre et d'excellente qualité sur les versants des collines, de chaque côté de la hauteur des terres. Lorsque nous avons fait l'ascension de cette montagne que l'on dit s'élever à 700 pieds au-dessus du niveau du lac Matawagogig, qui est situé sur le côté nord de la hauteur des terres, nous avons mesuré plusieurs arbres magnifiques, qui avaient de huit à neuf pieds de circonférence, à une hauteur de quatre ou cinq pieds du sol, et du sommet de la montagne nous avons remarqué des épinettes blanches dans toutes les directions. L'épinette blanche, le bouleau jaune et le cèdre s'y rencontrent aussi en assez grande quantité, et ce bois est d'une bonne grosseur. Nous vîmes de magnifiques échantillons de ces derniers arbres, dispersés par bouquets à travers les montagnes, du côté sud du lac Abbitibi, et ils étaient droits et très élevés.

Il est évident que ces personnes ont trouvé ces trésors au sud du tracé du chemin de fer projeté, et malgré cela, l'honorable député nous parle de construire des chaussées sur les cours d'eau pour faire remonter le bois vers le chemin de fer. Va-t-il leur faire remonter le courant. Tous ces cours d'eau au sud vont se jeter dans la rivière Ottawa, et l'honorable député veut construire un chemin de fer au nord de ces cours d'eau et forcer le bois à remonter leurs cours pour atteindre le chemin de fer.

M. CHARLTON : Y a-t-il un endroit où ce chemin de fer passe au nord de la hauteur des terres?

M. BARKER : On trouve autre chose dans ce rapport.

Le bois que l'on trouve en plus grande quantité dans cette région située au nord la limite des érables est le tremble——

J'ignore à quel usage ce bois est employé.

—après lequel vient le bouleau, dont l'écorce sert à fabriquer les canots, l'épinette, le pin et le mélèze du Canada. On rencontre, de temps à autre, de l'orme et du frêne dans les terrains bas, aussi au nord que le lac Abbitibi.

C'est bien là l'extrême limite que ces personnes croient devoir indiquer comme étant la région où l'on trouve encore du bois de construction. A la page 46, il est question de la nature du sol et du climat, et ce que l'on dit à ce sujet est aussi très intéressant, principalement quand on songe que ce sont là les principaux renseignements que le gouvernement est en mesure de nous fournir après nous en avoir promis des montagnes.

Toute la région explorée qui s'étend dans la direction nord, à partir de l'embouchure de la rivière Montréal——

Cela se trouve près du chemin de fer du Canadien du Pacifique et au sud.

—qui est située à environ 30 milles au sud de la tête du lac Témiscamingue, peut être de terre argileuse parsemée d'un grand nombre de collines pierreuses qui surgissent à différents endroits. Il y a une différence bien marquée entre cette région et la partie du pays située plus au sud.

Voici un autre passage qui, j'en suis sûr, va remplir de satisfaction les membres de la droite et donner à l'honorable député (M. Charlton) l'illusion de nombreux convois lourdement chargés.

Pommes de terre.—Plusieurs acres de ce sol argileux sont cultivées au poste de la baie d'Hudson à Abbitibi avec les résultats des plus satisfaisants.

Plusieurs acres ; que l'on remarque bien.

Jusqu'à présent on n'a encore récolté que des pommes de terre. Mais celui qui s'occupe de la culture à cet endroit (un Canadien-français qui a été élevé comme cultivateur près de Sorel) m'a dit qu'autréfois l'on avait essayé la culture d'autres céréales y compris le blé——

Que l'on remarque bien qu'actuellement toute la culture à cet endroit se résume à sept acres de terre ensemencées en pommes de terre.

—et avec de tels résultats qu'il est porté à affirmer que toutes les céréales ordinaires peuvent être cultivées avec autant de succès à Abbitibi que sur les bords du Saint-Laurent.

Une pareille opinion de la part d'un homme qui s'occupe de culture depuis un si grand nombre d'années mérite d'être rapportée, et devrait avoir beaucoup de poids. C'est en se basant sur des renseignements de ce genre que nous allons dépenser $100,000,000, et l'honorable député nous parle en termes très élogieux de ce merveilleux district.

Mais lorsque nous en venons à étudier les renseignements que nous possédons sur la région la plus fertile de cette partie du pays, nous constatons que le bois de construction se trouve au sud de ce chemin de fer, qu'il nous faudra lui faire remonter le courant des rivières, et que les travaux agricoles de cet homme, depuis trente ans, ce sont limités à la culture des pommes de terre. Ce sont là de merveilleux renseignements. Je reconnais ne pas avoir lu toute cette montagne de renseignements d'un bout à l'autre. Cependant, il y en a moins dans les cinquante pages dont j'ai pris connaissance que dans les deux ou trois dont je viens de citer des extraits. Les renseignements sont assez nombreux quant à ce qui concerne la nature géologique du sol, la lignite et autres choses du même genre. Il est dit à la page 33, que la pente naturelle du terrain dans toute cette région est du côté de l'ouest, de sorte que l'on aura là un obstacle naturel de plus pour le trafic, obstacle dont mon honorable ami et expert (M. Charlton) ne pourra manquer de saisir l'importance. Il y a une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention. Le combustible joue un rôle très important dans le coût de l'exploitation des chemins de fer. Le Canadien du Pacifique est obligé de payer des sommes assez élevées pour le combustible dont il a besoin sur certaines parties de sa voie. Le "Lake Shore and Michigan Central" est tout particulièrement favorisé sous ce rapport. Mais qu'arrivera-t-il pour ce chemin de fer qui doit passer au nord des lacs Nipigon et Abbitibi pour se rendre à Québec. J'ai entendu dire récemment que l'on avait découvert des gisements de lignite dans cette partie du pays. Mais il y a vingt ans qu'ils ont été découverts. Bien qu'on en aie découvert plus à l'ouest le long de la voie du Canadien du Pacifique, ce chemin de fer ne s'en est jamais servi, et le député de Norfolk-nord n'osera pas prétendre que l'on peut se servir de la lignite comme d'un combustible convenable pour produire la vapeur. S'il en est ainsi, où ce chemin prendra-t-il son combustible ?

L'honorable député est assez au courant des questions de chemins de fer pour savoir qu'il sera nécessaire d'avoir des entrepôts de charbon à environ tous les cents milles le long de la voie. Ce charbon devra être transporté sur une distance de 500, 750 et quelquefois 1,000 milles afin d'être placé à des distances convenables pour les locomotives. C'est là une question dont il importe de tenir compte dans le coût du transport.

D'ici à vingt ans, le trafic de gare à gare sera nécessairement peu important. Malgré toutes les espérances que peuvent fonder les députés de la droite sur le succès futur de ce chemin, je ne crois pas qu'il s'en trouve un seul parmi eux qui soit sincèrement convaincu que l'on pourra réussir à convaincre un seul cultivateur à aller s'établir dans ce district tant qu'il y aura une acre de terre disponible dans les vastes territoires à blé de l'ouest. Il est ridicule de supposer une pareille chose. Où prendra-t-on des immigrants disposés à aller s'établir dans cette partie du pays, quand nous avons les magnifiques terres à blé de l'ouest ? Cette région devra demeurer encore longtemps dans son état actuel. Jusqu'à présent les chemins de fer ne se sont occupés du transport du blé que durant au plus cinq mois de l'année—environ deux mois et demi à l'automne et deux mois et demi au commencement de l'été. Si d'ici à huit ou dix ans nous venions à doubler notre production, cela ne donnera encore du trafic que durant dix mois de l'année, et il y aura trois chemins de fer pour se disputer ce trafic—le chemin de fer Canadien du Pacifique, le "Canadian Northern" et le Grand-Tronc-Pacifique. Ce dernier chemin n'aura jamais plus de quatre mois de trafic, en supposant qu'il obtiendrait sa large part, en faisant concurrence aux routes des lacs et des voies ferrées. Que fera-t-il durant les huit autres mois de l'année ? L'honorable député suppose-t-il que le mélèze et l'épinette dont il parle vont suffire à main-

tenir le trafic de ce chemin ? C'est là le moins rémunérateur de tous les trafics. Alors comment ce chemin va-t-il subsister ? Mon honorable ami n'ignore pas que plus le trafic est réduit plus les taux de transport doivent être élevés ; malgré cela il cherche à faire valoir cette proposition, en basant sur des prémisses fausses sa prétention quant au coût du transport, qu'il ne peut faire approuver par aucun homme de chemin de fer en Amérique.

L'honorable député nous a cité M. Scott. Je veux bien croire que ce dernier est convaincu de ce qu'il dit ; cependant il ne faisait pas connaître le coût moyen d'un convoi comme celui dont parle l'honorable député, mais le coût d'un convoi sur son propre chemin, qui, j'en suis sûr, ne doit pas excéder 12 wagons ; et la prétention de l'honorable député est basée sur le transport d'un convoi de 60 wagons. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter plus longuement les arguments invoqués par l'honorable député. Il devra reviser ses chiffres avant de pouvoir démontrer que ce chemin sera en état de subsister.

M. CHARLTON : Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) doute évidemment de l'exactitude des estimations statistiques que j'ai données et des conclusions auxquelles je suis arrivé. Je regrette qu'il ne voit pas les choses sous leur vrai jour. On le dit pourtant excellente autorité en fait de chemin de fer ; et de plus, je le crois franc et honnête, et j'ai peine à croire qu'il ait donné l'attention désirable aux différents aspects de cette question. L'honorable député a comparé le coût d'un train-mille entre différents chemins de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Lake Shore, le Lake Erié et autres.

M. BARKER : Vous avez vous-même cité le Grand Tronc.

M. CHARLTON : Oui et le Grand Tronc. Sur le Canada-Atlantique, sur le Michigan Central, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et autant que je sache sur tous les autres chemins canadiens on ne se préoccupe pas de séparer le coût d'un train de passagers de celui des trains de marchandises. On ne peut faire, par exemple, une comparaison absolue et juste entre ces divers chemins et le chemin de fer du Canadien du Pacifique, parce que les conditions sont différentes. L'honorable député compare le coût de traction d'un train de seize à dix-sept wagons avec le coût d'un train de soixante. Le coût de traction d'un train de soixante wagons peut ne pas être plus élevé que pour un train de vingt, si l'un des chemins de fer a des rampes de soixante pieds au mille et l'autre des rampes de vingt pieds. Une locomotive peut trainer sans plus de dépenses un convoi de soixante wagons sur des rampes de vingt pieds qu'un convoi de vingt wagons sur des rampes de soixante. L'honorable député a évidemment perdu cela de vue. Le coût d'un convoi sur le chemin de fer Canadien du Pacifique est un peu plus élevé que sur d'autres chemins, parce que les rampes sont plus fortes. A l'est des montagnes Rocheuses les rampes sont de 120 pieds au mille et de 200 pieds par cinq milles sur le versant ouest des Rocheuses. Ce sont des rampes effrayantes, et le coût de traction des convois y est nécessairement très élevé. Il faut une locomotive très puissante pour traîner un convoi dans la chaîne des Selkirk. Il est absurde de mettre en parallèle ce chemin et celui dont je parle.

M. BARKER : Vous avez fait la comparaison vous-même.

M. CHARLTON : J'ai fait la comparaison afin de montrer que la traction coûte plus cher lorsque les rampes sont fortes. Le but de mon raisonnement était de montrer que ce chemin devait avoir des rampes douces pour donner les résultats qu'on en attend. J'ai essayé de montrer franchement ce que coûtait la traction des convois de marchandises sur les autres chemins, et j'ai ajouté 25 pour 100 au coût afin de couvrir la différence de traction sur des rampes de 4:10 par 100, afin que ma comparaison soit plus juste. Au sujet de ce que M. Scott a dit j'ai ici ses paroles et je crois devoir les lire. Ce document porte la date du 20 août, M. Scott dit :

J'ai depuis quelque temps lu beaucoup de criprix moindre que coûte aujord'hui le transporter le grain depuis le Manitoba jusqu'à Québec entièrement par chemin de fer pour un prix moindre que coûte aujaurd'hui le transport par les lacs.

Je n'ai aucune hésitation à confirmer ce que vous avez dit.

Les rampes douces, les locomotives puissantes et les wagons de grande dimension, les rails pesantes et les ponts résistants ont révolutionné les transports par chemins de fer, et les transports par eau ne pourront plus faire de concurrence dans un avenir prochain aux transports par chemin de fer, surtout lorsque l'on sera obligé de se servir de vaisseaux de 7,000 tonneaux à Port-Colborne ou Buffalo, et de vaisseaux de 2,200 tonnes sur nos canaux jusqu'à Montréal, chiffres qui sont la limite actuelle.

Le renseignement suivant vous sera peut être utile si vous avez à parler de nouveau sur la question.

Sur la section la plus unie sur le chemin de fer du lac Saint-Jean nous avons une longue rampe de 6·10 par cent ou 31 pieds au mille. Nos locomotives modernes fabrique Baldwin, type Mogul, pesant 75 tonnes sans le tender, traînent tous les jours des convois de 2,000 à 2,020 tonnes, équivalant à 45 wagons portant chacun mille boisseaux de blé.

C'est ce que j'avais dit, non pas soixante wagons. M. Scott continue :

L'exploitation de notre chemin coûte cher à cause des rampes plus fortes que nous avons sur d'autres sections, et cependant le coût total de l'exploitation de ce chemin l'année dernière, y compris le personnel des bureaux, les installations terminales et autres dépenses n'a été que 89 cents par train-mille. M. Hays croit que pour un calcul de ce genre nous pourrions dire $1 par mille.

M. BARKER : Ces 89 cents sont-ils la moyenne par année?

M. CHARLTON : Je ne sais pas si l'honorable député connaît son affaire ou non. M. Scott dit que le coût par train-mille est 89 cents, mais je ne sais pas si sur son chemin on ne traîne pas que la moitié ou les trois quarts d'un convoi afin de diminuer le coût moyen par train.

M. BARKER : C'est là le coût moyen pour l'année. On ne calcule jamais le coût d'un train.

M. CHARLTON : M. Scott dit que c'est le coût moyen par train-mille, et je crois que M. Scott est un ami politique de l'honorable député.

M. BARKER : L'honorable député n'a pas demandé à M. Scott le nombre moyen de wagons sur ses trains.

M. CHARLTON : Il fait traîner autant de wagons qu'il peut ; il a fait traîner 45 wagons sur une rampe de 4.10. La dépense pour traîner 30 wagons sur une rampe plus forte est aussi grande que pour traîner 45 wagons sur une rampe plus douce.

Mon honorable ami M. Barker nous a lu un extrait quelconque disant que le pays au nord était un pays misérable et bien ordinaire. La gauche a applaudi ses paroles. Je suppose que mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre seraient très contents si tout le pays depuis Québec jusqu'à Winnipeg était un désert sans avenir. Je suis surpris de cette tendance de mes honorables amis à déprécier le pays, à dire qu'il ne vaut rien, et à applaudir chaque fois que quelqu'un dit comme eux. Je n'ai pas l'habitude d'avoir recours à des preuves de ce genre, mais l'exemple de mon honorable ami m'autorise à lui lire ce qui suit :

BONNE TERRE A ABITTIBI.

Les arpenteurs rapportent qu'il y a peu de roches dans ce district.

Toronto 21 septembre...M. T. G. Patten, de Little Currant, est le premier arpenteur de retour parmi ceux qui avaient été envoyés pour explorer la région du lac Abittibi. M. Patten et ses ingénieurs ont établi une base et ont tracé des lignes méridiennes à l'ouest du lac Abittibi. Sur tout le parcours des 66 milles où ces lignes ont été tracées M. Patten dit qu'ils n'ont trouvé que très peu de roc, presque tout le pays qu'ils ont traversé était composé de bonne terre glaise. En quelques endroits le terrain était humide, mais M. Patten dit que cela était dû surtout à la saison qui a été exceptionnellement pluvieuse.

Cela est un peu plus encourageant que les passages les plus défavorables que mon honorable ami a pu trouver dans un rapport quelconque.

M. ROSAMOND : Comment sont les 68 milles suivants?

M. CHARLTON : Les 68 milles suivants sont meilleurs ; le terrain est meilleur à

M. BROCK : Alors, allons à l'ouest.

M. CHARLTON : "Jeunes gens, allez à l'ouest" tel est le mot d'ordre. L'honorable député a voulu me ridiculiser à propos du flottage des billes. Je suppose qu'il a dû lui arriver souvent de faire le plongeon en flottant des billes. Il dit que ce chemin traverse des cours d'eau qui descendent vers le sud. Il me demande si je pourrais flotter des billes en remontant le courant. Mais je lui demanderai si ces cours d'eau qui descendent vers le sud ne descendent pas vers le chemin de fer, et je lui demanderai aussi combien de cours d'eau se dirigent vers le sud de ce chemin de traverse? En traverse-t-il beaucoup entre Québec et Winnipeg?

M. BARKER : Le rapport dit que le bois semble diminuer, lorsque vous approchez du tracé du chemin de fer.

M. CHARLTON : Mon honorable ami aurait dû se renseigner d'une façon plus certaine et étudier cette question plus impartialement.

M. ROSAMOND : A-t-on fait un tracé du chemin? A-t-on décidé s'il passerait au nord ou au sud du lac Abittibi ?

M. CHARLTON : On a fait un tracé au sud du lac Abittibi.

M. ROSAMOND : Où le chemin doit-il passer?

M. CHARLTON : Si mon honorable ami veut m'accompagner quelques-uns de ces matins je le lui montrerai. La Compagnie du Trans-Canada a fait une exploration sur une distance de plusieurs centaines de milles à l'ouest de Québec. Cette exploration a montré que des rampes de 6-10 étaient chose possible.

Je conversais l'autre jour avec l'ingénieur en chef de la compagnie qui m'a dit qu'il n'avait pas essayé à trouver des rampes moindres que 6.10 par cent, mais qu'il n'aurait aucune difficulté, s'il le fallait, à obtenir des rampes de 4.10 par cent ; seulement la construction du chemin coûterait plus cher. Des ingénieurs du Grand Tronc ont exploré le terrain depuis le lac Nipigon jusqu'à Winnipeg et ils rapportent qu'il est possible d'avoir sur cette ligne des rampes de 4.10 par cent. Depuis le point où les ingénieurs du Grand Tronc opèrent en ce moment jusqu'à l'endroit atteint par les arpenteurs du Trans-Canada, on sait que le pays, d'après le rapport de l'explorateur, est des plus favorables à la construction du chemin de fer, et il n'y a aucun doute que l'on pourrait obtenir les rampes désirées sur tout le chemin depuis Québec jusqu'à Winnipeg.

Au sujet de la richesse forestière du pays je dois dire que le chemin passe au nord de la ligne faîtière à l'ouest du lac Abittibi, et traverse les rivières tributaires de l'Orignal et d'Albany, et plusieurs rivières flottables qui descendent vers la baie James. Que les

cours d'eau coulent vers le nord ou vers le sud, ils seront toujours tributaires de ce chemin de fer pour tout le bois qui sera fait en haut du chemin, et je ne puis comprendre les prétentions de l'honorable député à ce sujet. Il nous dit ensuite d'après le rapport que tout le pays dans cette région descend en pente douce vers l'ouest. Si la pente est de 4 pieds au mille il ne devrait pas être difficile d'obtenir des rampes de 4.10, et quoique mon honorable ami puisse dire et supposer, nous avons pour nous appuyer le rapport officiel des ingénieurs du Trans-Canada, et je répète que nous pouvons obtenir des rampes de 4.10 par cent depuis Québec jusqu'à Winnipeg.

Au sujet du combustible pour les locomotives de chemins de fer il est reconnu que le bois est un combustible aussi bon et à aussi bas prix que le charbon. Outre cela il y a des quantités énormes de tourbe dans cette région. Ceux qui sont au fait de cette industrie de la tourbe me disent que l'on a découvert en Allemagne un procédé par lequel on fait avec la tourbe le combustible le plus désirable pour les fins domestiques et pour produire la vapeur ; de plus les produits divers que l'on extrait de la tourbe avant de la convertir en combustible payent les dépenses de l'exploitation. Si nous n'avions pas d'autre combustible nous pourrions utiliser la tourbe le long du chemin de fer pour chauffer les locomotives. L'ingéniosité de l'homme fournira les moyens nécessaires pour utiliser cette matière, de sorte que nous n'avons pas à nous inquiéter à ce sujet. Mon honorable ami, M. Brock, dit qu'il n'y aura jamais de trafic local sur ce chemin.

M. BROCK : Jamais.

M. CHARLTON: On a fait beaucoup de prédictions et de prophéties au sujet de ce chemin. Si quelques-uns de ceux qui les font vivent encore dans quelques années ils s'apercevront qu'ils ne sont ni prophètes ni fils de prophètes. Le pays à travers lequel le chemin passera donnera un trafic local considérable. Il faudra transporter les produits du sol et de la forêt. Mon honorable ami propose d'acheter 555 milles du chemin de fer du Pacifique depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur, la partie la moins rémunératrice du Canadien du Pacifique qui n'a pas de trafic local et qui n'en aura jamais, car il n'y a rien le long de cette ligne, ni bois, ni terres agricoles.

Le chemin proposé passe dans un pays entièrement différent. Ce n'est pas la chaîne des Laurentides, ce n'est pas non plus un pays de granit comme celui qu'on traverse depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur; ce n'est non plus un pays où il faut percer des tunnels, pratiquer des tranchées profondes et des rampes abruptes, mais un pays fertile, un pays propre à la colonisation, un pays où il y a beaucoup de bois, et qui fournira avant longtemps un trafic considérable au chemin de fer qui le traverse. L'honorable député dit que personne n'ira dans ce pays tant que l'on pourra aller dans les prairies de l'ouest. Mais comment se fait-il que la colonisation se dirige déjà dans ce pays, et tout ce qu'il faut maintenant c'est de lui donner des moyens de communications. Le défricheur intrépide, le bûcheron et le commerçant de bois établiront ce pays, et l'honorable député me permettra de lui dire—car j'ai moi-même abattu des arbres, et défriché la forêt—que le défricheur robuste avec sa hache, quelques provisions et une paire de bœufs ne craint pas de s'enfoncer dans la forêt où il défriche une terre et arrive à l'aisance en quelques années avec moins de capital qu'il en faut pour s'établir dans la prairie—beaucoup moins.

Si un homme va s'établir dans la prairie il lui faut de l'argent pour acheter le bois et le fer nécessaire à la construction de sa maison, de ses granges et de ses clôtures. Pour faire toutes ces choses il lui faut de l'argent, tandis que s'il s'établit dans la forêt, il construit sa maison en pièces rondes, et fait lui-même les planchers et la couverture. Tout ce qu'il lui faut acheter sont les vitres et les clous. Pour défricher sa terre, couper les arbres et les faire brûler il n'a pas besoin de capital. Il a quelquefois des misères à endurer, c'est vrai, mais c'est un brave, et en peu de temps il s'est acquis une terre et il a tous les conforts de la civilisation. Il est dans l'aisance et il vit heureux. L'honorable député ne connaît pas du tout la question. Il y a des colons qui préfèrent la forêt, et ce sont eux qui peupleront ce pays. Ils constituent la meilleure partie de notre population ; ils sont vigoureux, frugaux et patriotes ; ils ont confiance en eux-mêmes et ne craindront pas de s'avancer dans ce pays et de fournir un trafic local au nouveau chemin. N'ayez pas de crainte à ce sujet.

L'honorable député dit que ce chemin ne pourra fonctionner que pendant quatre mois de l'année sur douze. Ce serait malheureux. Mais, M. l'Orateur, ce chemin aura du trafic local sur tout son parcours, et en plus il pourra transporter la récolte en toutes saisons de l'année depuis les territoires de l'ouest jusqu'aux bords de la mer. Par ce chemin on aura l'avantage de transporter du blé en neuf jours, depuis la vallée de la rivière à la Paix jusqu'à Québec, moins que la moitié du temps qu'il faut aujourd'hui par n'importe quelle autre route. C'est là un avantage énorme que cette économie de temps. Par le nouveau chemin on pourra transporter du blé en été, le prendre à sa sortie de la batteuse et l'envoyer immédiatement jusqu'à Halifax et Saint-Jean pendant tout l'hiver. Le transport jusqu'à Québec pourrait être repris au printemps. Il ne sera pas nécessaire de mettre ce blé sur le marché avant un délai de cinq ou six mois, car il y aura assez de capitaux dans le pays et assez d'élévateurs pour conserver la récolte ; et le transport du blé pourra être réparti sur toute une année au lieu d'être fait précipi-

tamment en quelques mois comme aujourd'hui par les lacs avant la fermeture de la navigation. Ce sont là des questions à considérer. Ces obstacles avec lesquels nos honorables amis de la gauche veulent nous effrayer ne sont que des obstacles apparents; ils ne sont pas réels.

L'opposition voudrait faire croire au pays que le projet du gouvernement est mauvais. Elle demande au pays de la remettre au pouvoir et qu'elle achètera des chemins déjà construits ; elle achètera 555 milles d'un chemin qui passe entre des rochers, et elle augmentera d'autant la dette du pays ; elle propose d'ajouter une double voie aux chemins actuels depuis les lacs jusqu'au Nord-Ouest ; elle dépensera $150,000,000 et ne mettra pas $20,000,000 dans de nouveaux travaux. A mon avis, M. l'Orateur, le transcontinental du gouvernement est dans les intérêts du Canada. Il servira à la développer et devrait recevoir l'appui de tout le monde dans cette Chambre et dans le pays. Je lui porte en conséquence beaucoup d'intérêt et je regrette de voir que l'on entasse contre lui tant d'arguments qui n'ont pas leur raison d'être.

M. BARKER : J'aimerais à lire le paragraphe du discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que l'honorable député se préparait à lire. Ce discours à été prononcé le 26 mai dernier et la partie dont je vais parler se trouve à la page 3,463 dans les "Débats." L'honorable député a pris le livre dans ses mains mais n'a pas osé lire.

Ainsi, rendu à Buffalo, si la concurrence est vive, si les chemins de fer américains pour s'assurer ce trafic sont obligés de se contenter d'un profit dérisoire, le New-York Central peut transporter le grain à 50 cents la tonne soit 1:6 cent le boisseau.

On peut donc faire transporter du grain de Port-Arthur à New-York pour 3 cents le boisseau et, dans tous les cas, pour moins de 4 cents. Je considère qu'il nous est impossible, pour le présent, de lutter contre cette route. Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Québec ou Halifax, par voie ferrée aux mêmes taux que les lignes américaines.

M. CHARLTON : L'honorable député nous offre une diversion en lisant mon discours du 12 mai dernier, il le lit à la façon de la vieille Ecossaise qui faisait dire au huitième commandant "vous volerez". Comme l'honorable député laisse de côté la partie essentielle je pourrais peut-être la relire, mais je ne le ferai pas.

Je veux dire seulement que dans ce discours, je supposais que le chemin, si nous le construisons, sera un chemin de même genre que ceux que nous avons maintenant et je basais mes calculs sur les méthodes et moyens de transport d'alors. J'ai étudié à grands traits et à un point de vue favorable les conditions du chemin entre Québec et Winnipeg, et j'ai dit, comme l'honorable député le sait, que l'on avait prétendu qu'il était possible de transporter du blé depuis Buffalo jusqu'à New-York pour 50 cents la tonne ; dans ce prix n'était pas compté le coût de ramener les chars vides et l'on ne prétendait pas non plus qu'il y avait un profit, mais dans les calculs que j'ai fait ce soir au sujet du coût du transport du blé par chemin de fer entre Winnipeg et l'est, j'ai donné le prix réel des transports par ces chemins de fer. Les citations que l'honorable député fait de ce discours sont entièrement à côté du sujet, et enfantines.

M. BROCK : Il est curieux de voir comment les gens qui sont dans un mauvais pas s'y prennent pour en sortir. Je veux examiner pendant quelques instants les déclarations au sujet de ce projet qui va coûté $150,000,000 au pays. L'honorable député de Norfolk-nord nous a expliqué le plan tout au long ce soir, et ses prétentions sont si contraires à celles contenues dans son premier discours, que le pays n'y aura aucune confiance. Je ne puis pas comprendre comment le gouvernement puisse se laisser tromper par l'honorable député jusqu'au point de croire que l'on peut transporter du grain pour le prix qu'il a mentionné. Il a été si complètement désarçonné par la réponse de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), que je ne suis pas du tout étonné du spectacle lamentable qu'il nous a donné ce soir. La construction d'un chemin n'est pas chose si extraordinaire. Nous pouvons obtenir l'opinion des ingénieurs, nous pouvons faire explorer tout le pays dans un an, et tout ce que nous demandons au gouvernement de faire, tout ce que le pays veut qu'il fasse, c'est de retarder la construction de ce chemin de fer. La prétention que l'on ne peut pas attendre et autres raisons semblables, tout cela est usé. Nous savons tous que nous pouvons attendre. La question du privilège de transit ne presse pas. Les Etats-Unis ne nous attaqueront pas. Il n'est pas trop tard pour le gouvernement de changer ses plans. Nous ne demandons au gouvernement que de faire ce que tout le pays lui demande de faire ; et s'il peut nous soumettre un projet reposant sur des données montrant que la construction du chemin est possible nous serons très heureux de nous unir à lui et de l'aider à construire le chemin. Cette montagne d'informations ne nous donne seulement pas la souris de la fable. Au contraire les renseignements sont défavorables au projet du gouvernement. Tous les documents contredisent les prétentions émises devant cette Chambre au sujet de la riches se de ce pays, de ses forêts magnifiques, et des quantités énormes de pin rouge et de pin blanc. Les honorables députés devraient savoir que la vérité finira par se faire jour. S'il y a du bois dans ce district pourquoi ne pas nous en fournir la preuve, et alors nous pourrons y aller les yeux ouverts.

Maintenant, M. le président, j'ai un appel à faire au gouvernement. Je regrette que le premier ministre ne soit pas à son siège parce que je crois qu'il est réellement animé du désir de faire ce qu'il croit être dans l'intérêt du pays. Mais on l'a évidemment endoctriné. Je ne savais pas à cette époque que l'honorable député de Norfolk-nord lui-même, fût si pénétré de son sujet. Il l'était tellement qu'il s'est lancé dans des suppositions au sujet de la quantité de grain que l'on pourra transporter, car il n'a pas de renseignements précis. Pas un homme d'affaires, laissant toute question politique de côté, ne voudrait placer son argent dans un projet de ce genre. Je crois que l'honorable député de Norfolk-nord serait l'homme pour rédiger un prospectus de compagnie interlope. Il nous parle de riches forêts et de terres agricoles produsant des pommes de terre si grosses que nous serions portés à rire si la chose n'était pas si sérieuse. Je puis assurer le gouvernement que le pays veut avoir des informations. Celles que nous avons sont si limitées, si incertaines, que j'espère que le gouvernement consentira à accorder le délai que nous demandons. Je ne parle pas pour le plaisir de parler ni pour la satisfaction de m'opposer à un chemin de fer qui devra faire du bien au Nord-Ouest. Je veux tout autant que n'importe quel député de la droite, faire du bien au Nord-Ouest. Mais je prétends que le plan du chef de l'opposition donnera un soulagement plus prompt au Nord-Ouest et à beaucoup moins de frais que le projet du gouvernement.

Si votre désir est de transporter le grain jusqu'à Québec ou Halifax, le plan du chef de l'opposition se réalisera. L'honorable député de Norfolk-nord a parlé du grain de la rivière à la Paix. Je ne crois pas que jamais l'on puisse transporter dans l'est le grain de la rivière à la Paix. Ce grain prendra la route de l'océan Pacifique, et sera transporté en Chine ou au Japon sous forme de farines. Le commerce de farines dans cette direction sera plus profitable que le commerce de blé, et l'on en expédiera des milliers et des milliers de quintaux. Il est inutile de songer à transporter du grain de la rivière à la Paix jusqu'à Québec ; cela est impossible. Le plus loin dans l'ouest où l'on peut aller chercher du grain sera Edmonton, et de cet endroit vous pouvez le transporter à meilleur marché par le lac Supérieur. L'honorable député de Norfolk-nord n'a pas fait bien comprendre, à ceux auxquels il a demandé ces renseignements, ce qu'il voulait. Si ceux à qui il s'est adressé avaient su qu'il se proposait de transporter deux milles tonnes sur chaque convoi, ils lui auraient donné une estimation bien différencte. Il est ridicule d'estimer le coût d'un convoi de douze wagons de la même manière que celui d'un convoi formé de 45 ou de 60 wagons. Je conseillerai donc au gouvernement de consulter d'autres autorités en la matière, de se consulter aussi avec ses amis du Grand Tronc et d'obtenir leur consentement pour le retrait de ce bill en attendant une autre session.

M. HENDERSON : Les chiffres que nous a donnés ce soir l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ont renversé toutes les idées que j'avais au sujet des transports par chemin de fer. La différence entre les chiffres de l'honorable député de Norfolk-nord au sujet du coût possible du transport du grain dans l'avenir et le coût actuel sur des chemins semblables est si grande que je suis porté à croire que l'honorable député s'est beaucoup trompé dans ses calculs. S'il ne s'est pas trompé, il faut que la Compagnie du Grand Tronc ait jusqu'à présent saigné à blanc les cultivateurs et les commerçants de grains, pour me servir de l'expression que l'honorable ministre du Commerce, le très honorable sir Richard Cartwright, avait l'habitude de se servir en parlant des méfaits de la politique nationale. Je ne crois pas que la Compagnie du Grand Tronc remercie l'honorable député de Norfolk-nord d'avoir dévoilé ce soir le système d'extorsion pratiqué par elle à l'égard des habitants de ce pays. Je me propose de faire quelques comparaisons, et je laisserai à la Chambre le soin de dire si les calculs de l'honorable député sont acceptatbles ou non, car je dois le répéter, s'ils l'étaient, on serait en droit de dire que le chemin de fer du Grand Tronc et d'autres chemins de fer dans le pays, ont certainement fait payer aux cultivateurs des prix exorbitants pour le transports de leurs céréales, des prix dépassant tout ce que l'on peut concevoir. Prenons pour point de comparaison le Grand Tronc entre Oakville et Montréal. Je ne crois pas qu'il soit possible que le transcontinental ait jamais de rampes plus favorables que celles de ce chemin sur les rives du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, car le chemin va toujours en descendant et conséquemment ne peut pas avoir de montées aussi fortes que celles dont parle le député. On nous dit que le nouveau chemin sera fait d'après le modèle du Grand Tronc entre Toronto et Montréal, que ce sera un chemin aussi bon, et qu'il n'est pas nécessaire qu'il soit meilleur. Supposons que l'on puisse obtenir sur le nouveau transcontinental des rampes aussi douces que sur le Grand Tronc depuis le comté de Halton jusqu'à Montréal, je crois que la comparaison serait juste. Je regrette que l'honorable député quitte la Chambre parce que je voudrais lui demander des explications au sujet des chiffres que je vais soumettre. Depuis Oakville jusqu'à Montréal, la distance est de 354 milles et la Compagnie du Grand Tronc fait payer 7:20 cents pour transporter un boisseau de grain sur cette distance. D'après les calculs de l'honorable député, d'une piastre par train-mille, avec 50 cents en plus, la Compagnie du Grand

Tronc devrait pouvoir transporter du grain depuis Montréal jusqu'à Oakville pour 1:18 cent par boisseau.

M. BROCK : Combien demande-t-elle aujourd'hui?

M. HENDERSON : Elle exige 7.20 cents, ou 6.2 cents de plus que le prix que l'honorable député nous donne comme devant être celui que fera payer le nouveau transcontinental depuis Winnipeg jusqu'à Québec. Je demanderai à l'honorable député si ce n'est pas une comparaison juste? J'appliquerai le même raisonnement à Brampton qui est éloigné de 354 milles de Montréal. Le Grand Tronc prend aujourd'hui 7.20 cents pour transporter un boisseau de grain depuis Brampton jusqu'à Montréal, mais d'après les calculs de l'honorable député, elle devrait pouvoir le transporter pour 1.18 cent par boisseau ; la Compagnie du Grand Tronc fait donc payer 6.2 cents de plus par boisseau qu'elle devrait aux habitants du comté de Peel, qui est représenté par mon honorable ami à ma gauche (M. Blain), soit 500 pour 100 de plus qu'un tarif raisonnable.

Prenons un autre endroit. Depuis Collingwood jusqu'à Montréal, la distance est de 402 milles, et le coût du transport d'un boisseau de blé par le Grand Tronc est de 8.40 cents. D'après la prétention de l'honorable député, au sujet du prix entre Winnipeg et Québec, la Compagnie du Grand Tronc devrait pouvoir transporter du blé depuis Collingwood jusqu'à Montréal, pour 1.34 cent, tandis qu'elle fait payer. 7.6 de plus qu'elle a droit. Prenons maintenant Peterborough, et sûrement on ne pourra pas prétendre que le chemin depuis Peterborough jusqu'à Montréal, par le Grand Tronc, n'a pas des rampes aussi faciles que l'on pourra trouver sur un chemin traversant la ligne faîtière neuf fois depuis Winnipeg jusqu'à Québec. La distance entre Peterborough et Montréal est de 286 milles. Le prix du transport d'un boisseau de grain par le Grand Tronc est de 6 cents, et sans doute que le chemin de fer du Pacifique exige le même prix. D'après le taux que nous fait espérer l'honorable député, sur le nouveau transcontinental, le transport de Peterborough, à Montréal, devrait coûter moins d'un cent, soit .95 de cent par boisseau, ce qui montre que la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Pacifique font payer aux cultivateurs et aux commerçants de grains de Peterborough 5.05 par boisseau de plus que le prix pour lequel on pourra faire transporter le grain par le nouveau transcontinental depuis Winnipeg jusqu'à Québec, ou en d'autres termes, qu'elles exigent 500 pour cent de plus que le taux auquel elles auraient équitablement droit. De Midland jusqu'à Montréal, distance de 388 milles, le prix du transport d'un boisseau de blé est 8.40 cents. D'après la prétention de l'honorable député ce grain devrait être transporté de Midland à Montréal pour 1.30 cent le boisseau, ce qui prouverait alors que la Compagnie du Grand Tronc fait payer 7.10 cents de trop. Il me suffira, je crois, de citer ces chiffres pour montrer l'absurdité absolue des calculs de l'honorable député. Je ne vois pas comment il peut les mettre d'accord avec les taux actuels. A mon avis il y a des réformes à faire dans les tarifs de transport du Grand Tronc et du Pacifique, si ces prix sont réellement aussi exorbitants que l'indiqueraient les chiffres de l'honorable député. Mais il est plus juste de croire que l'honorable député s'est absolument trompé dans ses calculs, ainsi que l'a montré mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker). On ne peut reposer aucune confiance dans les chiffres de l'honorable député, et j'espère que le gouvernement ne les prendra pas pour base de ses calculs au sujet du transcontinental, qu'il décide de le construire immédiatement ou qu'il en remette la construction à une autre année.

M. BELL : M. le président, je crois qu'une étude attentive des chiffres donnés par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) montrera qu'il a dû se tromper quelque part. La plus grande partie de son raisonnement est basée sur la prétention qu'un convoi peut peser deux mille tonnes. Il nous a cité M. Scott, du Grand-Nord, qui nous dit qu'un convoi comprend 45 wagons, chaque wagon contenant 1,000 boisseaux, et il a pris cela pour base de ses arguments tandis qu'au lieu de peser 2,000 tonnes un convoi de ce nombre de wagons ne pèse que 1,323 tonnes, ou les deux tiers de deux mille. Il y a donc là un premier écart d'un tiers entre les chiffres de l'honorable député et les chiffres réels. L'honorable député nous a cité aussi plusieurs fois des renseignements qu'il tient des ingénieurs employés présentement à localiser le transcontinental proposé.

Si les honorables députés de la droite ont obtenu les informations de ce genre, ceux de la gauche ont le droit d'exiger qu'on les leur communique.

M. CHARLTON : J'ai dit que c'était l'ingénieur du Grand Nord qui m'a fourni ces renseignements. Ils n'ont donc pas de caractère officiel. J'ai rencontré cet ingénieur en compagnie de M. Scott, vendredi dernier, et j'ai obtenu de lui ces renseignements que je suppose exacts.

M. BELL : Vous parlez en ce moment des explorations du Trans-Canada ?

M. CHARLTON : Oui, il avait la direction des explorateurs et ingénieurs du Trans-Canada, et je crois qu'il s'est mis en communication avec le Grand Tronc.

M. BELL : Il est malheureux que les députés de la gauche ne soient pas mis en possession de ces renseignements.

M. CHARLTON : Vous les avez comme je les ai eus ; excepté que c'est moi qui vous les communique.

M. BELL : J'ai entendu dire plusieurs fois dans les corridors que le gouvernement recevait des informations des ingénieurs qui sont sur le terrain, et je crois que d'autres honorables députés que celui de Norfolk l'ont dit aussi dans cette Chambre. Si le gouvernement est en possession de telles informations il est important qu'elles soient déposées sur le bureau de la Chambre afin que tous les députés puissent y avoir recours dans la discussion. On doit se rappeler cependant que les explorations du Trans-Canada ont été faites bien au nord de la route proposée du Grand-Tronc-Pacifique. Les informations obtenues des ingénieurs du Trans-Canada ne peuvent donc avoir aucune relation avec les rampes du futur Grand-Tronc-Pacifique. Le seul pays où la construction du chemin de fer pourrait être facile est probablement la plaine formée de sol d'alluvion qui se trouve au pied de la baie James et dont le Dr Robert Bell parle comme d'un bassin étroit de 200 milles d'étendue enfermé au nord, à l'est et à l'ouest dans un rempart circulaire de rochers, qui en forme la frontière. Conséquemment cette zone d'alluvion est enfermée de chaque côté par des obstacles considérables ; la déclivité du terrain y est grande, ce qui explique les nombreuses chutes d'eau dont on parle dans les rapports. Tel étant le cas il n'est donc pas certain ainsi que l'a prétendu l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) que l'on puisse construire dans ces parages un chemin de fer dont les rampes maxima seraient de quatre dixièmes par cent au mille ; c'est là la base de tous les autres arguments de l'honorable député, et si cette base manque, alors tous les chiffres qu'il a alignés avec beaucoup d'art pour prouver que le blé pouvait être transporté à un taux étonnamment bas ne valent rien.

M. CHARLTON : J'ai basé mes calculs sur une rampe de six dixièmes, et les résultats étaient satisfaisants ; mais j'ai aussi fait des calculs sur une base de quatre dixièmes.

M. BELL : D'après ce que je connais, le Trans-Canada devait passer à travers le pays le plus facile et le plus uni que l'on puisse voir aucune part, et cependant l'ingénieur, M. Doucet, ne m'a jamais dit qu'il espérait pouvoir obtenir des rampes moindres que six dixièmes. L'honorable député (M. Charlton) a dit que les ingénieurs n'ont parlé que de rampes de six dixièmes parce que c'était tout ce qu'ils cherchaient. J'ai peine à croire que les ingénieurs du Trans-Canada n'ont pas essayé d'obtenir la rampe la plus douce possible, parce que les promoteurs du Trans-Canada qui demandaient de l'aide au gouvernement et des souscriptions au public faisaient reposer leur cause sur le fait qu'ils pouvaient construire un chemin à rampes extraordinairement faciles, ce qui leur permettrait de transporter à des prix très bas le bois dans l'ouest et le blé à Québec.

M. CHARLTON : L'ingénieur m'a dit qu'il n'y aurait aucune difficulté à faire des rampes de quatre dixièmes ; seulement, cela coûterait un peu plus cher que de se contenter de six dixièmes.

M. BELL : Naturellement, si l'on dépense plus à construire le chemin on obtiendra des rampes plus douces, mais pour pouvoir faire du transport à des prix aussi bas que ceux cités par l'honorable député de Norfolk il faut que le chemin ait été construit comparativement à bon marché. L'honorable député n'a pas tenu compte de tous les frais que nécessiterait l'établissemnt de rampes de quatre dixièmes par cent, car la construction d'un chemin de ce genre coûtera très cher, et ce n'est pas avec $28,000 par mille, coût auquel le ministre des Finances fixe la construction de ce chemin que l'on pourra faire des travaux assez considérables pour obtenir ces rampes dans un pays qui offre des difficultés.

Il est très difficile suivant moi de soutenir la prétention que l'on peut transporter du blé de Winnipeg pour six cents et une fraction par boisseau, et encopre plus difficile à croire, si nous tenons compte du fait que ce chemin depuis Winnipeg jusqu'à Québec, sur une distance de plus de 400 milles, traverse le même pays que traversent le chemin de fer Canadien du Pacifique et le "Central Northern Railway". Malgré toute la pression que le gouvernement du Manitoba a pu exercer sur ces chemins de fer, et malgré son pouvoir de faire fixer les taux de transport au plus bas prix possible en retour des avantages accordés à ces chemins de fer ; malgré aussi toute la pression que l'opinion publique et autres influences ont pu exercer, il a été impossible de faire réduire à moins de 8.4 cents par boisseau le prix du transport du blé depuis Winnipeg jusqu'à Fort-William, une distance d'environ 400 milles.

M. CHARLTON : Depuis Brandon.

M. BELL : Oui, cela comprend des points autour de Brandon et cependant l'honorable député de Norfolk demande à cette Chambre de croire qu'il serait possible de transporter par le nouveau chemin du blé depuis Winnipeg jusqu'à Québec par les provinces d'Ontario et Québec, trois fois la distance entre Fort-William et Winnipeg pour les trois quarts du prix. C'est une prétention trop forte, et il faudrait des preuves bien certaines pour que l'on puisse l'accepter, surtout lorsque nous sommes sans informations d'un caractère positif au sujet du chemin proposé. Je dis que c'est trop demander à la Chambre que de vouloir lui faire donner une décision sur une prétention aussi extraordinaire.

M. CHARLTON : Mon honorable ami me permettra de lui dire que dans la discussion de cette question, je veux en toute franchise et justice tenir compte de tous les faits. J'ai bien distinctement déclaré que

lorsque j'ai fait ces calculs du coût du transport du grain que je les basais sur le coût réel du transport par mille, qui comprend toutes les dépenses d'exploitation du chemin, mais non pas l'intérêt sur le coût de construction du chemin. Il faudra tenir compte de cette dépense et cela nécessairement augmentera les prix de transport. Mon honorable ami ne paraît pas tenir compte de cet élément, et il pourrait se faire que les chiffres que j'ai donnés seraient plus bas qu'ils seront lorsqu'on aura fait entrer le coût de construction.

M. BELL : Je puis avoir été injuste envers l'honorable député ; mais j'ai cru qu'il basait ses chiffres sur l'estimation d'une piastre par train-mille, et de plus sur la supposition qu'un convoi pouvait contenir 2,000 tonnes. Au sujet du chemin de fer du lac Saint-Jean j'ai montré que les chiffres de M. Scott ne donnaient pas 2,000 tonnes par train, mais seulement 1,300. Voyons maintenant quel'es seront les charges fixes à payer sur ce chemin et quel effet elles auront. Supposons que ce chemin réussisse à transporter 30,000,000 de boisseaux de blé dans un année, c'est-à-dire les trois quarts du blé expédié de Winnipeg l'année dernière, si les chiffres de l'honorable député de Norfolk-nord sont corrects, les recettes brutes provenant de ce trafic énorme ne seraient que de $900,000, tandis que l'intérêt que la compagnie aurait à payer au gouvernement du Canada sur le coût du chemin s'élèverait virtuellement à $1,500,000 ; de sorte qu'à moins d'avoir d'autres sources considérables de revenu, que l'on ne peut pas apercevoir dans le moment, le chemin après avoir transporté ce blé sera encore de $600,000 en déficit pour payer l'intérêt dû au gouvernement. Je ne crois pas nécessaire cependant de prendre les arguments de l'honorable député de Norfolk-nord trop au sérieux tant qu'il n'aura pas soumis à la Chambre des chiffres plus faciles à vérifier. Ceux qu'il offre à la crédulité des membres de cette Chambre sont si improbables que tout son raisonnement ne mérite réellement pas qu'on s'en occupe. Je ne sais pas ce qui a pu engager l'honorable député à reprendre la discussion de cette partie du problème du transport par chemin de fer, et je crois que la chose était inopportune.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) semble se complaire à accuser ses adversaires de vouloir faire perdre le fil d'une discussion, mais si jamais quelqu'un a été coupable de cette faute et a réussi pendant un temps considérable, c'est bien l'honorable député de Norfolk-nord ce soir.

Nous discutons une proposition bien définie : l'amendement proposé par le chef de l'opposition, et je dois avouer que bien que j'aie toujours vu l'honorable ministre des Finances plein de ressources pour répondre aux attaques de ses adversaires, ils a montré ce soir qu'il était incapable de répliquer aux arguments du chef de l'opposition, et de fait n'y a pas répondu. Il a ressuscité la très vieille affaire du marché fait par le gouvernement de feu sir John Macdonald avec le chemin de fer Canadien du Pacifique il y a 20 ans. Au moment critique l'honorable député de Norfolk-nord est venu à sa rescousse et il a détourné la discussion sur des questions qui ont été traitées il y a un mois, et depuis une heure ou plus le temps de la Chambre a été consacré à des discussions concernant le coût problématique du transport des marchandises sur un chemin de fer idéal, que j'aimerais bien à voir se réaliser bien que je n'y ai pas confiance. Pour revenir au sujet qui est réellement devant la Chambre je dois dire que l'opposition ne peut pas trop défendre la position prise par son chef. Son amendement ne demande rien de plus au gouvernement que ce qui est contenu dans la proposition soumise par le gouvernement lui-même.

Par ce contrat—et, jusqu'à un certain point, c'est la base de toutes les dispositions qui s'y trouvent—la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'oblige de faire faire à la Compagnie du Grand Tronc certaines choses: cette dernière soutiendra la nouvelle compagnie ; elle lui fournira les fonds ; elle devra voir, plus tard, autant que possible, à ce que la nouvelle compagnie agisse de manière à assurer au pays tous les avantages que la population est en droit d'attendre du sacrifice qu'on lui demande de faire. Quant le chef de l'opposition, sans aller au delà des termes du contrat, sans rien suggérer de nouveau, demande au gouvernement de mettre dans le projet certains mots qui fassent disparaître tout doute sur l'obligation que prend la Compagnie du Grand Tronc, le gouvernement, au lieu d'accéder à une proposition aussi raisonnable, et sans donner de raison de son refus, rappelle ce qui s'est fait avec la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique. Mon honorable ami le ministre des Finances se lance, avec beaucoup d'ingéniosité, dans de nombreuses considérations, dont aucune, à mon sens, n'a rapport à la question.

La gauche, non plus que son chef, ne demande rien de nouveau : elle demande simplement au gouvernement d'ajouter au projet quelques mots qui nous garantissent que la nouvelle compagnie fera ou ne fera pas ce que le bill a précisément pour objet que la Compagnie du Grand Tronc fasse ou ne fasse pas. Bien que le chef de l'opposition ait clairement démontré que, dans ce contrat, la Compagnie du Grand Tronc est tout, bien que le gouvernement se soit efforcé de convaincre la Chambre et le pays de l'extrême importance qu'il y a d'intéresser cette compagnie dans l'entreprise, et de mettre à sa charge quelques-unes des responsabilités qui découlent du projet, le gouvernement n'en persiste pas moins dans son refus de considérer la proposition que fait le chef de l'opposition d'insérer dans l'acte telles expressions qui assurent de la part du Grand Tronc

la parfaite exécution des choses mêmes que l'on croit que le contrat implique. Le chef de l'opposition a fait voir que le Grand Tronc n'est pas directement lié, qu'il aura cependant tout pouvoir sur la nouvelle compagnie, que la majeure partie des actions lui appartiendra, qu'il pourra diriger à son gré les actes de la nouvelle compagnie, élire ses directeurs, régler, changer sa conduite, faire d'elle, en un mot, ce qu'il voudra. Ces divers points établis, le chef de l'opposition fait voir l'intérêt qu'aura le Grand Tronc à éluder l'intention de ce contrat, et à se servir de la nouvelle compagnie pour avancer ses affaires à Portland, négligeant Québec et Montréal. Il n'est pas douteux que dans son discours, mon honorable ami le chef de l'opposition ait en vue, dans une certaine mesure, les intérêts de la Nouvelle-Ecosse, qu'il représente ici. Chacun sait combien cette province désire que le nouveau chemin de fer serve à détourner au profit des provinces maritimes le trafic des grains, en tant du moins qu'il est possible de les y amener en hiver. Mon honorable ami n'ignore pas que, dès les premiers pourparlers relatifs à ce chemin, les provinces maritimes ont exprimé leur crainte de le voir passer tellement au nord qu'il y aurait danger que le trafic des grains continuât sa route vers Portland. Sachant tout cela, le chef de l'opposition a voulu que le gouvernement lui concédât une légère modification du contrat qui en assurât l'exécution d'une façon plus certaine encore, et moyennant laquelle rien ne pût empêcher que les promesses faites aux provinces maritimes ne soient remplies. Le ministre des Finances feint de ne pas comprendre, et parle de divers sujets étrangers à la question ; il dit que les provinces maritimes ont été trompées par un autre gouvernement ; il ne veut pas voir que les provinces maritimes sont dans le cas d'être trompées par le présent gouvernement ; il détourne volontairement son attention de ce que dit le chef de l'opposition, et cherche à en détourner également l'attention de la Chambre et du pays. Apparemment il n'est pas disposé à tenir compte de ces raisons. L'honorable député de Norfolk-nord vient à sa rescousse, et soulève une nouvelle question, qui, pour le moment, dirige l'attention de la Chambre d'un autre côté. Cela tend à prouver qu'il y a du mystère au fond de l'affaire. Pourquoi le gouvernement s'obstine-t-il dans ce refus injustifiable? Pourquoi, parce qu'il est de la plus haute importance pour le Canada que le Grand Tronc soit partie à ce marché, pourquoi le gouvernement ne veut-il pas consentir à ce qui semble être une proposition raisonnable? Pourquoi ne pas accepter un amendement qui ne ferait qu'enlever tout doute à la chose, et nous garantirait, de façon sûre et certaine, que ce que nous croyons être l'esprit du contrat en serait la lettre même, qu'il faudrait exécuter sans écart possible.

Le gouvernement nous a donné à supposer que la Compagnie du Grand Tronc est l'âme de cette entreprise, que c'est elle qui doit fournir les fonds nécessaires, donner les garanties voulues, faire sortir des mains du gouvernement la division de l'est une fois complétée, l'outiller, la faire fonctionner, donner à la nouvelle compagnie le trafic de l'ouest, empêcher que ce trafic ne soit détourné des ports canadiens, amener ce trafic à des ports canadiens par des voies canadiennes.

Il semble que cela ait été le but du gouvernement et son espérance en préparant cette législation. Est-il donc si déraisonnable de demander que ce but, que cette espérance, reçoivent une consécration encore plus formelle par l'addition de quelques mots, qui ne changeront en rien le sens du contrat, mais forceront la compagnie à remplir les obligations qu'assume la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne peux pas concevoir quelle raison le gouvernement a de ne pas accéder à une demande aussi juste à mon sens. Il y a du louche dans tout cela, ou le gouvernement n'hésiterait pas à donner son adhésion à une proposition qui répond si bien au vœu qu'il a lui-même exprimé. On ne fait nul cas des observations de la gauche, et, loin qu'on y réponde, on les évite. On discute autre chose, et l'on fait perdre à la Chambre près de deux heures à discourir sur tout ce qui s'est dit jusqu'ici, à ressasser les idées extravagantes du député de Norfolk-nord. C'est ainsi que l'on tente de faire oublier l'importante question qui doit nous occuper. Qu'est-ce que cela signifie ? Qu'est-ce que cela peut bien signifier, sinon que le gouvernement est impuissant à obtenir du Grand Tronc les conditions que la Chambre demande ? Cela doit vouloir dire que, quand la Compagnie du Grand Tronc est venue demander de l'aide au gouvernement pour la construction d'un chemin dans l'ouest, où le gouvernement et la compagnie ont l'un et l'autre des intérêts à ménager, et où les affaires offrent les plus belles perspectives, le gouvernement a voulu profiter de la circonstance et imposer à la compagnie la construction de cette longue voie de l'est. Et, pour obtenir que le représentant de la compagnie acceptât ce marché le gouvernement a dû consentir aux conditions qu'il a plu à la compagnie de faire. C'est inutilement que la gauche presse le gouvernement de lier la compagnie ; il n'est plus au pouvoir du gouvernement d'obtenir les conditions que nous demandons. On nous dit bien que le Grand Tronc, dans une certaine mesure, est absolument lié ; mais, si nous examinons le contrat de plus près, nous n'y trouvons qu'une garantie, celle que la compagnie devra dépenser sur la division de l'est cinq millions de dollars en matériel roulant, et qui pourra être confisqué si la compagnie ne remplit pas ses obligations. Mais, comme l'a très bien fait remarquer mon honorable ami le député de Victoria-nord (M. Hughes), quand même la compagnie dépenserait la somme entière de $5,000,000 en achat de matériel roulant, qu'y perdrait-elle

au bout de dix ou quinze ans ? Un matériel détérioré, ne valant pas plus de 2 ou 5 millions. C'est un bien mince sacrifice à faire pour le Grand Tronc, qui désire avoir accès le plus vite possible, et avec l'aide du gouvernement, à cette riche partie du pays, qui devra fournir, dès que les rails y seront posés, un trafic considérable. Croyez bien cependant que le Grand Tronc ne perdra rien et qu'il le sait. Il surviendra bien des changements d'ici à vingt ans. Avant que le chemin ne soit terminé, il s'écoulera bien dix ans ; et, pendant dix autres années, la compagnie pourra rester en possession du chemin, sans être obligée de payer d'intérêt. Que de changements peuvent survenir pendant vingt ans. Il est certain que presque tous ceux qui sont engagés dans la discussion des termes de ce contrat auront cessé de prendre une part active aux affaires publiques ; et il sera alors impossible, soyez-en sûrs, d'obtenir de la compagnie une compensation quelconque, pour le cas où elle aurait manqué à ses obligations. Avec un contrat aussi vague, il n'y a pas le moindre doute que si, dans vingt ans, la compagnie vient se plaindre auprès du gouvernement d'alors d'avoir été forcée de prendre, sans profit pour elle un chemin dont elle n'avait pas besoin, pour aider le gouvernement du jour dans la construction de 1,400 milles de chemin n'ayant d'utilité que pour la colonisation, le gouvernement se croira justifiable de relever la compagnie de ses obligations.

Or, les membres de l'opposition ne sont pas d'avis de laisser les choses dans une telle condition. Si, dans le contrat, la Compagnie du Grand Tronc est derrière la nouvelle compagnie, si c'est elle qui doit exécuter les conditions du contrat, si c'est elle qui garantit à la population des vieilles provinces que le trafic de l'ouest traversera ces provinces et ira prendre la mer à des ports canadiens, nous disons que cela doit être rendu parfaitement et absolument clair, qu'il ne doit pas y avoir lieu de douter que le Grand Tronc, en acceptant l'aide qu'il accepte, le fait à des conditions qui lui sont parfaitement connues. Une telle proposition me paraît être très raisonnable, très juste ; je ne vois pas que, jusqu'ici, on y ait fait de réponse satisfaisante. Cependant le gouvernement veut forcer l'opposition—c'est le mot—à accepter ce contrat tel qu'il est. Le gouvernement tient à ce que le peuple accepte ce marché tel que rédigé. A vrai dire, le gouvernement refuse à l'opposition toute chance de faire quoi que ce soit dans la circonstance. Le gouvernement aura à porter l'entière responsabilité de cet état de choses. L'opposition a fait son devoir en indiquant les changements qu'elle croit qu'il faudrait faire dans l'intérêt public.

Le contrat, comme le gouvernement l'avait d'abord prétendu, n'est pas intangible. Des modifications y ont déjà été faites. S'il en était autrement, ce serait une folie de discuter, ce serait perdre son temps. Si la Chambre n'avait pas le droit d'autoriser le gouvernement à faire des changements, si le gouvernement n'avait pas le droit de faire ces changements, à quoi bon discuter? Donc, les changements que nous proposons peuvent être faits, et nous disons qu'ils doivent l'être ; mais le gouvernement nous répond en nous opposant un de ses partisans, apparemment chargé de détourner entièrement l'attention de la Chambre du sujet que nous avons mis à l'étude. Pour nous, membres de la gauche, nous ne faisons que notre devoir en signalant les changements que nous jugeons nécessaires. Quand le ministre des Finances aura à rencontrer la population des provinces d'en bas, je crois qu'il fera bien d'adopter une autre manière de raisonner, s'il veut justifier sa conduite, et de laisser de côté les mauvaises administrations d'antan, et les conventions mal rédigées que l'on a pu faire il y a vingt-cinq ans. Il ne suffit pas, pour faire oublier au peuple une faute que l'on commet aujourd'hui, de lui dire qu'un autre gouvernement, il y a un quart de siècle, a fait la même faute. Les conditions sont changées depuis ce temps-là. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été entreprise sous la pression d'une nécessité qui forçait les divers gouvernements qui se sont alors succédé à aller de l'avant, et cela dans des circonstances où il était difficile tant aux gouvernements qu'aux entrepreneurs de savoir au juste ce que l'on pouvait faire. Il fallait faire de grandes concessions pour engager une compagnie à se charger de pareils travaux. Aujourd'hui, tout est changé. La Compagnie du Grand Tronc sait fort bien, comme le savent d'ailleurs tous ceux qui sont intéressés dans les affaires de chemins de fer, qu'il y a dans l'ouest, au delà du lac Winnipeg et dans la direction d'Edmonton, une vaste région, d'une fertilité extraordinaire, que peuplera bientôt tout un monde de producteurs. Aucune autre partie du pays n'offre aujourd'hui un champ plus vaste à l'émulation de ceux qui contribuent en ce moment à l'extension de notre réseau de voies ferrées. Nous traitons avec des hommes qui connaissent à fond tout ce qui concerne la construction des chemins de fer au Canada ; et rien ne nous empêche d'exiger de la compagnie à qui nous accordons ce marché avantageux tout ce que nous pouvons raisonnablement demander pour la population des vieilles provinces canadiennes qui vont payer leur large part du coût de ces travaux.

M. OLIVER : Jusqu'ici, je n'avais pas bien saisi la portée de l'amendement que l'on propose ; mais l'honorable député qui vient de reprendre son siège m'a pleinement éclairé sur ce point. Il est évident que c'est pour créer, dans l'esprit de ceux qui habitent les provinces maritimes, l'impression que leurs intérêts sont méconnues dans ce projet.

On a vu, il y a quelques jours, des députés de la gauche se donner le même mal pour faire entendre à la partie centrale du Canada que le projet méconnaît également ses intérêts en étendant cette voie jusqu'aux provinces maritimes. L'argument a paru alors avoir beaucoup de valeur ; mais on y a aujourd'hui victorieusement répondu, en faisant voir que le projet ne protège pas suffisamment les intérêts des provinces maritimes. On peut dire, toutefois, pour les provinces maritimes, que la construction d'un bout de chemin qui, au dire de leurs amis d'ici, va coûter la jolie somme de 15 millions, montre bien les bonnes dispositions du parlement, ou, tout au moins, du gouvernement, à leur égard. C'est une bonne preuve que le gouvernement a quelque intention de faire fonctionner ce bout de chemin, et de le faire fonctionner au profit des provinces maritimes. Il me semble que $5,000,000 valant de matériel roulant suffisent amplement à assurer le fonctionnement de ce chemin. Pour les membres de l'opposition, ce n'est qu'une bulle d'air, un souffle ; mais je crois que, pour un chemin de 15 millions, 5 millions de matériel roulant sont tout ce qu'il faut; et, si cette garantie n'est pas suffisante, l'article 25 du contrat, qui traite du bail que le gouvernement doit faire à la compagnie, fournit d'autres moyens d'assurer le succès de l'entreprise. Cet article se lit comme suit :

Ledit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et dispositions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la bonne mise à exécution du présent contrat.

Si donc la garantie de 5 millions ne suffit pas, cet article nous permettra, je suppose, d'en demander d'autre. Mais ce n'est pas des garanties que veulent nos amis. Leur désir est de créer un état de choses impossible, de faire au gouvernement et à la Compagnie du Grand Tronc, au nom des provinces maritimes, des demandes auxquelles le gouvernement ne doit pas consentir, et auxquelles le Grand Tronc ne peut pas accéder dans une telle entreprise. Si ce sont des garanties que veulent ces messieurs, eh bien, qu'ils disent quelle sorte de garanties fera leur affaire, et qu'ils veuillent bien, en les demandant, se conformer aux dispositions de cet article. Mais ce n'est pas cela qu'ils cherchent. Comme je l'ai dit, ce qu'ils veulent, c'est de créer un état de choses impossible qui leur permette de continuer à demander ce qu'ils ne peuvent pas avoir, et ainsi de faire naître dans l'esprit des personnes qui ont un intérêt dans l'entreprise, l'impression qu'on leur dérobe ce qui légitimement leur appartient.

Ce projet a une très grande importance, et il a déjà donné lieu à des débats considérables. L'aide que nous donnons au nouveau chemin de fer a beaucoup de valeur, et, naturellement, nous prenons des garanties. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc n'ait jamais existé, que son nom n'ait jamais été mentionné, est-ce qu'on se serait opposé, est-ce qu'on aurait pu s'opposer à l'adoption de ce projet de loi? Je ne crois pas que personne des provinces maritimes puisse dire que ce projet de loi, que cette disposition particulière n'ait pas été préparée pour le bien général du pays que la nouvelle voie doit traverser. Si à cela vient s'ajouter la garantie que nous offre la coopération du chemin de fer du Grand Tronc, ne voyons-nous pas que notre position s'améliore d'autant, qu'il y a lieu d'être bien plus satisfait, et que le mérite du gouvernement en est beaucoup augmenté. Mais à peine nous sommes-nous assuré la coopération de cette compagnie que nos amis s'empressent de demander qu'elle assume toute la responsabilité de l'entreprise. Ce n'est pas avec la Compagnie du Grand Tronc que nous traitons, c'est avec celle du Grand-Tronc-Pacifique ; et c'est cette dernière compagnie qui traite avec la première. Je ne sais trop si cette autre partie de la discussion est bien dans l'ordre, mais j'en prendrai occasion de dire quelques mots à ce sujet ; je veux parler du transport du blé de la région des prairies aux provinces maritimes. Le blé de l'ouest constitue la source de richesse, de force et de prestige la plus considérable et la plus sûre du Canada. L'augmentation de richesse provenant de l'augmentation de la récolte sera lente ou rapide, selon que les profits du producteur seront grands ou petits. Tout ce qui tend à améliorer les conditions du transport ou à diminuer le prix que paye le producteur pour apporter son blé au consommateur ajoute directement aux profits du cultivateur et à la richesse du pays.

M. LENNOX : Puis-je demander à l'honorable député (M. Oliver) dans quel rapport il prend cela ?

M. OLIVER : Certainement vous pouvez le demander.

M. LENNOX : J'aimerais à savoir de quelle source l'honorable député tire ces réflexions. Je ne crois pas qu'il l'ait dit.

M. OLIVER : Je n'ai pas besoin, comme certains membres de cette Chambre, d'emprunter tout ce que j'ai à dire. Le coût et les facilités du transportement dans certaines circonstances, une influence des plus importantes sur la valeur de la récolte et le profit du cultivateur. Le transport par eau est moins cher que le transport par chemin de fer. Si nos champs de blé étaient situés sur le bord des grands lacs, et si les lacs étaient toute l'année ouverts à la navigation, nous n'aurions pas besoin d'un chemin de fer pour transporter à des ports de mer le surplus de notre blé destiné à l'exportation. Mais l'extrémité orientale de nos terres à blé est à 400 milles à l'ouest des lacs, et les lacs sont fermés pendant cinq mois de l'année. Pendant toute l'année, le blé doit être apporté aux lacs par chemin de fer sur un parcours de

400 à 1,000 milles ; et, pendant près de six mois, c'est encore par chemin de fer qu'il faut le porter jusqu'à la mer, ou attendre au printemps suivant l'ouverture de la navigation. Le temps pendant lequel les lacs sont ouverts à la navigation est précisément le temps pendant lequel le blé est mis en terre et croît. Il ne reste, après la récolte, que deux ou tout au plus trois mois de navigation.

Si le cultivateur, qui n'a pu prendre la route des lacs à l'automne, garde son blé jusqu'au printemps, c'est une valeur dont la circulation se trouve privée ; le cultivateur et le pays en souffrent. Si le cultivateur passe son blé au commerçant, il lui faut payer l'emmagasinage et subir les pertes qu'amènent les circonstances. Il faut bien que le commerçant se prémunisse contre la possibilité d'un cours moins élevé l'été suivant, et il le fait en demandant quelque chose en sus du prix de l'emmagasinage ; ce qu'on peut appeler une assurance commerciale. Ces conditions tendent à mettre le commerce du blé dans les mains de quelques compagnies puissantes d'où suit l'accaparement que l'on en fait et l'abaissement des prix pour le producteur. Il résulte de là que les profits du cultivateur sont diminués, et que le commerce des grains et toutes les affaires qui en dépendent manquent de stabilité : ce qui est une cause de perte pour le pays en général.

Ces deux dernières années, il n'a pas été possible de faire transporter au bord de la mer, par la route des lacs, plus du quart de la moisson sans avoir à payer des frais d'emmagasinage pendant l'hiver. Au fur et à mesure que l'étendue de terre en culture s'agrandit la proportion de grain à emmagasiner ou à expédier entièrement par chemin de fer ira nécessairement en augmentant, à moins qu'on ajoute suffisamment aux moyens de transport entre la région du blé et les lacs. Il est matériellement impossible de transporter plus de la moitié de la récolte par la voie des lacs avant la clôture de la navigation. L'année dernière, la moyenne du coût du transport du grain en été, partie par chemin de fer et partie par eau, a été de 16½ cents par boisseau depuis Brandon jusqu'à Montréal. Les frais d'entreposage, d'assurance et autres ont représenté 5 cents par boisseau, ce qui porte à 21½ cents le coût du transport par voie mixte depuis Brandon jusqu'à Montréal, du grain d'hiver ou mis en entrepôt. L'hiver dernier le Pacifique Canadien a transporté de Brandon à Saint-Jean deux millions de boisseaux de blé à raison d'un tarif moyen de 21½ cents par boisseau. Mais le transport par chemin de fer a supprimé les frais d'assurance, assuré un meilleur prix de vente, favorisé le commerce en exigeant moins de capitaux et en abolissant les monopoles ; il a en outre arraché le commerce du grain des mains des spéculateurs et démontré qu'il est susceptible de produire d'excellents résultats.

M. OLIVER.

Bien que l'assurance soit une charge nécessaire, le taux n'en est jamais fixe, et ce n'est qu'approximativement qu'on en peut établir le coût. L'année dernière, les négociants ont adopté leurs prix d'hiver de 18 octobre. Depuis cette date jusqu'à la clôture de la navigation, c'est-à-dire au 6 décembre, deux prix avaient cours partout ; celui du grain mis en entrepôt et celui du grain mis en wagon. Le prix du grain en entrepôt était basé sur les derniers cours du marché, déduction faite des frais de transport mixte, d'entreposage, d'assurance commerciale, etc. ; le prix du grain mis en wagon était le même, si ce n'est qu'on s'était contenté d'en déduire le coût de transport d'après le tarif d'été. Le commissaire des grains a observé à 181 stations d'achat un écart de 7 à 9½ cents entre ces deux prix; c'est-à-dire qu'en sus des frais d'entreposage, les acheteurs ont retenu de 2 à 4½ cents par boisseau pour couvrir les frais d'assurance commerciale et les dépenses éventuelles. Il est évident que plus le prix est élevé à l'automne, plus il est probable qu'il baissera avant la venue du printemps, plus il faut nécessairement que l'acheteur se protège en élevant le taux de l'assurance, et plus, aussi, les pertes du cultivateur sont grandes. Sur une récolte de 50,000,000 de boisseaux de grain dont il ne peut être expédié que la moitié par eau, les frais d'entreposage, le droit de 3 cents par boisseau pour couvrir les frais d'assurance et les dépenses imprévues, occasionne aux cultiviateurs une perte de trois quarts de million. Sur une récolte de 50,000,000 de boisseaux, dont le quart seulement peut être transporté directement par eau, la perte se chiffre à plus d'un million de dollars. En supposant que la perte fût de 4½ cents par boisseau, elle représenterait près d'un million et trois quarts. Il n'est pas possible d'établir le chiffre des pertes provenant de ce qu'on ne peut expédier le grain au moment où les prix en sont élevés, mais il est probable qu'elles sont plus grandes encore que celles qu'occasionnent l'assurance commerciale et les imprévus. La Compagnie du Canadien du Pacifique n'a jamais favorisé le transport entièrement par chemin de fer, parce que sa ligne n'a pas été construite de façon à l'effectuer, parce qu'elle n'a pas l'outillage nécessaire, parce que, surtout, il lui est plus facile et plus avantageux d'imposer un tarif élevé sur un faible parcours jusqu'à Fort-William que de se contenter d'un tarif modéré sur un long parcours aboutissant à Saint-Jean. De Brandon à Saint-Jean, la ligne du Canadien du Pacifique a 2,035 milles de longueur. La compagnie paie 4 pour 100 d'intérêt sur un capital de $64,700 soit cinq millions et quart par année. La longueur de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, depuis un endroit à peu près semblable de l'ouest jusqu'à Saint-Jean, sera de 1,930 milles. Le capital de la compagnie ne représentera que le coût

du chemin, et le taux de l'intérêt est fixé à trois pour cent. A raison de $30,000 par mille, la compagnie paiera chaque année $1,440,000, soit moins du tiers de ce que le Canadien du Pacifique est tenu de payer. Le nouveau chemin est construit et exploité d'après les données les plus récentes. Par conséquent, le Canadien du Pacifique étant en mesure de transporter le grain aux conditions qui ont prévalu l'hiver dernier, il est bien évident que le Grand-Tronc-Pacifique pourra en faire autant, et qu'il pourra probablement le faire à meilleure condition.

L'encombrement qui se manifeste chaque année dans le commerce du grain n'est pas absolument naturel ; il est naturel en hiver, il ne l'est pas à l'automne. On pourrait faire en sorte qu'il ne se produisît pas du tout, ou du moins, qu'il ne se fit pas sentir pendant plus de deux mois à cette saison-là. On pourrait obvier à cet inconvénient en multipliant les moyens de transport à l'ouest des lacs. Quant à l'encombrement naturel, il est inévitable et doit se faire sentir pendant cinq ou six mois de l'année. Le seul moyen d'y remédier consiste à transporter le grain aux ports d'hiver par chemin de fer, pourvu que le coût du transport soit basé sur celui de la construction et de la traction. Le présent projet permettra d'atteindre ce but, puisque l'Etat sera propriétaire du chemin de fer, que le taux de l'intérêt du coût réel de la ligne sera aussi bas que possible, et que le gouvernement pourra réglementer les tarifs.

M. HUGHES (Victoria) : Certains députés de la droite ont trouvé à redire aux observations que j'ai faites au sujet des élévations du sol entre Lévis et Moncton. Quelques-uns même sont allés jusqu'à dénaturer mes paroles. L'honorable représentant de Bellechasse (M. Talbot) a dit :

En parcourant l'édition non revisée des Débats, je vois qu'il a jugé prudent d'éliminer de son discours certains chiffres qu'il avait cités comme représentant les distances entre certains points de l'Intercolonial, et certains autres points imaginaires de la nouvelle ligne.

Cela est inventé de toutes pièces. Je n'ai jamais supprimé des Débats un seul mot que j'aurais prononcé, ou un seul chiffre que j'aurais cité en cette Chambre.

M. TALBOT : Permettez que je m'explique. Dans son discours, l'honorable député a mentionné les distances qui séparent l'Intercolonial de certaines élévations ou, comme il a dit, de certains défilés. Je me souviens tout particulièrement qu'il a parlé de la distance qui sépare Saint-Philippe-de-Néri, qui est situé sur le parcours de l'Intercolonial, de certaines élévations. Ne retrouvant pas ses données dans les Débats, j'ai cru qu'on les avait biffés des notes des

M. HUGHES (Victoria) : Je ne connais rien de cela. Je n'ai jamais lu le compte rendu de mon discours dans les Débats, et si les chiffres que j'ai cités ne s'y trouvent pas, je n'y suis pour rien. Ces chiffres sont d'une exactitude rigoureuse, l'honorable député le reconnaîtra avant que j'aie terminé mes observations. Mon honorable ami (M. Talbot) a encore dit :

Il est vrai, cependant, que mon honorable ami, ainsi que d'autres députés de la gauche, originaires de la province à laquelle on donne le titre de première province du Canada, ne croit pas qu'il vaille la peine de rien lire au sujet de cette partie du pays qu'il semble mépriser souverainement et qui s'appelle la province de Québec.

Il est fort évident que ce qui fait le plus de peine au sujet du nouveau chemin de fer, c'est qu'il va faire du bien aux vieux cantons et villages de la province de Québec et qu'il va favoriser cette province dans une très large mesure en en ouvrant une nouvelle partie à la colonisation et au commerce.

Je regrette de dire qu'une couple de députés peu importants de la Nouvelle-Ecosse et un représentant du Nouveau-Brunswick, se sont permis de faire appel aux préjugés et de soulever de mesquines questions de clocher. Je ferai observer à l'honorable député qu'il n'est pas dans les habitudes du parti conservateur d'avoir recours à des moyen aussi bas, et qu'à l'heure où, il y a quelques années, il négligeait les intérêts de ces commettants, je me prononçais en faveur de la construction d'un chemin de fer qui devait traverser cette région. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) s'est permis de tronquer les paroles que j'ai prononcées à ce propos en 1901 ; or, voici ce que j'ai dit alors au sujet du chemin de fer en question :

Ce sera une nouvelle ligne directe que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dès que le pont de Québec sera terminé, utilisera concurrement avec sa ligne de la rive nord, à titre de route d'entier parcours jusqu'au littoral maritime. Il y a deux mois, j'ai inscrit au feuilleton de la Chambre une motion tendant à réduire au minimum les pertes sur l'Intercolonial, et à donner à tous les chemins le fer se raccordant avec cette ligne le droit de parcours réciproque, et cela dans le but de développer le trafic de nos ports de mer. Je suis, en outre, partisan d'une ligne à voie double, de Moncton au littoral de l'Atlantique, parce que, à mon avis, plus nous créerons de trafic pour nos ports de mer, plus nous développerons les ressources du pays.

Il y a deux ans de cela ; cependant, le député d'Annapolis a cherché à faire ressortir de ce débat que nous cherchons à soulever le sentiment de la province d'Ontario contre la construction d'un chemin de fer à travers les provinces maritimes, et, je le constate avec regret, le député de Bellechasse (M. Talbot) a fait preuve d'assez d'étroitesse d'esprit pour agir de la même façon?

M. TALBOT : Ai-je dit vrai ou non? Certaines personnes d'Ontario ne prétendent-elles pas qu'on sacrifie leur province pour favoriser celle de Québec?

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout.

M. TALBOT : Je l'ai entendu dire plus d'une fois. N'est-ce pas vrai ?

M. HUGHES (Victoria) : Non. Nul membre de la gauche ne prétend que l'on sacrifie la province d'Ontario, mais nous disons qu'on sacrifie les intérêts du pays tout entier dans le but de favoriser non pas telle ou telle partie du Dominion en particulier, mais une corporation privilégiée.

Comme l'honorable député de Bellechasse nous a cité des rapports de certains fonctionnaires du gouvernement de la province de Québec, je vais suivre son exemple et lui faire voir qu'il a omis de nous lire de très importants extraits. Le rapport de M. Têtu établit que le lac Etchemin est à une altitude de 1069 pieds du niveau de la mer ; or l'altitude réelle de ce lac est de 200 pieds plus grande que cela. Je ferai observer qu'il faut ajouter 200 pieds à presque toutes les élévations indiquées au rapport, parce qu'elles ont été prises de Saint-Honoré et non du niveau des eaux de marée du Saint-Laurent. Le rapport se lit comme suit :

En suivant la vallée de la rivière Etchemin, au-delà de l'Orignal, je n'aurais pu atteindre le point dénommé en mes instructions, savoir : le lac Etchemin. D'ailleurs, la visite de cette vallée qui se dirige à l'Est m'a suffisamment prouvé, depuis, qu'un passage pour un chemin y était quasi impraticable, à moins de faire des dépenses très considérables, car la montagne de l'Orignal se prolongeant à l'est aussi, ne laisse qu'un passage très étroit pour la rivière. Le lac Etchemin, long de trois milles et large d'un demi-mille, est à altitude de 1,069 pieds du niveau du fleuve Saint-Laurent, à Québec, marée basse.

Pour me conformer aux instructions données, j'essayai de suite à me diriger vers l'est en partant du lac, mais les montagnes qui en bordent la rive nord m'ont forcé de continuer ma course jusqu'à la tête du lac, et ce, sans pouvoir me diriger à l'est et sans pouvoir même y trouver un passage laissant des rampes possibles.....J'ai dû rebrousser chemin au pied du lac, et, la rive sud de ce dernier offrant un passage facile, je l'ai suivi sur tout son parcours et un demi-mille au-delà, à savoir : jusqu'à la vallée de la rivière Famine, qui se dirige vers l'est. J'ai là changé ma course et me suis dirigé vers l'est en suivant la belle valée de la rivière Famine, traversant ainsi les cantons Ware et Langevin, dans le comté de Dorchester, les cantons Bellechasse et Roux, dans le comté de Bellechasse, et le canton Rolette, dans le comté de Montmagny, endroit où j'ai discontinué mes opérations à la fonte des neiges.....

Mes instructions étant de me diriger au nord-est à partir du lac Etchemin, mais d'où je n'ai pu sortir pour les causes ci-haut énumérées, et étant obligé de revenir aussitôt que possible vers l'endroit et direction à moi intimés, à savoir : les environs du chemin Taché, j'ai donc naturellement allongé mon parcours. Et pour conserver les niveaux nécessaires, je me suis trouvé, en me rapprochant ainsi des Alléghaneys, à contourner plusieurs montagnes qui sont sur la partie sud de ladite chaîne de montagnes. Cependant, je dois dire et ajouter que quelques milles au sud, à savoir, dans les cantons Langevin, Bellechasse, Panet, Talon ou sud de Rolette, une ligne de chemin eût été plus facile et plus économique.

Je dois faire observer qu'en partant de Lévis, qui est situé à 46 degrés et 50 minutes de latitude, on se rend au lac Etchemin qui, lui, est situé à 46 degrés et 20 minutes de latitude au sud, et que le point le plus rapproché auquel on aboutira en contournant la frontière nord de l'Etat du Maine est à 47 degrés et 25 minutes de latitude. En d'autres termes, le chemin, à partir de Lévis, se dirigera vers le sud sur un parcours d'environ 35 milles, puis il se dirigera vers le nord sur un parcours de 70 milles, et ira ensuite vers le Nouveau-Brunswick ; c'est-à-dire que son parcours sera deux fois plus long que la distance à vol d'oiseau. Voici ce que dit M. Têtu au sujet des rampes :

Toutefois, malgré la proximité de ces montagnes, qu'il m'a fallu quelquefois contourner, j'ai sans cesse et toujours conservé une rampe facile ne dépassant jamais un pied par cent pieds, à l'exception d'un demi-mille où il m'a fallu donner dix-huit pouces par cent pieds.

Cette rampe est beaucoup plus raide que celle que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a prévue. Dans son troisième rapport, portant la date du 8 mars 1890, M. Têtu dit :

J'ai l'honneur de vous transmettre la suite du rapport des explorations que, depuis le 1er juin dernier, j'ai faites dans les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska.

A la date ci-haut citée, et en vertu des instructions reçues de votre département, je me remettais à l'œuvre pour continuer mon ouvrage laissé à l'ouest du lac Long, en arrière de Saint-Paul de Montmagny, distance de soixante-trois milles du point de départ original, à Saint-Anselme, comté de Dorchester.

Saint-Anselme est situé sur le parcours du chemin de fer d'Etchemin, qui passe à soixante-trois milles du lac Long. Le rapport continue :

Je crois devoir vous faire remarquer de suite que le lac Long n'est réellement qu'à une distance de trente-huit milles de Saint-Anselme (ligne directe).

C'est-à-dire que pour atteindre Saint-Anselme, on dut franchir 63 milles, et que la pente la plus douce que l'on put trouver était de 1 pour cent.

Avant d'arriver dans la vallée de la rivière Ouelle, au 110e mille, il faut traverser une hauteur qui donne une rampe de 9 pouces par 100 pieds. Ces derniers dix milles sont pauvres en bois et peu propres à la colonisation.

Il prend les élévations sans ajouter les 200 pieds dont il n'avait pas tenu compte au lac Etchemin ; et à Saint-Anselme, les élévations sont de 1,450, de 900, de 1,340, de 1,130, de 1,360 pieds et ainsi de suite. Je vais maintenant citer des passages du

rapport d'un autre fonctionnaire, qui se trouve à la page 49 du rapport général du commissaire des Travaux publics de la province de Québec. Parlant de la ligne de l'est de la rivière Etchemin, l'auteur du rapport s'exprime comme suit :

Je fis un tracé traversant au côté ouest de la rivière, vis-à-vis Saint-Malachie, et courant vers l'ouest jusque vers Sainte-Hénédine, où un raccordement pourrait être fait avec le Québec-Central, et où l'on se trouve dans une direction favorable pour communiquer avec le pont sur le fleuve Saint-Laurent, à la Chaudière ; mais après l'exploration de douze milles de cette ligne, je l'abandonnai pour la raison que je ne pus découvrir dans un parcours raisonnable, de rampes aussi favorables que celles qui se trouvent plus rapprochées du lit de la rivière Etchemin.

Il a établi un autre tracé passant par les Etats-Unis, dans le Maine, mais nous ne nous y arrêterons pas, attendu qu'il s'agit ici d'une route à être construite entièrement sur le sol canadien. L'auteur continue, page 51 :

Toute ligne à travers la vallée de l'Etchemin peut être construite à un prix raisonnable. Il n'y a aucun pont important à édifier : la traverse de la rivière des Abénaquis, qui serait la plus considérable, ne requérant qu'un pont d'une travée de 100 pieds. La traverse de l'Etchemin au delà de Standon peut se faire avec un pont d'une travée de moindre dimension.

Parlant ensuite du sommet :

Le sommet se trouve à la tête du lac Etchemin, à 38 milles et demi de Saint-Anselme, à une élévation de762 pieds au-dessus du niveau du Québec-Central, à Saint-Anselme, ou de 962 pieds au-dessus du niveau de l'Intercolonial à Saint-Henri. La descente à la frontière est très facile.

Tous ces tracés semblent aboutir à la frontière. Voici comment il s'exprime au sujet de l'exploration suivante :

Après avoir complété les exportations jusqu'à la frontière, dans le but de remplir les instructions contenues dans le 3e paragraphe de votre lettre, c'est-à-dire après avoir fait le levé du terrain à partir d'un point entre Sainte-Claire et Standon, à travers le comté de Bellechasse, jusqu'à un autre point près de Saint-Paul de Montmigny, dans le comté de Montmagny, afin de constater si un prolongement plus direct du tracé de M. Têtu pourrait être fait vers Québec au lieu de lui faire faire le tour par Sainte-Justine, trouvant que la vallée de l'Abenaquis paraissait offrir les meilleures chances de succès, je suis parti du tracé le la vallée de l'Etchemin, huit milles au sud de Saint-Anselme et un demi-mille de la rive nord de la rivière des Abénaquis.

Les rampes sur cette ligne peuvent s'estimer à cinquante-deux pieds par mille, et moins, sur une distance de six milles et demi, après quoi il y a une rampe continue de soixante-dix-neuf pieds par mille sur une distance de quatre milles et demi, montant jusqu'au lac Vert ; mais en allongeant la ligne et en augmentant les courbes dans un levé définitif, cette rampe pourrait être réduite à 53 pieds par mille.

Soit une ligne deux fois plus directe que celle que notre honorable ami m'a fait prendre :

Les rampes entre cet endroit et les points de raccordement avec la ligne de M. Têtu peuvent être réduites à 53 pieds par mille. La montée totale de la ligne Etchemin au point de raccordement avec la ligne Tétu est de 1,012 pieds dans 32 milles, le même endroit étant 1,374 pieds au-dessus du niveau de l'Intercolonial à Saint-Henri.

Voilà des rampes deux fois plus raides que celle dont a parlé mon honorable ami. Cet endroit est situé à 1,671 pieds au-dessus du niveau du Saint-Laurent, et c'est le premier par où on pourrait traverser les montagnes. L'auteur parlant ensuite des rampes de l'est, s'exprime comme suit, page 54 du rapport :

Les explorations faites par cette ligne démontrent que les plus fortes rampes n'excèderaient pas 52 pieds par mille. La longueur de la ligne à construire, en prenant ce lébouché, excéderait celle de la ligne qui traverserait la vallée des Abénaquis d'a peu près un mille.

Il passe ensuite à la partie orientale, au lac Pohenegomook, et dit :

Le pays à l'entour et à l'ouest du lac Pohenegomook, dans la direction qu'une ligne devrait prendre, est très montagneux, ce qui a nécessité l'examen de plusieurs tracés afin de trouver des rampes praticables à partir du lac. Le premier essai fut fait en remontant jusqu'à l'Anse du Chat-Sauvage. Sa direction était vers l'ouest et conduisait vers les sources de la rivière Noire, offrant le meilleur tracé pour rejoindre la ligne Têtu ; après avoir traversé à peu près dix milles dans cette vallée, cette partie de la ligne fut abandonnée, vu qu'il fut impossible d'atteindre la rivière Noire avec une rampe praticable.

J'ai retourné au lac Pohenegomook, et j'ai trouvé que la seule alternative était de suivre la colline située sur la rive ouest du lac, jusqu'à la rivière Qui-Fume (Smoky), en suivant la branche nord-ouest jusqu'à sa source, afin d'obtenir un plus long parcours pour adoucir la forte montée requise pour atteindre le sommet où se termine la ligne Têtu.

Le pays levé ici jusqu'à la ligne qui sépare le quatrième du cinquième rang, dans le canton de Pohenegomook, est le même que celui que traversera M. Crawford dans son exploration de la ligne courte de la rivière Ouelle à Edmundston, pour le gouvernement du Canada.

A ce point ma ligne laisse celle de M. Crawford et prend une direction ouest jusque dans les cantons de Chabot et de Painchaud, dans le comté de Kamouraska, se raccordant avec la ligne Têtu dans ce dernier canton, à environ 16 milles et demi du point de départ sur la ligne Crawford.

Les plus hautes rampes sur cette ligne commencent près du pied du lac Pohenegomook et s'élèvent à raison de 71:28 pieds par mille sur une distance de neuf milles.

Cette rampe est plus de trois fois plus forte que celle que notre honorable collègue-expert entend nous donner.

Dans les quatre milles suivants, le sommet, entre la rivière Qui-Fume et la rivière Noire,

est atteint avec une rampe de 65 pieds par mille, à une élévation de 1,048 pieds au-dessus du point de départ sur le chemin de Témiscouata.

Le point de départ est à Témiscouata où l'élévation est de 496 pieds. Ajoutons à cela une élévation de 1,403 pieds, et l'on verra que le chemin atteindra à cet endroit une altitude d'environ 1,500 pieds. Le rapport continue :

Le restant de la ligne explorée contient des rampes de 53 pieds par mille, et au-dessus. La plus haute élévation atteinte au-dessus du point de départ est de 1,065 pieds à peu près à un mille de la ligne Têtu, à l'est. Après avoir atteint la ligne Têtu, la hauteur augmente; puis il y a une dépression considérable sur une longueur de plusieurs milles vers l'ouest.

Voilà la fameuse ligne que vous allez suivre, et où vous prétendez avoir des rampes de six pouces par cent pieds. Le rapport se continue en ces termes :

Les plus hautes rampes sur le nouveau tracé ne devraient pas excéder 53 pieds par mille, excepté au lac Pohenegomook, où se trouve une rampe continue de 71:28 pieds au mille.

L'auteur fait ensuite connaître la longueur des différents tracés, qui est comme suit : 207½, 209½ et 205½ milles. Tel est le tracé qui, dans l'esprit de l'honorable député de Bellechasse, devra abréger de 140 milles la distance de Lévis à Moncton. Je vous prie de remarquer, M. le président, qu'en suivant ces tracés il faudra, pour pénétrer dans le Nouveau-Brunswick, traverser cinq chaînes de montagnes dont la hauteur varie entre 1,300 et 1,700 pieds.

Après avoir pénétré dans le Nouveau-Brunswick, on descend la vallée du Saint-Jean. L'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), a bien voulu faire quelque cas de mes observations, mais il a surtout parlé des élévations ; il n'a pas du tout contesté l'exactitude de mes données. Le ministre des Finances nous a dit que l'on se proposait de suivre le tracé de sir Sanford Fleming, puis mon honorable ami de Victoria, N.-B., est venu affirmer qu'on suivrait une ligne directe comme le vol d'un oiseau. A son tour l'honorable député de Bellechasse vient nous dire que ces messieurs ne savent pas ce qu'ils disent, et qu'ils faudra suivre l'autre tracé. Quoi qu'il en soit, j'ai fait l'analyse du tracé préconisé par le ministre des Finances, et démontré que le profil des élévations de ce tracé, si on pouvait le dessiner, affecterait la forme d'un peigne grossier partiellement édenté. L'honorable député d'Annapolis prétend qu'on ne suivra ni la ligne directe dont a parlé le représentant de Victoria, N.-B., ni le tracé central que favorise le ministre des Finances ; il affirme que le chemin de fer se rendra à Moncton après avoir traversé différents comtés du Nouveau-Brunswick, et que l'on construira ensuite entre Chipman et Saint-Jean un embranchement qui

M. HUGHES (Victoria).

traversera les comtés de King et de Saint-Jean. Le point de départ sera à la jonction de Chaudière ; d'Eastman à Saint-Laurent, elle aura 270 milles de longueur, de Saint-Laurent au lac des Roches, 30 milles; du lac des Roches à Boyes-Town, 25 milles, et Chipman est situé à environ 52 milles de ce dernier endroit. Additionnons ces distances en y ajoutant les 207 milles, et l'on verra que la longueur du chemin, depuis la jonction de Chaudière jusqu'à Moncton sera :

	Milles.
De Moncton à Frédéricton..	95
D'Edmundston à Frédéricton.. ..	165

Soit un total de 260 milles qui, ajouté aux 207 milles que donne le tracé de l'honorable député de Bellechasse, entre Lévis et Edmundston, porterait à 467 milles la longueur du chemin que ces messieurs de la droite se proposent de construire depuis la Chaudière ou Lévis jusqu'à Moncton. Or, la longueur de l'Intercolonial n'est que de 486 milles, ce qui ne laisse qu'un écart de 20 milles en faveur de ce nouveau chemin dont les rampes seront de 71 pieds par mille sur un très long parcours, et ne seront en aucun cas de moins de 62 ou 63 pieds au mille. Voilà ce qu'on nous propose comme ligne courte, comme ligne de transport rapide vers la mer.

J'ai par devers moi une carte publiée par le gouvernement, une carte de la commission géologique, où se trouvent indiquées les élévations qu'il faudra franchir au Nouveau-Brunswick si l'on suit les tracés dont les députés de Victoria, N.-B., et d'Annapolis se sont faits les protagonistes. D'après les indications de cette carte, les élévations seraient beaucoup plus grandes que je n'avais dit ; ainsi, à l'endroit où la rivière Tobique traverse le tracé projeté, l'élévation du sol est de 365 pieds, et dix milles plus loin, elle est de 1,206 pieds, soit une rampe de 81 pieds et 1-10 par mille sur un parcours de dix milles ; et cependant, l'honorable député de Norfolk-nord prétend que ce grand chemin de fer n'aura pas de rampes excédant 20 pieds au mille. Pour obtenir cette rampe, il faudra, pour chacun de ces dix milles, faire une courbe de quatre milles, c'est-à-dire une distance de 40 milles. Entre Boyes-Town et la rivière au Saumon, l'élévation est encore de 1,208 pieds. Il n'est pas utile d'insister davantage sur ces chiffres. Je me contenterai de prendre les données fournies par les membres de la droite par rapport au chemin, et de démontrer que depuis Lévis jusqu'à Moncton, ce chemin aura une longueur de 460 milles, que les plus douces seront de 53 pieds au mille. Et cela n'empêche pas ces messieurs de tromper le peuple en lui promettant de construire une ligne directe à travers le continent. Je prie mon honorable ami de Bellechasse et les représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick de noter que c'est à ceci que les habitants d'Ontario

trouvent à redire, et non pas à la construction d'une voie ferrée dans cette partie-là du pays. Tandis que le député de Bellechasse et celui de Victoria, N.-B., négligeaient leur devoir en cette Chambre, je demandais que justice fût faite à cette région. Nous voulions accorder $6,400 et non $60,000 par mille pour favoriser la construction d'un chemin de fer à travers cette partie du pays. Il me semble que nous avons raison de nous opposer à ce que cette ligne soit construite à raison de $60,000 par mille.

Je terminerai mes observations en signalant certains faits concernant le tracé que favorise mon honorable ami le ministre des Finances. Les brochures publiées par l'Intercolonial établissent que sur un parcours de 300 milles les rampes sont comme suit :

Rampes—	Milles.
Moins de vingt pieds	41·9
20 à 30 pieds	9·6
30 à 40 "	13·9
40 à 50 "	15·2
51:9 pieds	2·1
52:8 "	18·3
56 "	1·5
60 "	4·7
61 "	3·3
63 "	0·9
64 "	3·2
65 "	9·5
68 "	2·7
69 "	1·7
70 "	11·5

Tel est le tracé que propose le ministre des Finances pour cette ligne directe, pour cet étonnant transcontinental. Néanmoins, malgré la rapidité des rampes, malgré la longueur du parcours projeté de la ligne, ces messieurs ont encore le toupet de prétendre qu'ils vont abréger les distances. En tenant compte de ces rampes et des courbes qu'il faudra établir pour les adoucir, je ne crains pas d'affirmer que dans le cas même où on leur donnerait une inclinaison de six pouces par cent pieds au lieu de quatre dixièmes de pied, comme le veut l'honorable député de Norfolk-nord, la longueur du nouveau chemin de fer excédera de vingt à trente milles celle de l'Intercolonial.

L'amendement est rejeté.

M. BORDEN (Halifax) : Il reste encore un amendement au sujet duquel le gouvernement a demandé un peu de réflexion ; je propose qu'on l'adopte maintenant. Il se lit comme suit :

Qu'on modifie l'article 7 en y ajoutant les paragraphes suivants :—

(2) Nonobstant toute disposition contenue dans cet acte ou dans ledit contrat, Sa Majesté le Roi y figurant par rapport au gouvernement du Canada ne sera pas tenue ni obligée d'exécuter ou de remplir aucune des dispositions, conditions ou stipulations dudit contrat qui y auront été mises pour le bénéfice de Sa Majesté y figurant comme susdit, tant que la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada n'aura pas souscrit pour $24,900,000 d'actions ordinaires de la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique, payables au comptant et au pair.

(3) La Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc retiendra lesdites actions ordinaires pour lesquelles la somme plus haut mentionnée aura été souscrite et qui auront été ainsi acquises, durant tout le terme du bail mentionné dans l'article 20 dudit contrat et tant que le montant de toutes les obligations garanties par le gouvernement d'après ledit contrat n'aura pas été remboursé, et toute cession ou transport d'aucune de ces actions, en garantie ou autrement pendant ledit terme, sera nul et de nul effet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepterai volontiers cet amendement si l'honorable député veut bien le rendre conforme aux termes du contrat en remplaçant les mots " souscrit pour " par " acquis et pris," et en substituant les mots " acquerra et retiendra comme susdit " à " payables au comptant." Je m'en tiens aux termes du contrat, mais, pour qu'il ne puisse s'élever de doute, je veux bien qu'il soit convenu que ces conditions seront suspensives.

M. BORDEN (Halifax) : Laissez-moi penser à cela cette nuit ; je m'empresserai de vous faire connaître mon sentiment demain matin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il vaudrait mieux, dans ce cas, laisser l'article en suspens.

M. BORDEN (Halifax) : Je le crois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Eu égard à cet amendement, il se peut que je me trouve dans l'obligation de préparer un nouvel amendement au même article.

L'article reste en suspens.

Article 8.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vos amendements sont-ils prêts ?

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) en a un à proposer.

M. MORIN : Je le présenterai demain. Je célèbre aujourd'hui l'anniversaire de ma naissance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Maintenant que nous avons passé la période de discussion de cette importante question, j'espère que nous pourrons poursuivre nos travaux à tête reposée. Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

Le comité rend compte de ses délibérations.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 12 heures et 25 minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 22 septembre 1903.

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

CHEMIN DE FER TRANCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 235) pour pourvoir à la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

Article 7.—La Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc peut détenir des garanties.

M. R. L. BORDEN : M. le président, il me semble que le gouvernement prend une attitude assez étrange au sujet de toute cette entreprise. Le préambule du bill et le contenu de l'arrangement mettent en relief l'intention du gouvernement en présentant avec instances cette mesure à la Chambre, d'établir une voie exclusivement canadienne destinée à transporter le trafic canadien au tarif le plus bas possible. Malgré cela le gouvernement nous a donné hier le spectacle du rejet de toutes les stipulations recommandées de ce côté-ci de la Chambre pour empêcher le détournement du trafic ; plus que cela, nous avons assisté au spectacle du mutisme complet de tous les membres du ministère, dont pas un seul n'a ouvert la bouche après qu'on leur avait signalé autant comme autant de fois, de ce côté-ci de la Chambre, le danger dont nous étions menacés, non pas de la part du Grnd-Tronc-Pacifique, mais par la Compagnie du Grand Tronc, de voir notre trafic prendre une fausse direction. Malgré tout cela le ministère a obstinément refusé d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc une seule des conditions que, par ce contrat, il a imposées au Grand-Tronc-Pacifique. Non seulement cela, mais l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) fut chargé par le gouvernement, en premier lieu, de répondre aux propositions de ce côté-ci de la Chambre en remettant sur le tapis des affaires qui datent de quinze à vingt ans. Après cela nous avons entendu le député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui avait reçu la mission de faire des discours dans lesquels il pérorait une heure de temps, et même une heure et demie sur des détails qui n'avaient aucun rapport avec le sujet en discussion. La déduction à tirer de toutes ces circonstances, c'est que la politique de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et de ses collègues consiste à fermer les yeux sur la déviation de notre trafic des voies canadiennes, pourvu qu'elle soit faite par la Compagnie du Grand Tronc. Si tel n'est pas le cas, il n'y a aucune raison pour ne pas prendre à l'égard de cette compagnie quelques-unes des précautions que le gouvernement a jugé à propos d'imposer au Grand-Tronc-Pacifique. Voilà un côté de la question. L'autre côté est celui sur lequel je désire attirer l'attention par l'amendement que j'ai proposé. J'ai donné avis de motion à cet effet d'un amendement à l'article 7 de ce bill :

Qu'on modifie l'article 7 en y ajoutant le paragraphe suivant :

Nonobstant le contenu de cet acte et de cette convention, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, ne sera pas tenu ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulations dudit contrat, agissant par le gouvernement du Canada si ce n'est que et à moins que la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada ait conscrit pour des actions ordinaires de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique payables en espèces et au pair, au montant de pas moins de $24,900,000.

J'ai compris que l'honorable ministre de la Justice consent à accepter l'amendement, pourvu que j'efface les mots " ait souscrit pour " et les remplace par les mots " acquière et prenne " et pourvu aussi que j'efface les mots " payables en espèces au pair". Je vais lire l'amendement tel que modifié d'après les données du ministre de la Justice, pour expliquer au comité les raisons qui m'empêchent absolument d'accepter l'amendement proposé par le gouvernement. Cet amendement préparé par l'honorable ministre de la Justice est le suivant :

Qu'on modifie l'article 7 en y ajoutant le paragraphe suivant :—

Nonobstant le contenu de cet acte et de cette convention, Sa Majesté le Roi, agissant par le gouvernement du Canada ne sera pas tenu ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulation dudit contrat, Sa Majesté le Roi agissant comme susdit, si ce n'est que et à moins que la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada acquière et prenne des actions ordinaires de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au montant de pas moins de $24,900,000.

Ma proposition est que la Compagnie du Grand Tronc devra souscrire pour les actions au pair, et encourra toutes les responsabilités découlant de cette souscription, mais l'amendement que le ministre de la Justice consent à accepter n'exige pas que le Grand Tronc encoure la responsabilité résultant de la souscription de ses actions, et il élimine avec soin les mots " payables en espèces au pair ". Conséquemment il est clairement stipulé que la Compagnie du Grand Tronc pourra acquérir $24,900,000 d'actions, moyennant telle compensation que les deux compagnies, différentes de nom, mais la même compagnie en réalité, pourront fixer entre elles d'un commun accord. Il m'est impossible d'accepter l'amendement proposé par le gouvernement, parce qu'il dépouille mon amendement de tout ce qu'il a d'important, et permet au Grand Tronc d'exercer une maîtrise absolue sur ce chemin de fer, en mettant dans l'entreprise une somme insignifiante. Qu'il soit compris que telle

est la politique du gouvernement. Cette politique se fait connaître par la rédaction modifiée qui m'est remise par le ministre de la Justice, d'après laquelle, quel que soit le sort de ce contrat, la Compagnie du Grand Tronc doit être laissé libre d'acquérir environ $25,000,000 de ces actions aux conditions convenues entre les deux parties, lesquelles, d'après les déclarations répétées des ministres, ne diffèrent que de nom, et ne forment en réalité qu'une seule compagnie. Et au fond, la compagnie qui jouit des avantages de ce contrat avec le gouvernement, est en définitive le chemin de fer du Grand Tronc du Canada. Autant que je puis conclure de l'attitude du gouvernement aujourd'hui et hier, celui-ci se propose d'établir un soi-disant chemin de fer transcontinental national et de donner la direction absolue de cette ligne à un chemin de fer dont le principal terminus et le seul terminus se trouve, non pas dans le Canada, mais dans les Etats-Unis. Voilà la première partie de la politique du gouvernement, et la seconde partie de sa politique est de permettre délibérément à la Compagnie du Grand Tronc d'éloigner selon son gré et dans la mesure qu'il lui plaira, le trafic canadien des voies et des ports du Canada. Cela est parfaitement clair puisque je n'ai reçu de la part des ministres aucune réponse à mes questions réitérées, pourquoi on n'avait pas imposé au Grand-Tronc les mêmes restrictions au sujet du détournement du trafic auxquelles se trouve astreint le Grand-Tronc-Pacifique. Je défie le ministère de répondre à cela séance tenante. J'invite mon très honorable ami à donner une seule raison qui ne s'applique pas avec beaucoup plus de force au Grand Tronc qu'au Grand-Tronc-Pacifique. Hier, j'ai fait ressortir que le danger du détournement du trafic ne se fera pas par le Grand-Tronc-Pacifique, mais par le Grand Tronc à North-Bay, à Gravenhurst, à Winnipeg et même à Québec et à Montréal. Le ministre du Commerce a reconnu le danger, mais la seule réponse que j'ai pu obtenir fut celle du ministre des Finances, qu'on a chargé de faire un discours sur des litiges à propos de contrats vieux de quinze à vingt ans; ensuite celui de l'honorable député de Norfolk qui avait été choisi pour disserter sur les rampes. Un autre trait de la politique du gouvernement paraît être sa détermination de façonner le contrat de manière à permettre au Grand Tronc de construire une ligne dans le grand Nord-Ouest du Canada sans qu'il lui en coûte un sou à la seule condition de garantir les obligations représentant le quart du coût de construction. Le Grand Tronc obtient la direction absolue de ce chemin de fer dans le Nord-Ouest; il garantit l'émission d'obligations au montant d'un quart du coût, mais il n'a aucune obligation, aucune condition à remplir à l'égard du gouvernement en retour de cet important privilège. Le quatrième trait de la politique du gouvernement est la création de $25,000,000 d'actions ordinaires, afin que $24,900,000 de ces actions puissent être transportées au Grand Tronc un prix nominal sur lequel se mettront d'accord les deux compagnies, qui, au dire même de plus d'un membre du cabinet, ne sont en définitive qu'une seule compagnie. Et c'est cela que sur les bancs ministériels on appelle mettre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique "dans le contrat et du contrat."

Vraiment cette compagnie est dans le contrat et du contrat dans un sens tout à fait spécial. Elle ne fait aucune convention avec le gouvernement; elle est parfaitement libre de détourner le trafic à sa guise; elle a toute la latitude pour mettre à profit sa propre tête de ligne à Portland, et elle a le choix de s'emparer de la maîtrise du Grand-Tronc-Pacifique à des conditions purement nominales. En retour de tout cela, le Grand Tronc garantit l'émission d'actions jusqu'à concurrence du quart du coût de construction. On nous a dit que, au point de vue de l'intérêt du pays, cette entreprise est une des plus louables et des plus magnifiques dont un gouvernement pût prendre l'initiative. Lorsque la discussion était encore à son début, le ministre de la Justice insista sur ce point qu'il n'y avait pas d'insuccès à craindre pour la division de l'ouest de ce chemin de fer. Il nous entretenait des 50,000,000 d'acres ouverts au défrichement dans le Nord-Ouest, des centaines de mille d'émigrants qui se déversaient dans le pays; il admettait que les conditions dans lesquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique avait construit sa ligne dans les prairies était loin d'être aussi favorables que celles qui entourent la construction actuelle du Grand-Tronc-Pacifique. Il démontrait d'une manière péremptoire que la construction de ce chemin de fer à travers la région de l'ouest était une des entreprises les plus prometteuses au point de vue financier qui se fut jamais présentée à une compagnie quelconque. On offre au Grand Tronc la magnifique aubaine suivante: de construire un chemin de fer à travers le Nord-Ouest sans risques et sans dépenses pour lui, si ce n'est la garantie des obligations au montant du quart du coût de construction, et le Grand Tronc que donne-t-il en retour? Il ne donne aucune assurance au gouvernement qu'il ne détournera pas le trafic vers les voies américaines. Le gouvernement est-il désireux d'imposer une restriction ou une condition pour protéger le trafic canadien? Le gouvernement n'a pas ce désir. La compagnie acquerra assez d'intérêt dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la conduire à sa guise. Le gouvernement est-il prêt à exiger que cet intérêt doit être acheté moyennant un prix sérieux? Le gouvernement ne le veut pas; il ne se soucie pas d'un autre amendement par lequel on a imposé à la Compagnie du Grand Tronc l'obligation de souscrire pour ces actions au pair. Le gouvernement se déclare prêt à accepter cet amendement sous cette forme mutilée, qui

laissera la porte toute grande ouverte aux deux compagnies, qui n'en font qu'une en réalité, de s'arranger entre elles sur les conditions auxquelles ces actions seront remises à la Compagnie du Grand Tronc. Dans de telles circonstances, en présence de cette attitude du gouvernement, je ne suis pas disposé le moins du monde à accepter l'amendement tel qu'il vient de m'être remis par le ministre de la Justice, et je désire consulter le comité sur l'amendement tel que je l'ai soumis en premier lieu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que l'amendement soit remplacé par ce qui suit :

Nonobstant le contenu de cet acte ou de cette convention, Sa Majesté le Roi agissant par le gouvernement du Canada ne sera pas tenue ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulations dudit contrat, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, et si ce n'est que et à moins que la Compagnie du Grand Tronc du Canada conclue avec Sa Majesté le Roi un arrangement par lequel ladite Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc acquière et prenne des actions ordinaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au montant de pas moins de $24,900,000 tel que pourvu dans ladite clause 27 dudit contrat.

3. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada détiendra lesdites actions ordinaires au montant susdit telles qu'acquises et prises comme susdit pendant toute la durée du bail mentionné dans la clause 20 dudit contrat, et aussi longtemps qu'aucune des obligations garanties par le gouvernement restera non rentrée et impayée, et aucune promesse, transport ou cession d'une partie quelconque desdites obligations ne sera valide ni efficace pendant toute la durée dudit bail.

Mon honorable ami, en proposant son amendement, a dit hier, au cours du débat que le gouvernement n'avait pas répondu à l'accusation de la gauche que sa politique était de tolérer le détournement du trafic vers les ports américains. Mon honorable ami aurait tort de croire que, si notre réponse n'a pas été plus complète, c'était parce que nous ne la prenions pas au sérieux ; mais parce que nous avions conscience que toutes ces questions avait été complètement élucidées avant que la Chambre se fût formée en comité pour déliberer le bill. Nous n'admettons pas que la politique du gouvernement est de permettre que le détournement du trafic vers les ports américains se continue, nous considérons au contraire que ce bill a été préparé et cette convention conclue dans le but spécial d'empêcher ce détournement qui a existé jusqu'ici comme conséquence de la politique de chemin de fer mise en vigueur par le passé. Nous espérons que ce bill aura pour résultat de prévenir ce détournement de Port-Arthur vers Buffalo et New-York, et de Montréal vers Portland et Boston ; et nous sommes d'opinion que la politique de l'opposition, telle qu'exprimée par son chef dans le projet de celui-ci, aurait contribué à confirmer ce détournement, qui aurait eu lieu de toute nécessité. Le premier projet du Grand Tronc aurait eu le même effet, et cependant l'opposition l'approuvait. Au contraire le projet du gouvernement est de construire une ligne de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton, qui aura pour résultat, si les conditions géographiques comptent pour quelque chose, d'amener le trafic aux ports des provinces maritimes.

Il n'y a pas de réponse plus décisive aux objections de l'honorable chef de la gauche que les termes mêmes du contrat. Aux termes du contrat en question la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit construire son chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique et pour empêcher la Compagnie du Grand Tronc comme conséquence de sa maîtrise sur le Grand-Tronc-Pacifique de détourner le trafic vers les ports américains, l'Etat serait propriétaire de la ligne à l'est de Winnipeg, et dictera les conditions d'exploitation de cette ligne. La condition à laquelle la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique recevra cette aide de l'Etat, est de transporter son trafic par des voies canadiennes à Québec et à Moncton. Cela est prévu dans le contrat, et la compagnie en intervenant dans le contrat accepte l'arrangement et l'aide à cette condition. Un gouvernement de ce pays qui manquerait de veiller à ce que ce contrat soit rempli selon son esprit et sa teneur manquerait à son devoir envers le peuple du Canada. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique concourt dans le préambule de ce contrat, qui statue que le véritable but de cette entreprise est de créer une voie ferrée canadienne sur le territoire canadien afin de développer le commerce par les ports canadiens. Ensuite vous avez la clause du contrat établissant que cette aide est accordée à la compagnie à condition qu'elle conduise le trafic aux ports canadiens. Evidemment le gouvernement du Canada est assez fort pour faire observer ces conditions. Aussi longtemps que le ministère actuel sera au pouvoir, ces conditions seront remplies ; et si mes honorables amis de l'opposition sont appelés au pouvoir, c'est alors à eux qu'incombera cette responsabilité, et si on peut en juger par tout ce que l'opposition exige au cours de ces débats, elle ne manquera pas non plus, d'en exiger l'accomplissement. L'honorable chef de l'opposition prétend que la Compagnie du Grand Tronc va construire le chemin de fer dans le Nord-Ouest depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique pour son propre avantage et sans bourse délier. Il me semble que nous avons repassé autant qu'il le faut les termes de ce contrat pour en comprendre la portée véritable.

M. BORDEN (**Halifax**) : Mon honorable ami ne rend pas exactement ma pensée. J'ai dit que le chemin de fer qui va se construire au Nord-Ouest serait sous la direction absolue de la Compagnie du Grand-

Tronc, qui ne contracterait d'autres obligations du chef de sa construction si ce n'est la garantie du quart des obligations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'accepte cette déclaration. A quelles conditions se fait la construction du chemin de Winnipeg à la côte du Pacifique ?

Ces conditions comportent que la ligne sera construite par le Grand-Tronc-Pacifique, que pour aider à construire ce chemin le gouvernement du Canada convient de garantir la première émission d'obligation jusqu'à concurrence de 75 pour cent du coût de construction, pourvu que le coût de construction n'excède pas $13,000 par mille dans la section des montagnes et $30,000 dans la section des prairies, et que la Compagnie du Grand Tronc, pas pour son propre avantage, mais pour donner plus de sûreté au gouvernement, garantira dans son entier le seconde émission d'obligations au montant suffisant pour terminer la construction du chemin. Cette disposition avait pour objet, et aura sans doute pour résultat de protéger le gouvernement dans sa première émission d'obligations. La garantie du gouvernement en autant qu'il est concerné dans cette première émission d'obligations, consiste dans la position que voici: si les conditions inhérentes à la première émission des obligations garanties par le gouvernement ne sont pas exécutées, de toute nécessité le chemin de fer tombera entre les mains de l'Etat. Autrement dit nous deviendrons propriétaires du chemin de fer dont nous avons payé 75 pour cent du coût de construction. Et qu'adviendrait-il de la seconde émission d'obligations ? Cette seconde série d'obligations ne sera d'aucune valeur quelconque entre les mains des porteurs, quels qu'ils soient, excepté en autant qu'il plaira au Grand Tronc de leur donner une valeur quelconque. C'est pourquoi le Grand Tronc est intéressé au succès du chemin de fer; que, pour son propre bénéfice, il veillera à ce que toutes les conditions de ce contrat soient remplies, puisque, s'l n'en était pas ainsi, il serait responsable de la valeur entière de la seconde série d'obligations. En sus de cela, notre première émission d'obligations est garantie par une hypothèque non seulement sur le chemin de fer—dont nous estimons, pour fixer les idées, le coût à $100,000,000 non seulement sur les $75,000,000 fournis par le gouvernement, mais sur le total des $100,000,000 que coûtera la construction de la voie ferrée, sans compter les $20,000,000 de matériel fournis par le Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi pour notre part nous fournirons $75,000,000, et si les engagements ne sont pas remplis, tout le chemin de fer avec son matériel d'une valeur totale de $120,000,000 tombera entre nos mains, voilà le contrat et il est incontestable. Je le demande, est-ce dans l'intérêt du gouvernement ou du Grand Tronc que l'on a formulé cette condition? C'est dans l'intérêt du gouvernement que le chemin de fer du Grand Tronc donne sa garantie à la seconde série d'obligations, et que cette compagnie soit mise dans la position que, si la première émission fait défaut, la seconde courrait les risques du marché.

Nous nous emparons du chemin de fer avec tout son matériel et le Grand Tronc prend l'engagement de payer la seconde série d'obligations.

Au sujet du prolongement de la ligne de Winnipeg vers l'est, cette partie sera construite par le gouvernement, et, quand elle sera terminée, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'affermera pour la durée du bail indiquée dans la convention.

Si l'on avait laissé ce chemin de fer au Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie se trouvant sous la haute main du Grand Tronc, d'après ce qu'ont prétendu les membres de la gauche, que serait-il arrivé ? Cette voie ferrée aurait été construite par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à un point qui lui aurait convenu, et d'où elle aurait pu diriger son trafic sur North-Bay, Montréal et Portland. L'état de choses qui existe maintenant, n'aurait pas été modifié, et c'est là ce que voulaient nos adversaires, puisqu'ils ont demandé qu'on adoptât cette politique qu'ils approuvaient. Nous, d'autre part, avons dit à la compagnie : Nous construirons un chemin de fer de Winnipeg à Québec, et de cette dernière ville à Moncton, mais, si nous accordons de l'aide pour la construction du terminus de l'est, ce dernier devrait être mis en exploitation. La compagnie doit donc se rendre à cette condition et, si elle manque à son engagement, elle se trouvera à perdre $5,000,000 à prendre sur son matériel roulant. Si elle se trouve obligée d'exploiter ce chemin, n'est-il pas nécessaire pour elle de voir à ce que cette exploitation paye ? Elle ne doit pas seulement payer le coût de l'entretien et de l'exploitation de cette voie ferrée, mais encore trois pour 100 du coût de construction. Si le Grand-Tronc-Pacifique n'est, réellement que le Grand Tronc sous un autre nom, d'après ce qu'affirment les membres de la gauche, la Compagnie du Grand Tronc ne se trouvet-elle pas tenue de voir à ce que l'exploitation de ce chemin se fasse de façon à lui permettre d'en retirer un revenu suffisant pour payer l'entretien et l'exploitation de cette voie, et de plus, ces 3 pour 100 d'intérêt ? Pour remplir toutes ces obligations, elle doit avoir un trafic pour cette voie ferrée. Si elle dirige ce dernier sur Portland et sur les ports des Etats-Unis, que fera-t-elle de son terminus de l'est ? Où trouvera-t-elle le trafic qui lui permettra de remplir toutes les obligations que lui impose ce contrat ? Il me semble—et, en faisant cette remarque, je ne désire aucunement manquer de courtoisie envers mes honorables amis—il me semble que nous avons discuté si souvent ce point, qu'on ne peut en parler sans tomber dans des redites inutiles. A mon sens, nous devons nous en tenir à cette convention. Les membres de la gauche ont inter-

prété ce contrat d'une certaine façon, et je veux dire—et en parlant comme je le fais, je ne m'en tiens pas au simple sens parlementaire des mots—que je crois que mes honorables amis n'auraient pas parlé comme ils l'ont fait, s'ils n'eussent été convaincus que l'interprétation qu'ils donnent à ce contrat, était juste. A leur avis, cette convention est ce qu'ils en ont dit ; pour nous, elle signifie ce que nous en pensons, et ce que nous en disons. Que le pays se prononce entre nous. Il faut nous en tenir à cette convention et l'observer.

M. SPROULE : Dans ce cas, pourquoi le ministre de la Justice demande-t-il lui-même à modifier cet arrangement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet, je propose moi-même que ce contrat soit amendé au sujet de deux stipulations, et je vais expliquer ma demande sur ce point. Une clause stipule que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra obtenir de la Compagnie du Grand Tronc la garantie de la seconde émission d'obligations ; d'après une autre stipulation, la Compagnie du Grand Tronc devra acquérir, jusqu'à concurrence de $25,000,000, des actions ordinaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nos adversaires nous disent que le Grand Tronc, n'étant pas partie à ce contrat, ne se trouve pas lié par ces deux stipulations ; d'autre part, nous prétendons que, tout en ne liant pas la Compagnie du Grand Tronc—je parle de ces deux stipulations envisagées au point de vue strictement légal—celles-ci lient cette compagnie par l'effet qui en découlent, parce qu'elles imposent des conditions devant être remplies avant que nous soyons obligés de garantir les actions. Autrement dit, si le Grand Tronc n'acquiert pas ces $25,000,000 d'actions ordinaires, et ne garantit pas la seconde émission d'obligations, le gouvernement se trouvera libre de toute obligation. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, déclare que ce n'est pas là la conclusion qu'il faut tirer des termes mêmes du contrat. Il dit que la rédaction de ce dernier devrait être plus claire. J'ai beaucoup de respect pour les connaissances de mon honorable ami—je parle avec toute la considération possible, en me servant de ces termes en sa présence—je respecte son talent, et lorsqu'il exprime un doute relativement à un contrat, je veux faire disparaître l'objection qu'il a soulevée. C'est qui arrive maintenant ; je veux élucider le doute exprimé par le leader de l'opposition, et démontrer à l'évidence, comme c'est notre désir à tous, que la Compagnie du Grand Tronc devra remplir deux obligations, la première, acquérir des actions au montant de $25,000,000, et la seconde, garantir la seconde émission d'obligations. Voilà quel est notre but ; voilà quelle est l'intention des parties à ce contrat. Je veux faire disparaître tout doute à ce sujet, et voilà pourquoi j'ai proposé un amendement. A mon point de vue, en agissant ainsi, j'accomplis un acte digne d'éloge. En effet, je crois que ma proposition est une réponse directe à ce qu'ont avancé mes honorables amis de la gauche, en disant que nous avons soumis à la Chambre un contrat blindé de toutes parts et que nous n'accepterions aucun amendement. Nous soumettons cette convention à la Chambre, afin que celle-ci nous aide à perfectionner celle-là.

Le chef de l'opposition et l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) disent qu'on peut avoir des doutes sur la stipulation dont il est question ; nous voulons faire disparaître cette objection, et c'est pour cela que nous acceptons cet amendement.

M. SPROULE : Pourquoi n'accepteriez-vous pas toutes les parties de cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Jusqu'à quel point faut-il aller ? C'est là-dessus que nous différons d'opinion.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami, le ministre de la Justice me pardonnera si, ce que je ne désire aucunement, je me rends coupable de redites ennuyeuses ; peut-être serais-je obligé de répéter certains arguments que j'ai déjà invoqués, dans la crainte de ne m'être pas fait assez bien comprendre par les membres de la droite. Je puis entretenir des doutes à ce sujet, car, lorsque nos adversaires se lèvent pour répondre à ce que j'ai avancé, ils s'attaquent d'ordinaire à des déclarations que je n'ai jamais faites. Je veux donc prendre quelques minutes du temps de la Chambre, dans le but de me faire bien comprendre par la droite. J'ai démontré que, lorsqu'il transportera, durant l'hiver, le trafic de l'ouest à Québec ou à Montréal, le Grand-Tronc-Pacifique pourra diriger ce trafic à 297 milles de Montréal, c'est-à-dire sur Portland ou à 318 milles de Québec, toujours sur Portland; il transportera ces marchandises sur ses propres lignes, et il se trouvera à gagner le coût de transport de Québec ou de Montréal à Portland. Pour obvier à cela, on parle de diriger ce trafic sur Saint-Jean, N.-B., ou sur Halifax. Si on accepte la limite extrême assignée par le ministre des Finances, quant à la diminution de distance par la nouvelle ligne, on aura une distance de 400 à 470 milles de Québec à Saint-Jean, et une distance de 586 milles de Québec à Halifax. Ne vaudrait-il pas mieux pour le Grand Tronc que ce trafic fût transporté sur son propre chemin, vu la courte distance qu'il aura à parcourir pour atteindre Portland, que si ces marchandises étaient transportées, partie par le Grand-Tronc-Pacifique et partie par l'Intercolonial, jusqu'à Halifax ou Saint-Jean ? Voilà une question bien claire qui s'impose à l'étude de tout homme d'affaires faisant partie de cette Chambre. Où se trouve l'intérêt du Grand Tronc sous ce rapport ? Se trouvera-t-il un seul membre de la droite pour oser se lever de son siége ici, et dire qu'il ne serait pas de l'intérêt du

Grand Tronc de transporter ce trafic à Portland ?

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la distance de Québec à Portland via le Grand Tronc ?

M. BORDEN (Halifax) : Cette distance, si je ne me trompe, est de 318 milles.

Le PREMIER MINISTRE : De Québec ?

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre va-t-il contredire cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est cette distance, d'après mon honorable ami ?

Le PREMIER MINISTRE : La distance entre Portland et Montréal est de 300 milles, et celle de Québec à Richmond de 100 milles ; on doit donc compter environ 400 milles de Québec à Portland.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne parle pas de la distance entre Québec et Richmond, mais de celle entre Montréal et Portland. L'indicateur du Grand Tronc montre que cette dernière est de 297 milles. La distance entre Québec et Portland, via Richmond, est de 318 milles d'après le même indicateur. Mon honorable ami peut-il contredire ce que j'avance ?

Le PREMIER MINISTRE : La distance entre Montréal et Portland est de 300 milles. Celle entre Québec et Richmond, où la ligne se raccorde au chemin de Montréal à Portland, est de 100 milles. On peut donc compter 400 milles de Québec à Portland.

M. HEYD : Puis-je demander à l'honorable député (M. Borden, Halifax), comment il peut s'attendre à ce que le grain se rende à Montréal pour être dirigé sur Portland, puisque la distance entre Montréal et l'endroit où le chemin de fer traverse la ligne du transcontinental sur North-Bay, sera beaucoup plus grande que celle de ce point à Québec ?

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si le trafic prendra cette direction ou non, mais je sais que des membres du gouvernement et d'autres orateurs de la droite ont déclaré, ici même, qu'il y aura un embranchement partant de la division est et se reliant à la cité de Montréal, et j'ai compris qu'on s'attendait à ce qu'un trafic très considérable venant de l'ouest se dirigerait vers l'est, par voie de Montréal.

M. HEYD : De l'endroit où le chemin déviera pour se rendre à Montréal, la distance jusqu'à cette ville serait-elle plus considérable que si le trajet se continuait vers Québec ?

M. R. L. BORDEN : J'ignore complètement ce détail, parce que personne, jusqu'à présent, n'a pu nous donner une idée du tracé de cette ligne, ni de la distance entre un point quelconque de la division de l'est et Montréal. Mon honorable ami (M. Heyd) sait, en posant cette question, que je ne puis lui répondre. Qu'on calcule cette distance à partir de Montréal ou de Québec, on se trouve toujours au même point, parce que, si je calcule bien la distance entre Québec et Portland, cette dernière n'est que de 21 milles plus grande que celle entre Montréal et Portland. Supposant que mes calculs soient justes—et je serais heureux qu'on me signalât mon erreur, si je me trompais sous ce rapport—je dis que Québec est éloigné de 318 milles de Portland et que cette dernière ville se trouve à 297 milles de Montréal. Mais Québec se trouve à 586 milles d'Halifax, en supposant que les calculs du gouvernement soient exacts et en tenant compte de cette diminution de distance dont nous a parlé le gouvernement. Voici comment j'arrive à ce résultat: d'après les calculs de l'honorable ministre des Finances, il y a 400 milles de Québec à Moncton, et 186 milles de Moncton à Halifax, ce qui forme un total de 586 milles. De Québec à Moncton, on compte 400 milles et de Moncton à Saint-Jean, 89 milles. On peut raccourcir cette route de 20 milles en se servant de la ligne de Chipman à Saint-Jean, mais même en tenant compte de cette diminution, on a une distance de 460 à 470 milles de Québec à Saint-Jean. Lorsqu'on m'a interrompu, j'allais poser la question suivante: Le Grand Tronc se trouvera-t-il à perdre ou à gagner, en transportant le trafic de l'ouest sur ses propres lignes jusqu'à Portland, et en touchant le prix de ce transport, ou cette compagnie sera-t-elle plus portée à expédier ces marchandises, via Moncton, et de ce dernier endroit, par l'Intercolonial, jusqu'à Halifax ? Mon honorable ami dit que les taux sont les mêmes. S'il en est ainsi, il deviendra encore plus avantageux pour le Grand Tronc de transporter ce trafic à Portland, parce qu'en supposant même que cette compagnie ait un intérêt substantiel dans le Grand-Tronc-Pacifique elle retirerait les mêmes taux pour le transport du trafic sur une distance de 489 milles, jusqu'à Saint-Jean, ou de 586 milles jusqu'à Halifax, alors qu'elle pourrait les transporter sur ses propres lignes de Québec à Portland, soit une distance de 318 milles, ou de Montréal à Portland, soit une distance de 297 milles. Il est évident qu'en tant que le Grand Tronc se trouve concerné, il y a danger à ce que cette compagnie fasse tous les efforts possibles pour détourner, en faveur de Porland, le trafic destiné à Saint-Jean et à Halifax; c'est ce qu'elle a fait par le passé. J'ai répété à maintes reprises que je ne blâme pas le Grand Tronc de prendre soin de ses propres intérêts. Cette compagnie a un terminus important à Portland, et elle veut réaliser tout l'argent possible pour ses actionnaires; mais le gouvernement doit voir à ce que le Grand Tronc, qui reçoit cette aide pour la construction de ce chemin de fer, ne dé-

tourne pas le trafic des routes canadiennes. Ce n'est là qu'un seul danger que j'ai fait ressortir. J'ai mentionné un autre point, et c'est le danger auquel se trouveraient exposés les ports de la baie Georgienne où le Grand Tronc prendrait ce grain et les marchandises pour les transporter à Portland, sans obstacle aucun.—J'ai voulu parler de North-Bay et de Gravenhurst. J'ai signalé aussi le péril mentionné par l'honorable ministre du Commerce au sujet du raccordement des voies ferrées entre Chicago et Winnipeg, parce que le Grand Tronc pourra obtenir le trafic amassé dans l'ouest par le Grand-Tronc-Pacifique, et le diriger sur les ports américains. J'ai fait valoir toutes ces raisons, mais l'honorable ministre de la Justice se contente d'employer une expression générale, en disant que ce contrat contient des garanties et des stipulations suffisantes. A mon sens, cette convention ne contient aucune garantie ou stipulation, en tant que le Grand Tronc se trouve concerné. Bien que ces dangers existent, on ne s'est pas préoccupé de les faire disparaître. L'honorable ministre de la Justice a semblé croire que je voulais démontrer d'une façon ou d'une autre, que l'intérêt du pays n'exigeait pas l'exécution de la garantie des obligations par le Grand Tronc. Ce n'est aucunement ce que je déclare. Mon honorable ami a dit un mot sur la garantie de l'exploitation de la division est. Trouve-t-on dans la stipulation qui se rapporte à cette division, quelque chose qui empêche le Grand Tronc de faire précisément ce que, ainsi que je l'ai dit, il était de son intérêt d'accomplir?

Je ne vois pas dans le contrat—je parle de la stipulation se rapportant à l'exploitation de la division—rien qui touche le point que j'ai soulevé. C'est pourquoi il me semble que les remarques de mon honorable ami à ce propos n'ont pas leur raison d'être. Je n'ai pas l'intention de disucter ce point, car il ne me semble pas se rapporter à la question, mais l'honorable ministre croit-il qu'un matériel roulant valant $5,000,000 soit une garantie suffisante pour l'exploitation de ce chemin et pour le paiement du loyer ? Dans cinquante années d'ici, il pourra être question de $100,000,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En vertu de cette convention, nous avons un recours.

M. BORDEN (Halifax) : Vous ne pouvez que vous emparer de la division de l'est.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, nous pouvons nous emparer de toute la ligne. Le Grand Tronc possède toute cette voie.

M. BORDEN (Halifax) : Si cette condition doit être corollaire d'une hypothèque de $100,000,000 cette garantie sera plus imaginaire que réelle. Le gouvernement se trouverait à avoir garanti les obligations jusqu'au montant de 75 pour 100.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que nous serions bien heureux d'avoir la haute main sur le Pacifique.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas si cela pourrait arriver ; mais nous parlons de garantie. La seule que nous aurions serait le montant représentant les valeurs qui dépasseraient $100,000,000. Nous ignorons donc ce que sera cette garantie.

M. BARKER : En réponse au très honorable premier ministre ; je puis lui indiquer la distance exacte entre Québec et Montréal et Portland. De Portland à Richmond, qui se trouve un point commun aux deux lignes, cette distance est de 220 milles ; de Richmond à Montréal, elle est de 77 milles, soit en tout de 297 milles entre Portland et Montréal. De Richmond à Québec, on compte 97½ milles, ce qui donne 317½ milles de Portland à Québec, soit une différence de 20 milles.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais donc calculé un demi-mille de plus.

M. OSLER : Si je ne me trompe, le ministre de la Justice dit maintenant que le gouvernement, si le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas son loyer et n'acquitte pas ses autres obligations relativement à l'exploitation de la division de l'est, s'emparera de la division de l'ouest, en tenant compte du montant d'obligations garanti par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous pouvons nous en emparer, mais si la compagnie manque à ses occupations, tout l'actif du Grand-Tronc-Pacifique sera responsable pour la dette contractée, suivant les hypothèques.

M. OSLER : Ce contrat a été évidemment changé depuis vendredi alors que je me trouvais ici ; en effet, le gouvernement permet au Grand Tronc—ce qui devient une seconde obligation—d'émettre des obligations au montant de 25 pour 100, avec le consentement du gouvernement, pour toute la division de l'ouest. Aujourd'hui, le ministre de la Justice nous dit que le gouvernement avait comme garantie de l'exploitation de la division, celle de l'ouest.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai rien dit dans ce sens.

M. OSLER : Je crois que le ministre constatera que c'est bien là ce qu'il a dit, mais je suis certain qu'il n'a pas voulu parler ainsi. Il a dit : " sujet à la garantie des obligations." Je veux éclaircir parfaitement ce point et démontrer que le gouvernement n'a pas cette garantie sujette à la garantie des obligations.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que le ministre de la Justice a dit, et j'ai accepté sa déclaration, que le gouvernement avait une garantie sur la division de l'ouest pour l'exploitation du chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une garantie jusqu'à un certain pointt, c'est-à-dire que si la compagnie manque à son obligation d'exploiter la division est, elle deviendra, d'après le contrat, responsable du loyer ; dans ce cas, nous aurons la responsabilité du Grand-Tronc-Pacifique et alors tout l'etif de cette compagnie se trouvera responsable de cette obligation, et une partie de cet actif se trouvera formé par la division ouest. Voilà ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que mon honorable ami avait déclaré distinctement qu'il y avait quelques obligations dont se trouvait responsable la division ouest, mais telle obligattion n'existe pas. Mon honorable ami reconnaît que tout se résume à ceci : il y a une convention et, pour faire observer celle-ci, nous pouvons nous emparer de tout ce qui appartient au Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINSTRE DE LA JUSTICE : Oui, à part des obligations.

M. KEMP : J'ai compris que le ministre de la Justice a dit que si le Grand-Tronc-Pacifique refusait d'exploiter la sectiton est, il perdrait son matériel roulant. Je suppose qu'il s'agit du matériel de la division est jusqu'à une valeur de $5,000,000. La seule garantie que le gouvernement possède, si je ne me trompe, est une seconde hypothèque sur ce matériel. Est-ce que je me trompe ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Jusqu'à un certatin point ; nous possédons la première hypothèque sur ce matériel et nous nous trouvons ainsi à avoir la première et la seconde hypothèques. Nous avons la première hypothèque sur tout le matériel du chemin pour nous protéger contre toute perte, et nous avons en outre notre garantie des obligations émises pour la construction de la division ouest ; de plus, nous possédons une seconde hypothèque sur le matériel de la division est quant à ce qui se rapporte à l'exploitation de cette route.

M. KEMP : Si le Grand-Tronc-Pacifique refusait d'exploiter la division de l'est, comment le gouvernement pourrait-il réaliser cette seconde hypothèque ? Comment s'y prendrait-il pour cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Par forclusion, c'est-à-dire par une procédure très simple.

M. KEMP : Il lui faudra d'abord s'occuper de la première hypothèque.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le ministre de la Justice propose l'amendement suivant à l'amendement :

2. Nonobstant le contenu de cet acte ou de cette convention, Sa Majesté le Roi agissant par le gouvernement du Canada ne sera pas tenue ni obligée d'exécuter, de mettre à effet ou de remplir les conventions, entreprises, conditions ou stipulations dudit contrat, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, et si ce n'est que et à moins que la Compagnie du Grand Tronc du Canada conclue avec Sa Majesté le Roi un arrangement par lequel ladite Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc acquière et prenne des actions ordinaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au montant de pas moins de $24,900,000 tel que pourvu dans ladite clause 27 dudit contrat.

3. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada détiendra lesdites actions ordinaires au montant susdit telles qu'acquises et prises comme susdit pendant toute la durée du bail mentionné dans la clause 20 dudit contrat, et aussi longtemps qu'aucune des obligations garanties par le gouvernement restera non rentrée et impayée, et aucune promesse, transport ou cession d'une partie quelconque desdites obligations ne sera valide ni efficace pendant toute la durée dudit bill.

M. CLANCY : J'ai attendu la réponse du ministre de la Justice aux remarques du leader de l'opposition qui a prétendu, entre autres choses, qu'après tout, nous faisons un contrat avec le Grand Tronc. Cette compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est qu'un simple mythe, qu'un simple trompe-l'œil. Il est reconnu que le Grand Tronc est au fond de toute cette affaire. Cette compagnie a acquis comlètement la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique. C'est pourquoi tout contrat conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique n'aura aucun effet, parce que cette compagnie se trouve à la merci du Grand Tronc. Le chef de l'opposition a démontré qu'li est de l'intérêt du Grand Tronc de transporter le trafic sur ses propres lignes. On a prouvé de plus que même si le grain ou d'autres marchandises étaient transportées à Montréal ou à Québec, le Grand Tronc aurait intérêt à diriger ce trafic à Portland, parce que la différence entre Québec et Portland et entre cette ville et Montréal ne représente qu'une simple fraction.

Le ministre de la Justice a mis en relief le fait que les marchandises seraient transportées à Québec et de là prendraient la direction de Saint-Jean ou d'Halifax. Mais on fait observer qu'il n'y a absolument pas de différence dans la longueur du parcours, qu'on aille de Québec à Portland ou de Montréal à Portland. Si en faisant passer le chemin de fer par Québec il était possible de montrer qu'il se trouve plus près d'Halifax ou de Saint-Jean que de Portland on pourrait alléguer à bon droit qu'on a soustrait les transports au danger de se diriger vers des voies étrangères.

Quand on atteint Québec, par voie du chemin de fer transcontinental, on est aussi près de Portland que lorsqu'on atteint Montréal par le réseau du Grand Tronc. La Compagnie du Grand Tronc naturellement, transportera ses marchandises sur ses propres lignes. Il serait insensé de supposer que cette compagnie agirait autrement en se portant garant de l'entreprise ; et réellement elle est plus que garant, car elle est maîtresse des actions ; elle dirigera toutes les exploitations des chemins de fer et fera des différentes parties du Grand-Tronc-Pacifique

des tributaires des lignes de l'est appartenant à la Compagnie du Grand Tronc.

Il n'y a rien à redire à cela ; mais ce que nous critiquons, c'est le marché lui-même. Quand bien même le transport des marchandises s'effectuerait par voie du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Québec, il y a tout autant de danger qu'elles se dirigent vers Portland que si on les transportait à Montréal. La distance de Québec à Portland, relativement à la distance de Montréal à Portland, est si minime, qu'il est hors de doute que même lorsque les marchandises ont atteint Québec, elles n'ont pas encore échappé à tout danger. Ici, je fais abstraction du fait que la distance de Québec à Saint-Jean ou à Halifax est infiniment plus grande qu'elle ne l'est de Québec à Portland. On le sait, il est dans l'intérêt du Grand Tronc que les transports de Québec suivent la ligne qui offre le moins de résistance, et par conséquent, il est de son intérêt de les diriger vers Portland. Soit que le transport des marchandises se fasse par cette voie ferrée, de Winnipeg à Québec ou par la voie de North-Bay, il est légitime de demander que, dans l'un ou l'autre cas, la Compagnie du Grand Tronc, qui est la principale bénéficiaire dans cette entreprise, soit tenue d'effectuer ses transports par la voie des ports canadiens. L'amendement proposé par le chef de l'opposition est la seule garanttie que le trafic canadien se dirigera, par des voies canadiennes, vers des ports canadiens. Indépendemment des tendances politiques qui exercent sans doute une grande influence sur la députation, la question semble si simple qu'elle n'est pas discutable à l'autre point de vue.

M. SPROULE : Le gouvernement donne aujourd'hui un singulier spectacle au pays. Il soumet le bill en question à la ratification du parlement et déclare qu'il ne saurait être modifié, parce qu'il s'agit ici d'un contrat obligatoire signé par les deux parties. Toutefois lorsque le chef de l'opposition propose d'amender ce bill, le ministre de la Justice nous dit que par déférence pour les hautes capacité de notre chef, il est disposé à accepter cet amendement ; mais il l'accepte en proposant un amendement qu'il a lui-même élaboré et qui est tout différent du premier. Si le ministre de la Justice a une si haute idée de la science du chef de l'opposition, pourquoi ne respecte-il pas le texte de l'amendement qu'il a présenté Nous aurions alors la certitude que cet amendement atteindrait le but visé. Chose singulière ! voilà que le gouvernement modifie son propre contrat après l'avoir signé, donnant par là à entendre que ce contrat par lequel la Compagnie du Grand Tronc s'engage à remplir toutes ses obligations est imparfait et incomplet et qu'il faut recourir aux lumières du chef de l'opposition pour perfectionner ce traité. En voilà assez pour nous rendre ce marché suspect. Le premier ministde ou le ministre de la Justice pourrait-il me dire dans quel but le gouvernement oblige la Compagnie du Grand Tronc à acquérir ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est afin d'obliger virtuellement la compagnie à prendre un intérêt dans cette entreprise.

M. SPROULE : Si cet intérêt a quelque valeur réelle il doit valoir $25,000,000. Si la compagnie acquiert ces $25,000,000 valant d'actions ordinaires, cela ne représente pour elle, qu'une valeur de quelque milliers de dollars ; et alors à quoi se résume son intérêt dans le Grand-Tronc-Pacifique ? Si elle achète ces actions au pair, elle aura un intérêt de $25,000,000 dans cette entreprise ; mais si elle peut obtenir ces actions pour quelque milliers de dollars, son intérêt se résume à peu de chose. Le ministre de la Justice nous dit que la compagnie sera obligée d'acquérir ces actions.

Il y a une grande différence entre acquérir des actions et souscrire pour des actions qu'on achète au pair. Si on m'oblige à verser à une banque $1,000,000 au crédit d'une compagnie, cette somme représente $1,000,000 pour moi ; mais si on m'accorde le privilège de jouer aux cartes pour cette somme et que je sois assez heureux pour la gagner, elle ne représente aucune valeur pour moi. Si j'obtiens $1,000,000 valant d'actions pour quelque chose qui soit de très peu de valeur pour moi, je n'aurais pas autant d'intérêt dans le chemin de fer que si j'avais payé ces actions en espèces sonnantes. J'ai une autre question à poser relativement à ce contrat : pourquoi compliquer cette convention, en y mêlant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie du Grand Tronc, et le chemin de fer transcontinental? Pourquoi ne pas éliminer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, afin de traiter avec la Compagnie du Grand Tronc ? Toute cette confusion et ce mélange des trois chemins de fer compliquent inutilement le contrat. Pourquoi toute cette confusion ? On tend évidemment à quelque but que tous les esprits ne peuvent saisir. On veut sans doute permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'accomplir indirectement ce qu'elle ne pourrait accomplir directement. Voilà qui est injuste envers les députés et le peuple canadien. Pourquoi le gouvernement ne saisit-il pas la Chambre d'une loi si claire que tous les députés, qu'ils soient avocats ou non, puissent la comprendre et l'expliquer à leurs commettants ?

Pourquoi se servir d'un langage tellement obscur et ambigu que même un avocat de Philadelphie serait impuissant à saisir les résultats de cette loi si le parlement la sanctionne ? Voilà que le gouvernement aujourd'hui modifie son propre contrat ; et après avoir prétendu que ce traité était parfait, voilà qu'au dernier moment, le ministre de la Justice propose de modifier l'amendement offert par le chef de l'opposition ; jetant ainsi du discrédit sur tout le projet. Cette conduite n'est guère de nature à inspirer

confiance à la Chambre ou au pays, qui se demanderont si le gouvernement à bien saisi la portée de ce contrat quand il l'a élaboré et si cette mesure atteindra le but recherché, quand elle deviendra exécutoire.

M. GOURLEY : A titre de représentant des provinces maritimes, je dois avouer que ce contrat m'inspire des inquiétudes. Voilà trente-six ans que les populations des provinces maritimes attendent l'accomplissement des promesses faites à l'époque de l'établissement de la Confédération. Nous voulons la réalisation de ces promesses et le chef de l'opposition a demandé pourquoi nous accorderions à la Compagnie du Grand Tronc les privièges d'un bénéficiaire, sans lui en imposer toutes les obligations. Nous voulons une réponse à cette question. Le ministre de la Justice semble voir avec peine que nous cherchions à comprendre la question débattue. A titre de représentant des provinces maritimes je tiens à la comprendre parfaitement ; car, si le chemin de fer que le gouvernement se propose de construire à grands frais aboutit à l'insuccès, les populations des provinces maritimes, d'ici à un demi siècle, ne seront plus en mesure de demander au pays l'exécution du traité de la confédération. Comme représentant des provinces maritimes, je suis donc intéressé à savoir si la Compagnie du Grand Tronc est bénéficiaire ici. Le premier ministre en présentant ce projet de loi, nous a dit qu'il comptait sur l'appui de la Compagnie du Grand Tronc ; en pareilles circonstances, je tiens à lui demander pourquoi il ne fait pas de la Compagnie du Grand Tronc la partie principale ici, au lieu de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Le ministre de la Justice le sait, cette objection ne vient pas seulement des députés de l'opposition dans ce parlement. L'autre jour, le ministre des Finances a reçu des marchands d'Halifax appartenant aux deux partis politiques une dépêche lui demandant l'interprétation de l'article 42 qui autorise les usagers de ce chemin de fer à diriger leur trafic par d'autres routes que cette voie ferrée. Comme ce télégramme portait la signature de libéraux et de conservateurs, le gouvernement doit donc comprendre que cette objection n'est pas inspirée par la politique. Qu'il ne soit donc pas surpris si nous demandons avec instance une réponse à cette question. Pourquoi la Compagnie du Grand Tronc ne figure-t-elle pas à titre de partie principale dans cette entreprise : Voilà la question que les provinces maritimes posent au gouvernement, et il est du devoir de ce dernier d'y apporter une réponse. Que le gouvernement soit franc et nous dise pourquoi il a traité avec un simple prête-nom au lieu de traiter avec la partie principale. On dit que la Compagnie du Grand Tronc a refusé d'assumer la responsabilité de l'exploitation de la section de l'est, voulant avoir la haute-main que sur la section de l'ouest, et par conséquent elle a refusé de devenir partie à ce contrat.

Voici à quoi vise, prétend-on, la Compagnie du Grand Tronc ; elle abandonnerait l'exploitation de la section de l'est et le gouvernement serait forcé de s'adresser à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour combler le déficit. Il est du devoir du gouvernement de dissiper ce soupçon, en prouvant qu'il n'y a pas lieu de redouter pareille éventualité. L'heure est venue de construire un chemin de fer transcontinental, mais au moins faut-il que ce réseau réponde aux besoins du pays. En engageant le pays dans la construction d'un nouveau réseau transcontinental qui ne répondrait pas à ces besoins, le gouvernement retarderait d'un quart ou même d'un demi-siècle notre développement national. Sans doute, le Canada, grâce à ses gigantesques ressources, serait en mesure de réparer ce faux pas ; mais à quoi bon commettre pareille erreur et paralyser le pays ? Je fais appel ici aux députés de la droite : à coup sûr, ils doivent tenir à ce qu'on ne commette pas pareille erreur. Après tout, il n'y a guère que quinze ministres dans le cabinet, et même les têtes les plus sages, lorsqu'il s'agit de négociations semblables, ne sauraient prévoir tous les inconvénients. Le gouvernement ne devrait donc pas tenir ce contrat pour un document parfait et en quelque sorte sacré qu'il est défendu de modifier, mais au contraire, ils doivent convenir des imperfections qui se révèlent au cours du débat. Le chef de l'opposition nous a indiqué certains inconvénients; tâchons d'y remédier de façon à parer à toute erreur possible. Si le gouvernement ne se fût pas abouché avec la Compagnie du Grand Tronc, mais qu'il eût traité avec une compagnie tout à fait nouvelle, l'obligeant à construire le réseau de l'Atlantique au Pacifique, j'en suis convaincu, le trafic ne courrait pas le risque de dévier vers les ports des Etats-Unis, cette compagnie aurait intérêt à diriger tous ses transports vers Halifax. Alors, il n'aurait pu surgir de danger que les transports prissent la route de Portland, et il n'aurait pas été nécessaire d'insérer dans ce bill de disposition déclarant, en termes sonores, que la compagnie reçoit l'aide de l'Etat pour des raisons d'intérêt national et qu'elle est tenue de diriger ses transports vers Halifax, car alors elle n'aurait pas été en mesure d'agir autrement. Ce système hybride rend nécessaire l'insertion de cet article relatif à la direction à donner aux transports ; il ne s'ensuit pas, toutefois, que cette disposition atteindra le but recherché. On le sait, les compagnies de chemin de fer, en dépit de tous les traités, ne consultent guère que leurs propres intérêts. Elles réussissent presque infailliblement à éluder les traités. Cette disposition législative, tant vantée, qui exige l'uniformité des tarifications tant pour les transports dirigés vers Halifax que pour ceux dirigés vers Portland, est, à mon avis, l'article le plus désastreux de cette convention. La distance de Montréal à Halifax est de 850 milles, et celle de Montréal à

Portland, de 297 milles. Si la Compagnie du Grand Tronc est obligée de transporter les marchandises de Montréal à Halifax, le parcours se trouvera allongé de 553 milles, relativement à Portland. Elle fera donc l'impossible pour se dérober à cette obligation. Les clients de la compagnie, s'ils tiennent à demeurer en bons termes avec elle, dirigeront leurs marchandises vers Portland, plutôt que de l'obliger à les transporter sur un parcours de 553 milles plus long, et cela au même prix de transport. Aux yeux des popuations des provinces maritimes, cette disposition est un coup fatal porté à leurs intérêts. Si les marchandises se dirigent vers Québec, comme la distance de Québec à Halifax est de 586 milles, et celle de de Québec à Portland, de 318 milles, il s'en suit que la distance à parcourir pour atteindre Halifax est de 168 milles plus longue pour pour atteindre Portland. Il est donc hors de doute que la compagnie exercera toute la pression possible sur ses clients pour les engager à choisir la route de Portland. Cet article, relatif à la direction des transports, est donc une véritable menace pour les intérêts des provinces maritimes. Québec, sans doute, bénéficiera de cette convention: mais j'adjure le premier ministre et le ministre de la Justice de se mettre au-dessus des intérêts sectionnels et de se rappeler qu'il y a d'autres intérêts en jeu ici que ceux de Québec. Les intérêts des provinces maritimes l'emportent de beaucoup sur tous les autres. Les pays qui dominent dans l'histoire du monde sont les pays maritimes; et si, aujourd'hui, les provinces maritimes sortaient de la Confédération et proclamaient leur indépendance, les provinces de Québec et d'Ontario deviendraient tout simplement des dépendances des provinces maritimes.

J'ai toujours combattu ici les tendances particularistes. Les intérêts des provinces de Québec, d'Ontario et de la Colombie Anglaise ont tout autant d'importance à mes yeux que ceux des provinces maritimes. C'est vers la mer que vos produits doivent descendre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député s'écarte de la question.

M. GOURLEY : Je prétends que mes observations sont pertinentes à la question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je rappelle l'honorable député à l'ordre. Il s'éloigne de la question.

M. GOURLEY : M. le président, je m'incline devant votre décision. Il s'agit de savoir si les garanties données par la compagnie sont suffisantes pour l'obliger à diriger ses transports vers nos ports maritimes. Le premier ministre a posé les bases de cette proposition, lorsqu'il nous a dit qu'il s'agit de construire une ligne canadienne d'un océan à l'autre. Nous voulons obliger la Compagnie du Grand Tronc à payer ces actions et elle aura ainsi un intérêt vital dans le transport des marchandises de l'ouest vers le port maritime d'Halifax. Le premier ministre et le ministre de la Justice ne doivent pas s'imaginer qu'en protégeant les intérêts de la province de Québec ils sauvegardent les intérêts des provinces maritimes. Ce projet a été conçu et élaboré dans l'intérêt de la province de Québec. Quant aux intérêts des provinces maritimes, on n'en a cure. Les auteurs de ce traité ont cru sans doute jeter une appeau aux provinces maritimes, en inscrivant au contrat quelques phrases ronflantes sur le caractère national de cette entreprise et en déclarant que les transports devraient se diriger vers les ports canadiens. Ils comprendront bientôt leur erreur. Il y a longtemps que les provinces maritimes appellent de leurs vœux un nouveau chemin de fer national transcontinental et je donnerais volontiers mon appui à un réseau vraiment national. Si le gouvernement avait traité avec une compagnie canadienne ; s'il eût choisi un port maritime canadien, soit Saint-Jean soit Halifax, et s'il eût choisi la route la plus directe vers l'océan pour les transports de l'ouest, j'aurais volontiers appuyé ce projet. Si je m'y oppose, c'est qu'il est défectueux ; c'est qu'on y a attaché des conditions qui rendront fort difficile la réalisation de l'objectif visé, parce qu'il ne réussira pas à diriger le commerce vers les ports maritimes canadiens. Presque tous les hommes d'affaires des provinces maritimes sont hostiles à ce projet. J'entends des exclamations ironiques du côté de la droite ; mais lorsque ces messieurs se trouveront en présence des électeurs indignés de cette trahison de leurs intérêts—peu importe que cette trahison soit préméditée ou non—alors ils prendront une toute autre attitude. Il faut consulter les vœux des populations des provinces maritimes. A une certaine époque, la province de la Nouvelle-Ecosse a été menacée d'une petite révolte.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je rappelle à l'honorable député qu'il doit se borner à discuter la question soumise à la Chambre.

M. GOURLEY : Je pense que le chef du cabinet aura lieu d'être satisfait de ce rappel à l'ordre si opportun.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Puisque l'honorable député a été rappelé à l'ordre, il doit s'abstenir de discuter la décision de l'orateur.

M. GOURLEY : Je vous félicite, monsieur, sur la justice de votre décision. Cette décision est venue fort à point, pour protéger le ministre des Finances contre toute allusion aux appels qu'il a faits autrefois, en Nouvelle-Ecosse, à l'encontre du régime de la Confédération. On nous accuse de faire une opposition factieuse ; mais, puisqu'il s'agit d'une dépense de $200,000,000, on ne veut pas, sans doute, que cette entreprise que le premier ministre a tant à cœur aboutisse à l'avortement. On le sait, la construction du

chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas répondu aux vœux des provinces maritimes. Les promesses faites par sir Charles Tupper et sir John Macdonald au sujet de cette grande entreprise, les reproches que l'on a adressés à d'autres gouvernements. J'adjure donc le gouvernement d'accepter non seulement cet amendement mais plusieurs autres propositions tendant à établir ces sauvegardes. Pourquoi la Compagnie du Grand Tronc aurait-elle la haute-main sur cette entreprise, sans être tenue responsable de ses obligations ? Les citoyens des provinces maritimes sont d'avis que si la Compagnie du Grand Tronc refuse de se rendre responsable de tout ce qui se rattache à la division de l'est, c'est qu'elle détient des biens qui pourraient être confisqués, si elle devenait partie à ce contrat. Elle veut être en mesure de retirer tous les avantages possibles de ce projet ; elle veut faire tirer les marrons du feu par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et si elle constate que l'entreprise n'est pas lucrative, elle s'en déchargera sur cette dernière compagnie. Nous tenons à savoir pourquoi la Compagnie du Grand Tronc doit bénéficier de cette entreprise, sans être responsable de l'exploitation de la section de l'est ; et pour le moins dire, le gouvernement à mon avis, a fait une bien singulière convention en y faisant intervenir un tiers, sans lui imposer d'obligations ni le forcer à se charger des risques.

M. TAYLOR : Nombre d'avocats de la droite et de la gauche nous ont fait bénéficier de leurs lumières au sujet de ce contrat et de l'amendement dont la Chambre est saisie.

J'ai soigneusement étudié l'amendement proposé par le chef de l'opposition et le sous-amendement proposé par le ministre de la Justice et je constate que la différence se résume à deux mots. Dans son amendement, le chef de l'opposition se sert du mot " souscrire ", tandis que le ministre de la Justice emploie le mot " acquérir ". Voyons maintenant la distinction à établir entre ces deux mots et quelle est leur signification envisagé au point de vue des affaires. Le ministre de la Justice rend à bon droit hommage à la science du chef de l'opposition, s'il faut en juger d'après les différents amendements qu'il a proposés aux lois soumises à cette Chambre, au cours des deux ou trois sessions dernières. Voici la distinction à établir: le terme employé dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition signifie que si la Compagnie du Grand Tronc souscrit pour $25,000,000 valant d'actions, elle est, au point de vue du droit, responsable de cette somme au bénéfice du pays, advenant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique manquerait de remplir ses obligations. D'autre part, la proposition du ministre de la Justice soustrait la Compagnie du Grand Tronc à toute responsabilité au point de vue du droit; elle peut tout simplement acquérir ces actions au moyen de toute convention qu'elle pourrait conclure avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Elle peut les acquérir pour $100 ou $1,000, ou toute somme dont il serait convenu entre elles. Si le Grand Tronc souscrit, à titre de porteur d'actions, il sera responsable en droit de ces $25,000,000. Cinq ou six individus peuvent former collectivement une compagnie à responsabilité limitée, avec un capital-actons de $50,000 ou $100,000 et fonder un établissement industriel. Ces individus ne verseront peut-être que dix pour cent du montant des actions souscrites; mais ils seront responsables du reste de ce montant ; ils seront obligés de verser le reste de cette somme, si les affaires l'exigent. Après quelques années d'exploitation, ils peuvent juger préférable de liquider les affaires de la compagnie, plutôt que de payer le reste des actions et de subir ainsi des pertes. Mais si la compagnie fait faillite, les créanciers peuvent exiger des actionnaires, qu'ils versent le reste du capital souscrit, afin d'acquitter les dettes de la compagnie. Dans le commerce de banque, quand on souscrit pour un montant d'actions, on est responsable du double du montant de ces actions. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi dans l'espèce. La Compagnie du Grand Tronc souscrirait pour $25,000,000 valant d'actions dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et verserait 25 ou 10 pour 100 ou toute quotité dont le Grand-Tronc-Pacifique pourrait avoir besoin pour son entreprise. Mais si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique manque à l'accomplissement de ses obligations, alors le gouvernement pourrait exiger de cette compagnie qu'elle oblige la Compagnie du Grand Tronc à verser les $25,000,000 afin d'acquitter la dette de la compagnie, ou le 3 pour 100 sur le coût des travaux de premier établissement. Voilà la garantie que nous assurerait l'insertion du mot proposé par le chef de l'opposition: le pays aurait alors, de droit, une créance sur la Compagnie du Grand Tronc; mais si on insère le mot employé par le ministre de la Justice on est aussi éloigné de la vérité qu'en appelant ce chemin de fer un réseau transcontinental, lorsqu'il a son terminus à Moncton, à distance de l'océan. Ce n'est nullement un chemin de fer transcontinental, puisqu'il devra se raccorder à Moncton avec le chemin de fer Intercolonial. Cet article confirme la déclaration de Sir Charles Rivers-Wilson, le président de la Compagnie du Grand Tronc, qui dit en Angleterre que cette compagnie n'est nullement responsable de cette entreprise. L'amendement du ministre de la Justice revient à dire que nous n'avons aucune prise sur la Compagnie du Grand Tronc. Elle peut acquérir ces actions au moyen de toute convention qu'elle pourra

conclure avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Elle peut dire à cette compagnie qu'en échange de ces actions, elle lui cédera toutes ses installations de terminus à Montréal; et le gouvernement serait impuissant à forcer la Compagnie du Grand Tronc à veiller à ce que le Grand-Tronc-Pacifique exploite la section du chemin de fer de Québec à Moncton, section qui ne répond à aucun besoin et qui ne sera d'aucune utilité au pays pour le transport du grain de l'ouest vers l'Atlantique, puisque cette ligne ne saurait concurrencer aucune ligne de chemin de fer ou voie navigable. Si le gouvernement tient à la garantie, qu'il inscrive au bill le mot suggéré par le chef de l'opposition qui obligerait le Grand Tronc à payer $25,000,000. En pareilles circonstances, nous aurons la certitude que la Compagnie du Grand Tronc est intéressée à l'entreprise ; mais si vous insérez le mot suggéré par le ministre de la Justice, le Grand Tronc n'a plus d'intérêt dans cette entreprise et n'est plus responsable envers le peuple de ce pays.

M. KEMP : Une des principales raisons alléguées par le gouvernement en faveur de la construction de la section de l'est, c'est que cette partie du Grand-Tronc-Pacifique fournira du trafic aux port des provinces maritimes. Il y a deux routes qui s'ouvrent devant nous pour relier l'ouest canadien au littoral de l'Atlantique; l'une se trouve au nord des grands lacs et l'autre au sud de ces lacs. Voyons quelle route la Compagnie du Grand Tronc choisira pour atteindre le littoral de l'Atlantique. La Compagnie du Grand Tronc a amélioré sa ligne de Chicago, en doublant sa voie; elle a perfectionné sa ligne de Toronto à Montréal en doublant également cette voie, et aujourd'hui elle possède un des meilleurs réseaux du continent. Elle a perfectiioné l'outillage de sa ligne de Portand à Montréal, au point qu'aujourd'hui, c'est un réseau de premier ordre. Au sud des grands lacs, les conditions climatologiques se prêtent bien mieux à l'exploitation des chemins de fer qu'au nord des lacs. Quant à la question du combustible, la situation y est bien plus favorable qu'elle ne l'est au nord des lacs, et encore bien plus que sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui longe les grands lacs aux endroits où l'on peut facilement se procurer de la houille. Que dire au sujet de la houille nécessaire à l'exploitation d'un chemin de fer à 100 milles de distance de l'endroit où la houille peut être délivrée à ce chemin de fer par eau ? En outre, je le répète, il faut tenir compte des conditions climatologiques. Quelle est la distance de Winnipeg au littoral de l'Atlantique par le nord des lacs, et quelle est la distance de Winnipeg, au sud des lacs, par voie du réseau du Grand Tronc? A mon avis, il est plus facile d'atteindre le littoral de l'Atlantique, par le sud des grands lacs, par voie de la ligne de la Compagnie du Grand Tronc, ligne si bien développée et dont elle est propriétaire, sur presque tout son parcours. La distance de Winnipeg à Portland est inférieure à celle de Winnipeg à Saint-Jean ou à Halifax, par cette route du nord.

M. HEYD : Pourriez-vous nous donner une idée de cette distance ?

M. KEMP : De Winnipeg à Portland, il y a un peu plus de 1,800 milles. Je ne saurais donner le chiffre précis.

M. HEYD : Quel est la distance par l'autre voie ?

M. KEMP : De Winnipeg à Moncton, la distance est de 1,900 milles ; et il ajouta à cela la distance de Moncton à Saint-Jean, par voie de l'Intercolonial.

M. HEYD : Quelle est la distance par la route du sud ?

M. KEMP : Je le répète, par la route du sud, par voie de Chicago à Portland, la distance sera d'un peu plus de 1,800 milles. La distance de Winnipeg au littoral de l'Atlantique à Portland, par voie de Chicago, serait inférieure à la distance au littoral de l'Atlantique, à Saint-Jean ou Halifax par la voie du Grand-Tronc-Pacifique. A mon avis, il sera dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc, qui aura virtuellement la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique, d'utiliser les lignes qu'elle possède déjà. Ceci nous ramène à la question du contrat: dans quel sens la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est-elle obligée d'exploiter cette division de l'est ? L'amendement proposé par le chef de l'opposition porte que la Compagnie du Grand Tronc paiera une somme légitime, c'est-à-dire qu'elle achètera au pair les actions ordinaires, qu'elle doit acquérir, jusqu'à concurrence de $24,900,000. Le gouvernement consent à ce que la Compagnie du Grand Tronc fasse l'acquisition de ces actions pour une somme nominale, c'est-à-dire qu'elle pourra les payer $1,000 ou 10 cents, à son gré, c'est réellement la Compagnie du Grand Tronc qui aura la maîtrise de ce réseau et elle y sera fort peu intéressée, si elle achète ces actions à un prix nominal; mais si elle les achète au pair, elle aura un intérêt réel dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. La Compagnie du Grand Tronc n'aura pas d'intérêt réel dans ce réseau, puisqu'elle doit acquérir ces actions à un prix si minime, et c'est là sans doute, l'intention des auteurs de cette loi.

A une heure, le comité lève sa séance.

Le comité reprend ses travaux à trois heures.

M. KEMP : M. le président, quand le comité a suspendu sa séance, nous étions à étudier dans quelle mesure la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Puisque la Compagnie du Grand Tronc est propriétaire d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique

jusqu'à concurrence de $24,900,000, elle a la maîtrise et la direction absolues de la nouvelle compagnie. Il y aura un conseil de direction pour le Grand-Tronc-Pacifique ; mais les directeurs ne voteront que par fondés de pouvoirs, et cela sous la pression exercée sur eux par la Compagnie du Grand Tronc. J'ai fait observer qu'il serait dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc, maîtresse de la direction du Grand Tronc Pacifique, de détourner les marchandises que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique récoltera au Nord-Ouest pour les transporter au littoral au sud des grands lacs, par la voie de Québec à Saint-Jean ou Halifax. C'est qu'en effet la Compagnie du Grand Tronc a tellement amélioré sa plateforme sur tout le parcours de son réseau de Chicago à Portland, qu'elle est en mesure d'effectuer ses transports plus économiquement et de réaliser ainsi des bénéfices, du transport des marchandises en droiture, au lieu de les faire passer par le chemin de l'Etat. En outre, la section de l'est sera terminée la dernière, longtemps après que la construction du Grand-Tronc-Pacifique et de ses branches tributaires aura été terminée au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Par conséquent, pendant nombre d'années, les marchandises récoltées par le Grand-Tronc-Pacifique au Manitoba et au Nord-Ouest s'écouleront vers le littoral et ne sauraient trouver de débouchés par la section de l'est de ce réseau quand bien même la Compagnie du Grand Tronc le voudrait. On s'est demandé dans quelle mesure le Grand-Tronc-Pacifique devra obligatoiremeit effectuer ses transports de l'ouest au littoral par le chemin de fer de l'Etat. Le ministre des Finances a affirmé que le Grand-Tronc-Pacifique n'oserait violer l'esprit de ce traité, puisqu'il s'agit d'un traité intervenu avec l'Etat. A mon avis, dans l'avenir, alors que l'influende ce débat se sera évanouie et qu'un autre gouvernement aura pris la direction des affaires publiques, cette obligation de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paraîtra moins impérieuse qu'elle ne le semble aujourd'hui; et la seule obligation qui sera réalisée est celle-là même qui s'impose par une sticte interprétation du traité. Je me vois donc pas sur quoi le ministre des Finances et le ministre de la Justice puissent s'appuyer pour affirmer que le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement n'oserait exercer sur le Grand-Tronc-Pacifique de pression illégitime. A mon avis l'histoire se répète ici. Il y a quelques années, le parlement a été saisi d'une loi portant prolongation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.

Ce projet, préconisé par le gouvernement actuel, fut en butte à l'hostilité de l'opposition. Qu'est-il résulté de cette convention? C'est que la Compagnie du Grand Tronc fut en mesure de réaliser un projet qu'elle n'avait jamais pu exécuter. Elle fit de Portland son terminus d'été et d'hiver. En raison des énormes avantages qu'elle recueillit de la transaction relative au chemin de fer du Comté de Drummond; grâce à la redevance qu'elle reçut pour l'usage de la ligne entre Sainte-Rosalie et Montréal et pour l'utilisation du pont Victoria, elle obtint assez de fonds pour être en mesure d'améliorer l'ensemble de son réseau jusqu'à Portland et de consacrer de fortes sommes à ses installations de tête de ligne à Portland. Ce n'est pas ce qu'avait prévu le gouvernement, mais, c'est ce que la Compagnie du Grand Tronc a réalisé, et voilà une des conséquences du traité intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc relativement au chemin de fer du comté de Drummond.

M. HOLMES : M. le président, j'appelle votre attention sur la décision que vous avez rendue, ce matin, relativement à cette question. L'honorable député (M. Kemp) ne discute pas la résolution dont le comité est saisi. Vous avez décidé, ce matin, qu'il faut circonscrire le débat à la résolution devant le comité, je demande votre décision sur le point d'ordre.

M. TAYLOR : L'honorable député discute l'amendement.

M. HOLMES : Il s'éloigne de la question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je regrette de n'avoir pas entendu les observations de l'honorable député (M. Kemp), je m'occupais d'une autre besogne. L'honorable député le sait, nous désirons tous que les députés s'en tiennent à la question débattue.

M. HOLMES : La question que discute l'honorable député touchant le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, est tout à fait étrangère au débat.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Kemp) connaît la teneur de la résolution, et s'il a discuté une matière étrangère au débat, je le prie de revenir à la question.

M. KEMP : J'ai le plus profond respect pour votre division et je vous prie de croire que désormais je ne m'écarterai plus des règlements de la Chambre. J'ai voulu apporter un argument à l'appui de ma démonstration, en faisant allusion à une convention intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Comme je l'ai fait observer, l'histoire se répète au sujet du bill en discussion qui mettra la Compagnie du Grand Tronc en mesure de développer tout son réseau, de Chicago à Portland, et qui lui fournira un débouché pour ses transports du Nord-Ouest par voie de Chicago. Voilà un résultat que le gouvernement n'a ni prévu ni voulu, en faisant ce marché, et c'est là cependant ce qui se réalisera. Il est une autre circonstance qui me fait douter de la sincérité de la Compagnie du Grand Tronc relativement à l'exploitation de la section de l'est de ce réseau;

c'est qu'il n'est pas intervenu de convention entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement relativement aux terminus à Halifax ni au sujet de l'utilisation du chemin de fer de l'Etat, de Moncton à Saint-Jean, ou de Moncton à Halifax. Voilà qui est fort important, et si la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, en faisant cet arrangement, avait eu l'intention d'utiliser le chemin de fer Intercolonial, de Moncton à Saint-Jean ou de Moncton à Halifax, la chose aurait été mentionnée dans le contrat. En vertu de quel article du contrat la Compagnie du Grand Tronc peut-elle être obligée de construire des élévateurs et des quais à Saint-Jean ou Halifax ? On le sait, la Compagnie du Grand Tronc consacre d'énormes capitaux à l'outillage des autres ports? Si la Compagnie du Grand Tronc était réellement sincère elle aurait fait quelque convention avec le gouvernement à cet égard. Supposons que, plus tard, le gouvernement veuille exiger de la Compagnie du Grand Tronc une certaine somme, à titre de redevance, pour l'usage des installations de tête de ligne à Saint-Jean ou à Halifax; est-ce que la Compagnie ne pourra pas refuser de payer cette somme et ne pourra-t-elle point, par cet échappatoire, se soustraire à ses obligations ? Je ne saurais mieux caractériser ce traité, dans son ensemble, qu'en disant que c'est un document redigé d'une façon fort vague.

M. HEYD : Si le Grand Tronc avait l'intention de détourner le trafic viâ Chicago, pourquoi aurait-il commencé par demander une charte l'autorisant à construire un chemin de fer de 900 milles partant de North-Bay et devant coûter $50,000,000 ?

M. KEMP : Le premier plan du Grand Tronc qui consistait à se rendre à North-Bay et à Port-Arthur, au lieu d'aller à Moncton, avait du bon sens. Dans l'est, le Grand Tronc ne demandait qu'à construire un chemin partant de North-Bay ou Granvenhurst, afin de relier son réseau actuel dans l'est du Canada avec Port-Arthur. Le 24 novembre dernier, M. Hays déclarait dans le " Globe " que c'était là la première intention de la compagnie. Je n'hésite pas à dire que le Grand Tronc ne veut pas de ce chemin de fer de Winnipeg à Moncton, qui lui est imposé.

M. HEYD : Si le Grand Tronc avait l'intention de détourner le trafic via Chicago, pourquoi a-t-il d'abord demandé à construire un chemin partant de North-Bay ?

M. KEMP : Le Grand Tronc désirait se rendre jusqu'à la tête du lac Supérieur, mais cette ligne projetée le mène très au nord du lac Supérieur. La Chambre me permettra de lui faire remarquer qu'actuellement le Canadian Northern se rend à Port-Arthur et le chemin de fer Canadien du Pacifique à Fort-William, et qu'en vertu d'un arrangement avec le gouvernement du Manitoba, le Canadian Northern a abaissé ses taux sur le grain depuis ces dernières années, de 4 cents par 100 livres.

M. HEYD : Cela ne répond pas à ma question.

M. KEMP : Le Grand Tronc est parfaitement libre de demander ce qu'il veut, et dans le bill que nous avons adopté, il a même demandé l'autorisation d'aller jusqu'au Yukon. Mais dans un contrat comme celui-ci dont l'exécution coûtera des sommes considérables au pays, si le gouvernement voulait que le Grand Tronc transportât jusqu'à la tête des lacs, il aurait dû mettre dans le contrat une clause obligeant le Grand Tronc de ne jamais exiger, entre Winnipeg et tous les points intermédiaires, un taux plus élevé que le Canadian Northern. A l'heure qu'il est le chemin de fer Canadien du Pacifique demande 2 cents de plus par boisseau que le Canadian Northern, dans le Manitoba. On me dit qu'avec le temps le chemin de fer Canadien du Pacifique réduira son tarif, mais cela ne sera dû qu'à la concurrence du Canadian Northern.

M. DAVIS : Le Canadian Northern a conclu avec le gouvernement du Manitoba un arrangement en vertu duquel ce dernier s'engage à combler tout déficit qu'il pourrait y avoir. La question est bien différente.

M. KEMP : Je ne vois pas ce que cela peut avoir à faire avec la question débattue. L'honorable député de Saskatchewan ne niera pas que les cultivateurs de l'ouest profitent d'une réduction de 4 cents par 100 livres sur le grain transporté par le Canadian Northern, et si le gouvernement fédéral avait à cœur les intérêts des expéditeurs et des producteurs de grain de l'ouest, il aurait mis dans ce contrat que le Grand Tronc devra transporter le grain aux mêmes taux que le Canadian Northern.

Il y a deux manières d'obliger le Grand Tronc à exploiter cette division est. L'une serait de l'obliger d'acheter ces $24,900,000 d'actions au pair, ce qui lui donnerait un intérêt réel dans le Grand-Tronc-Pacifique : l'autre manière serait d'exiger du Grand Tronc une garantie que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas détourné vers les ports américains.

Le ministre de la Justice a admis ce matin que la seule garantie que nous avons que cette division sera exploitée par le Grand Tronc consistera en une deuxième hypothèque sur les cinq millions de dollars de matériel roulant qui sera spécialement affecté à cette division. J'aimerais à connaître son opinion sur la valeur de cette deuxième hypothèque. En fait, elle ne vaut que jusqu'à concurrence de ce qu'elle rapporterait. Que pourrait-on réaliser sur cette seconde hypothèque ? Si le gouvenement se trouvait dans l'obligation de forcer le Grand Tronc à exécuter son contrat, et faisait forclore l'hypothèque, qui voudrait s'en rendre acquéreur ? Qui voudrait donner 5 cents pour cette hypothèque ? Même si quelqu'un l'achetait, il

ne pourrait pas prendre possession du matériel roulant sur lequel il y aurait encore une première hypothèque. Personne ne voudrait donner un sou pour cette garantie.

Maintenant, quel cas le Grand-Tronc-Pacifique fera-t-il de ses obligations morales ? J'admets que ceux qui font partie de cette compagnie sont des citoyens respectables, aussi honorables que qui que ce soit ; mais nous avons eu un exemple de la manière dont ces contrats sont observés dans l'arrangement survenu entre le gouvernement et le Grand Tronc au sujet de l'Intercolonial. On n'observe pas la lettre de ce contrat. Sans doute que le Grand Tronc voudrait lui donner sa stricte interprétation légale, mais il y a actuellement un procès pendant entre le gouvernement et le Grand Tronc, au sujet du trafic du chemin de fer du comté de Drummond.

Ce matin l'honorable premier ministre a été surpris d'apprendre que Québec était plus près de Portland que de Saint-Jean ou Halifax. Je m'étonne de voir que malgré tous les renseignements que lui et ses collègues possèdent sur cette question, il ne se soit pas encore rendu compte de cela. Entre Québec et Portland, la distance est de 318 milles, tandis qu'elle est de 586 milles entre Québec et Halifax ; de sorte que lorsque le trafic de l'ouest arrivera à Québec, surtout en hiver, il sera plus économique de l'expédier à Portland qu'à Saint-Jean ou à Halifax. Nous avons donc raison de discuter les détails de ce contrat et de proposer des amendements. Il me semble que pour protéger les intérêts du pays, le gouvernement devrait adopter ces amendements au lieu de les faire rejeter par sa majorité.

M. BELL : Tout l'intérêt des provinces maritimes dans ce chemin, consiste indubitablement à amener le trafic de l'ouest à Québec en été, et dans les provinces maritimes en hiver. A moins que le Grand Tronc n'ait un intérêt direct et considérable à faire de cette division un chemin rémunérateur, je ne crois pas qu'on atteigne le but que le gouvernement prétend se proposer, et que les provinces maritimes espèrent atteindre, par la construction de ce chemin. On peut se rendre compte des vues de la population des provinces maritimes par les résolutions adoptées par les chambres de commerce d'Halifax, de Truro et d'ailleurs. Les citoyens des provinces maritimes, tout en ne désirant pas très fortement la construction de ce chemin, veulent que s'il est construit, il le soit de manière à ce que le trafic de l'ouest transporté par le Grand-Tronc-Pacifique soit expédié à la mer par cette nouvelle voie de la division est.

Avant la présentation du bill actuel, comme un projet du gouvernement, alors qu'il ne s'agissait que d'accorder une charte au Grand-Tronc-Pacifique pour permettre au Grand Tronc de pénétrer dans l'ouest, l'honorable premier ministre a eu l'occasion de donner son opinion sur cette même question, et il a déclaré qu'une loi n'était pas suffisante et qu'il fallait imposer des conditions sévères pour assurer l'expédition du trafic par cette voie. Il prétendait alors que pour rendre cette route efficace il fallait profiter des conditions géographiques et faire passer la ligne tellement au nord que le succès de l'entreprise fut impossible sans diriger sur Québec tout le trafic de l'ouest. Mais, aujourd'hui, d'après ce que nous pouvons voir, la ligne qui passera au nord du lac Winnipeg pour atteindre la ville de Winnipeg, ne remplit pas ces conditions. Nous ne savons pas à quel dégré de latitude nord, elle passera dans Ontario et Québec, pour se rendre à Québec ; mais nous savons premièrement que tout le trafic que pourra se procurer le Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest viendra à Winnipeg où il subira l'influence de toutes les causes qui contribuent à détourner le grain d'exportation des ports canadiens en hiver, pour le diriger vers les ports américains de l'Atlantique. Et de tous ces ports, celui que les Canadiens redoutent le plus, celui qui selon toutes les apparences, a le plus de chances de nous enlever notre trafic, c'est Portland. Non seulement il est avantageusement situé pour l'exportation, étant peu éloigné des centres canadiens,—300 milles de Montréal et 318 de Québec, tandis que Saint-Jean et Halifax sont beaucoup plus éloignés—mais le Grand Tronc y a dépensé environ $20,000,000 pour y installer tout l'outillage et les améliorations nécessaires. Au point de vue de son propre intérêt le Grand Tronc aura donc toutes sortes de raisons de chercher à diriger sur Portland tout le trafic que le Grand Tronc-Pacifique pourra recueillir dans l'ouest.

Il me semble qu'il y aurait un moyen d'amener le Grand Tronc à laisser de côté les avantages qui l'attirent à Portland pour travailler au développement des ports de Québec et de Saint-Jean ; il faudrait pour cela obliger le Grand Tronc à acquérir des intérêts financiers directs dans le nouveau chemin. C'est absolument à cela que tend l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition. Il demande que cet intérêt pécuniaire ne consiste pas dans un certain nombre d'actions acquis à vil prix, mais dans $25,000,000 d'actions achetées à leur juste valeur, c'est-à-dire au pair, car dans toute entreprise bien conçue, bien étudiée et bien conduite, les actions doivent valoir le pair.

Au lieu de cela on veut que le Grand Tronc garantisse les obligations jusqu'à concurrence d'une somme suffisante pour assurer la construction de toute la division Ouest, en complétant la somme que rapportera la vente des obligations garanties par le gouvernement canadien. Il me semble que les négociations seraient rendues plus faciles, si le Grand Tronc achetait ces actions au pair et si les $25,000,000 provenant de la vente de ces actions étaient employés à la construction du chemin. Cela vaudra mieux que de vendre des obligations qui rapporteront probablement beaucoup moins

que le pair, d'autant plus que nous entendons souvent les représentants de l'ouest se plaindre de la sur-capitalisation.

On est continuellement à se plaindre que dans tous les chemins de fer construits au moyen de fortes émissions d'obligations au-dessous du pair, le capital de ces compagnies ne représente pas l'argent réellement dépensé pour le chemin, mais d'immenses quantités d'actions ou d'obligations et dans tous ces cas, les compagnies sont obligées d'exiger des taux de transports suffisants pour assurer des dividendes sur ce capital illégitimement grossi.

A mainte et mainte reprises les représentants de l'ouest se sont plaints des mauvais effets de la sur-capitalisation, cependant il y a dans ce contrat une clause autorisant le transport de $25,000,000 d'actions à certains actionnaires qui n'auront peut-être pas mis un million dans l'entreprise. L'amendement de l'honorable chef de l'opposition empêchera toute sur-capitalisation et préviendra les maux dont se plaint la population de l'ouest.

Si le Grand Tronc achetait ces actions au pair et construisait le chemin, les probabilités sont qu'il ne serait pas nécessaire de faire une deuxième émission d'obligations. Il n'y aurait pas de deuxième hypothèque sur le chemin et les actions possédées par le Grand Tronc qui auraient été payées au pair seraient représentées par une propriété valant tout ce qu'elle aurait coûté. Si le Grand Tronc payait $25,000,000 pour $25,000,000 d'actions, la seule créance privilégiée ayant préséance sur ces actions serait les obligations garanties par le gouvernement, qui rapporteront probablement le pair. La conséquence en serait que la Compagnie, en achetant pour $25,000,000 d'actions au pair, possèderait une propriété représentant exactement l'argent qu'elle aurait coûté. De plus, le chemin ne serait pas grevé d'un capital excessif, et le Grand Tronc étant porteur de ces $25,000,000 d'actions payées aurait tout intérêt à diriger tout le trafic qu'il pourrait se procurer dans l'ouest, par le Grand-Tronc-Pacifique.

Autrement il y aura toujours ce danger que le Grand Tronc, dont les intérêts seront divisés, ne cherche à développer son réseau de l'ouest d'abord et ensuite ne travaille à enrichir son ancien réseau de l'est, entre Montréal et Portland. Pour moi, il est évident que l'intérêt du Grand sera de se servir du Grand-Tronc-Pacifique pour alimenter son ancien réseau et non pour encourager la division est. Et dans les circonstances on ne pouvait guère blâmer le Grand Tronc, mais le peuple nous blâmerait si nous n'étions pas aussi soucieux de ses intérêts, que les représentants du Grand Tronc le sont des intérêts de leur compagnie.

Nous devons nous mettre en garde contre tout désappointement et rédiger le contrat de telle sorte que l'intérêt du Grand Tronc soit de faire de la division est une partie importante de son réseau, en lui amenant tout le trafic possible de l'ouest, et en encourageant de toutes ses forces l'œuvre de la colonisation. Si nous faisons cela, nous aurons fait tout ce qui était en notre pouvoir de faire pour assurer la réalisation du plan indiqué dans le préambule du bill.

L'intention du cabinet nous a été longuement expliquée par l'honorable premier ministre lors de la présentation du bill. Son but était non seulement de développer le trafic de l'ouest, mais aussi de le diriger, autant que possible, vers l'est par la ligne de la division est.

Quant à la division ouest, il n'y a pas de doute qu'elle sera utile et si le Grand Tronc n'est pas prêt à en entreprendre la construction, il y aura d'autres compagnies disposées à le faire. Au cours de cette session le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est présenté devant le comité des chemins de fer avec un projet pour la construction d'une voie ferrée de 700 milles, entre Winnipeg et Edmonton, parallèle à la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique et il ne demandait pas un sou de subvention. Il ne demandait que l'autorisation de construire. Mais cette proposition fut si mal accueillie, rencontra tant d'opposition que le chemin de fer Canadien du Pacifique retira son bill. C'est ainsi que le parlement canadien a empêché le chemin de fer Canadien du Pacifique de construire à ses propres frais, un chemin de fer à travers la plus grande partie du territoire que traversera la ligne du Grand-Tonc-Pacifique.

M. DAVIS : Si le chemin de fer Canadien du Pacifique désirait tant construire pourquoi n'utilise-t-il pas la charte qui lui permet déjà de construire une ligne, sur le même territoire, dans la même direction ?

M. BELL : La compagnie travaille activement à la construction de ce chemin. Il a été exposé clairement devant le comité que le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est conformé strictement à toutes les conditions imposées par le comité des chemins de fer aux cours des sessions précédentes ; s'il y a eu quelques retards, ils sont dûs à la difficulté de se procurer des rails.

M. DAVIS : Pourquoi le chemin de fer Canadien du Pacifique veut-il obtenir une autre charte, quand il en a déjà deux dont il ne se sert pas ?

M. BELL : Il n'y a pas de doute que si une compagnie peut construire un chemin de fer, une autre le peut aussi. Si le Grand-Tronc-Pacifique peut construire cette ligne, il est certain que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut la construire tout aussi bien. D'autres compagnies étaient disposées à donner à cette partie du pays tous les chemins de fer dont elle peut avoir besoin, sans aide du gouvernement. Il n'y a pas le moindre doute qu'il est inutile que l'Etat vienne en aide à la constructtion d'un chemin de fer dans les fertiles plaines de l'ouest.

L'honorable député qui vient de m'interrompre sait comme moi que ces territoires offrent assez d'avantages pour la construction de chemin de fer que les capitalistes seraient disposés à en construire, sans l'aide du gouvernement.

M. DAVIS : L'honorable député n'ignore pas que le pays existe depuis vingt ans et que nous n'avons pas encore de chemin de fer. Cela, je pense, réfute sa prétention.

M. BELL : Mon honorable ami pourrait aussi bien dire que le pays existe depuis mille ou deux mille ans.

M. DAVIS : Depuis vingt ans, il est colonisé.

M. BELL : Il ne l'était pas suffisamment pour justifier la construction de nouvelles lignes dans certaines parties, autant que dans d'autres. Le plus que peuvent faire ces compagnies c'est de répondre aux besoins des colons, au fur et à mesure qu'ils se font sentir. Je ne doute pas qu'il y a dans l'ouest des colons qui sont allés s'établir dans des endroits si éloignés, qu'ils ont besoin de chemin de fer, mais les compagnies déjà installées dans l'ouest, répondent rapidement à toutes ces demandes. Je sais personnellement que le chemin de fer Canadien du Pacifique construit rapidement des embranchements pour relier les établissements qui manquent de moyens de communication et, partout où il y a une population suffisante pour laisser espérer un trafic rémunérateur, la compagnie est toujours prête à construire une ligne.

A mon sens, cette question doit être divisée en deux. Il est certain que la division ouest réussira mais le succès de la division est est problématique et cette partie du chemin pourrait bien ne pas être construite avant longtemps. Nous ne savons pas encore quand les explorations et les arpentages nécessaires au choix du tracé seront terminés; nous ne connaissons pas la nature du pays que ce chemin traversera, bien que nous ayons un Livre bleu, qui contient certains renseignements. Personne ne prétendra qu'un tracé a été fait à travers ce pays ni qu'on peut se fier aux rapports géologiques faits pour la plupart à la suite de voyages en canot, dans ces régions. Plusieur des auteurs de ces rapports n'ont jamais pénétré à deux milles des cours d'eau. Il n'y a pas de doute que les renseignements fournis par ce Livre bleu sont importants et précieux, mais ils ne suffisent pas pour nous autoriser à dire qu'on peut construire à travers ce pays un chemin de fer comme celui que voudraient l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton).

Dans ces circonstances, si nous voulons avoir une grande artère nationale de l'est à l'ouest du pays, il me semble que nous devrions nous assurer que la compagnie sera chargée de cette entreprise, c'est-à-dire le Grand Tronc ait des intérêts financiers tellement considérables, et une telle part de responsabilité dans les dépenses qu'entraînera la réalisation de ce projet, pour que tout son intérêt soit, non seulement de s'assurer le plus de trafic possible dans l'ouest, mais aussi de voir à ce que tout ce trafic soit transporté par la division est, dans des ports canadiens.

Les chiffres cités par l'honorable député de Norfolk-nord démontrent que si nous voulons que cette ligne puisse transporter du grain dans des conditions avantageuses, elle devra le faire à des taux dont on a encore jamais entendu parler depuis qu'il existe des chemins de fer sur ce continent. Même si ce chemin de fer devait transporter 30 ou 40 millions de boisseaux de grain, ou toute la récolte du Nord-Ouest, il devrait le faire à un tel taux qui ne laisserait aucune marge pour payer des dividendes aux actionnaires.

M. CHARLTON : L'honorable député me permet-il de lui faire observer que j'ai dit que si c'était nécessaire, ce chemin de fer pourrait transporter le grain à ces prix ?

M. BELL : Mon honorable ami a raison. Les chiffres qu'il a donnés hier soir établissent les prix auxquels le grain pourra être transporté sans perte pour la compagnie ; mais si le transport doit être fait dans des conditions qui couvriront à peine les dépenses, il est évident qu'il n'y a pas de profit à en attendre ; et si le Grand-Tronc-Pacifique est obligé de transporter cet énorme trafic d'entier parcours par cette voie, à des taux qui ne lui laisseront aucun profit, il devient évident que pour maintenir sa solvabilité, contenir l'exploitation et réussir, la compagnie devra créer des industries et encourager la colonisation sur son parcours, afin de s'assurer un trafic local, puisque le transport du grain et du bois, ne lui laissera pas de quoi faire honneur à ses obligations envers le gouvernement.

Même si ce chemin de fer devait être construit à aussi bon marché que le prétendent les partisans du projet, chaque mille du chemin de fer sera grevé d'une redevance annuelle de $40. Où prendra-t-il cette somme ? il ne pourra pas la gagner à transporter du grain, et alors si nous voulons assurer le succès de l'entreprise, si nous voulons voir se réaliser les espérances de la population des provinces maritimes, nous devons rédiger ce contrat de manière à ce que le Grand Tronc soit obligé, par la force des choses et les nécessités de sa position, d'amener de ce côté tout le trafic qu'il pourra se procurer, de travailler à la création d'industries locales et à devenir une grande compagnie de colonisation.

Je maintiens donc que l'amendement du chef de l'opposition devrait être adopté, puisqu'il obligerait le Grand Tronc à établir le Grand-Tronc-Pacifique sur des bases solides, à l'exploiter et le construire dans les conditions les plus économiques, et de contribuer à la construction du chemin jusqu'à concurrence de $25,000,000. De cette manière, nous gagnerions un point impor-

tant en assurant la construction et l'exploitation du chemin et en réalisant les espérances que le premier ministre et ses collègues ont conçus en soumettant ce projet au parlement.

M. DAVIS : Je n'ai que quelques mots à dire concernant la section des prairies. L'honorable député (M. Bell) a cherché à faire croire que le chemin de fer Canadien du Pacifique est prêt à construire, sans aide de l'Etat, un chemin de fer à travers la partie du pays que traversera le Grand-Tronc-Pacifique. Je ferai remarquer que le chemin de fer Canadien du Pacifique possède actuellement dans ce district un embranchement connu sousle nom de Manitoba et North-western, sur lequel il exécute très peu de travaux. Il a un autre embranchement, aussi dans le même district, l'embranchement sur Kirkella, dont il s'occupe très peu. Il a aussi, toujours dans le même district, l'embranchement du Great-Northwest-Central, dont il ne s'occupe pas du tout. Si la population de l'ouest doit atteindre que le chemin de fer Canadien du Pacifique ait construit tous ces chemins, elle attendra longtemps.

Un autre point que l'honorable député n'a pas compris, et qui est un des griefs de la population de l'ouest, c'est que les taux du chemin de fer Canadien du Pacifique échappent à l'autorité du gouvernement, qu'il exige des prix excessifs. Même si le chemin de fer Canadien du Pacifique construisait tous ces embranchements, tant que les taux sur la ligne principale ne seront pas soumis à la fixation du gouvernement les cultivateurs de l'ouest n'en retireraient aucun avantage et seraient dans la même position qu'avant.

Le sous-amendement (Honorable M. Fitzpatrick) est adopté.

Clause 7, telle qu'amendée.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que cette clause soit adoptée, j'ai un autre amendement à proposer. Il ressemble quelque peu à celui que j'ai déjà prononcé, mais d'une portée plus restreinte. Par l'amendement que le gouvernement a refusé d'accepter toutes les conditions, dispositions et stipulations de ce contrat s'appliquant au Grand-Tronc-Pacifique auraient été aussi obligatoires pour le Grand Tronc. En discutant cet amendement j'ai mentionné plusieurs clauses qui devraient également s'appliquer au Grand Tronc, entre autres les clauses 42 et 43 qui se rapportent plus particulièrement à la direction à donner au trafic. L'amendement que je propose maintenant a trait plus spécialement aux clauses 42 et 43, et se lit comme suit :

Que l'article 7 soit amendé en y ajoutant le paragraphe suivant :

Nonobstant toute disposition continue dans le dit bill au contact y annexé, Sa Majesté le Roi, agissant comme susdit, ne sera pas tenu d'exécuter, accomplir ou remplir aucune des conditions, dispositions ou stipulations mentionnées

dans ledit contrat, au nom du Canada, tant que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada n'aura pas conclu un arrangement avec Sa Majesté le Roi agissant comme susdit, en vertu duquel, ladite Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada s'engage comme suit : Ni la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ni la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, ne pourront, en aucune matière de leur ressort, directement ou indirectement, permettre, conseiller, ou encourager le transport du trafic par des routes ou à des taux autres que ceux indiqués dans ledit arrangement; et chacun des deux dites compagnies sous tous les rapports et de bonne foi, fera tout en son pouvoir pour remplir les conditions auxquelles l'aide de l'Etat est accordée et acceptée, savoir, développer le trafic par des voies canadiennes et dans des ports canadiens.

C'est un amendement que j'espère voir le gouvernement accepter. Il se résume à ceci, que le Grand Tronc sera obligé de signer un engagement, par lequel ni le Grand Tronc ni le Grand-Tronc-Pacifique ne pourront rien faire pour encourager le transport du trafic autrement que par des routes canadiennes, et toutes deux feront tout en leur pouvoir pour remplir les conditions stipulées au contrat, concernant le transport du trafic par des routes canadiennes. J'ai déjà exposé assez longuement les raisons qui militent en faveur de l'adoption de cet amendement, en expliquant l'amendement que j'ai déjà soumis, et je m'abstiendrai d'y revenir pour éviter toute répétition inutile.

Je me contenterai de rappeler ce que j'ai dit du danger de voir notre trafic passer par la route des ports américains. Puisque le Grand Tronc demande de l'aide pour construire une ligne dans l'ouest, le moment est bien choisi pour ajouter ce paragraphe à l'article 7 afin que les conditions imposées au gouvernement ne deviennent pas obligatoires avant que le Grand Tronc ait souscrit aux dispositions du contrat.

M. BARKER : J'espérais que le gouvernement accepterait cet amendement. Nous avons essayé, par différents moyens d'introduire dans ce bill une disposition donnant au pays une garantie quelconque que le Grand Tronc remplirait certaines conditions de ce contrat que le gouvernement regarde comme essentielles. La question qui intéresse peut-être le pays plus que toute autre, est celle qui a trait au trafic que devra transporter ce qu'on appelle une grande artère transcontinentale. S'il n'y a rien dans le bill pour définir clairement l'itinéraire que devra prendre ce trafic et les taux auxquels il sera transporté, il vaudrait mieux économiser cet argent et renoncer à l'entreprise.

En mettant dans le contrat des dispositions concernant l'itinéraire du trafic, exigeant qu'il soit transporté par des voies canadiennes, et déterminant les taux qui pourront être demandé, le gouvernement admet que ces considérations sont importantes pour l'avenir du pays.

Or, la question est de savoir s'il y a dans le contrat des dispositions suffisantes pour assurer au pays le bénéfice des conditions

qui y sont stipulées. J'ai suivi avec beaucoup d'attention les explications données par le ministre de la Justce et le ministre des Finances, et je n'ai pas réussi à découvrir dans tout ce contrat une seule clause qui nous protège contre les intérêts distincts et contraires du Grand Tronc.

Je désire faire quelques commentaires sur cette partie de la question parce que je considère quelles est très importante pour l'étude de ce que le gouvernement se propose de faire pour le Grand-Tronc-Pacifique et pour déterminer si nous recevrons, en échange de l'aide substantielle que nous accordons au Grand Tronc quelques-uns des avantages qu'elle s'engage à nous donner.

L'honorable ministre de la Justice nous explique, comme s'il s'agissait d'une chose bien importante que le Grand Tronc garantit 25 pour 100 des obligations de la division ouest. Examinons un peu ce que le Grand Tronc garantit. Y a-t-il un membre de cette Chambre qui, ayant suivi les diverses phases de ce bill, doute encore que le mot " Pacifique " ne soit une simple fiction, que le nom véritable de la compagnie qui reçoit cette aide du gouvernement, ne soit la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, que l'autre compagnie ne soit qu'un prête-nom pour permettre au Grand Tronc de retirer les avantages de la subvention sans encourir aucune des responsabilités ?

L'honorable ministre prétend que le Grand Tronc garantit les obligations jusqu'à concurrence d'un quart du coût du chemin. Il ne garantit, en réalité, que le quart du coût de son propre chemin. Du moment que ce bill sera adopté et que ce contrat sera ratifié, cette ligne devient la propriété du Grand Tronc au même titre que toutes les autres propriétés qu'elle possède. Tout le monde ne sait-il pas que du commencement à la fin, que depuis le jour où les avis ont été donnés dans la " Gazette Officielle " par les avocats du Grand Tronc, depuis le jour où les représentants du Grand Tronc se sont présentés devant le comité des chemins de fer jusqu'aujourd'hui, nous n'avons vu dans cette affaire que le Grand Tronc, toutes les négociations ont eu lieu entre le premier ministre et des directeurs ou des employés supérieurs du Grand Tronc ? C'est cette compagnie qui a conduit et dirigé toute l'affaire et le Grand-Tronc-Pacifique est un nom fictif, une raison sociale, et c'est le Grand Tronc qui est réellement la partie contractante.

Je ne cherche pas à déprécier la valeur de la garantie du quart des obligations par le Grand Tronc. Personne, du côté de l'opposition ne conteste la valeur de cette garantie. L'honorable ministre de la Justice a l'air de raisonner comme si nous contestions la valeur de cette garantie. Pas du tout, mais, d'un autre côté, il ne faut pas en exagérer l'importance, puisqu'au fond le Grand-Tronc ne fait que garantir une chose qui lui appartient et dont il attend des bénéfices. Le Grand Tronc compte retirer de grands avantages de cette division ouest qui alimentera son propre réseau, et s'il s'agissait de conclure un semblable arrangement avec une autre compagnie il se ferait un plaisir de lui offrir la même garantie, sans exiger qu'elle lui fasse cadeau, à titre presque gratuit, de la majorité de ses actions.

Au moment ou le chemin de fer du Grand Tronc va recevoir une aide aussi considérable de l'Etat, nous demandons qu'il donne quelque garantie sérieuse que les conditions du contrat seront observées. Nous avons demandé cela de diverses manières. Nous avons demandé un contrat avec le chemin de fer du Grand Tronc, mais on nous a répondu que nous n'en pouvions avoir un qu'avec le Grand-Tronc-Pacifique et ce contrat n'offre aucune garantie quand on considère les obligations et les hypothèques dont cette compagnie sera grevée. En vertu de ce contrat le Grand-Tronc-Pacifique devra hypothéquer son chemin pour le coût entier de sa construction. Il donne une première hypothèque de 75 pour 100 en échange de la garantie du gouvernement et une deuxième hypothèque du chemin de fer du Grand Tronc sur le restant de toute la valeur du chemin même son matériel roulant est hypothèqué pour sa pleine valeur. Pas une banque n'avancerait $1,000 sur ce contrat, et cependant, c'est toute la garantie que nous avons.

Ayant échoué dans cette première tentative, nous avons demandé au gouvernement de prendre certaines mesures concernant les octrois ordinaires de la compagnie afin que le pays eût une garantie quelconque, et cette fois encore le gouvernement a refusé de nous entendre. Nous avons expliqué que grâce à l'arrangement conclu par le gouvernement concernant les octrois ordinaires de la compagnie, on faisait virtuellement un cadeau de $24,900,000 de ces actions au chemin de fer du Grand Tronc. Les explications du ministre de la Justice font voir clairement que c'est bien ainsi que l'entend le gouvernement, puisqu'il prend soin d'éliminer de l'amendement que nous avons proposé le mot " souscrites " pour le remplacer par le mot " acquises ". Il saisit bien la différence entre les deux expressions, et il sait que la charte du Grand-Tronc-Pacifique permet au chemin de fer du Grand Tronc d'acquérir ces actions sans bourse délier. Nous sommes donc privés de la garantie que nous aurions si le chemin de fer Grand Tronc était obligé de souscrire pour ces actions. Grâce à sa charte le Grand-Tronc-Pacifique peut donner des actions acquittées en échange de droits et privilèges, et disposer de ses actions au prix du marché, à cette date. Nous avons clairement démontré qu'il sera impossible de déterminer la valeur marchande de ces actions, parce qu'elles ne seront jamais mises sur le marché. Grâce aux arrangements qui ont été faits, les deux compagnies auront le même bureau de direc-

tion et ces deux bureaux, composés des mêmes personnes, se réuniront et concluront l'opération. Ces directeurs, agissant pour le Grand-Tronc-Pacifique, détermineront la valeur des actions qui seront données en échange de certains privilèges, et les mêmes directeurs, agissant pour le Grand Tronc, fixeront ensuite la valeur du privilège cédé, en échange de ces actions.

Le ministre des Finances prétend que toute sa crainte est que ces actions ne soient éparpillées, à un prix nominal, par le Grand-Tronc-Pacifique ; mais pouvait-il concevoir un moyen plus propre que celui-là, d'arriver à ce résultat ? Que pouvait-il inventer de mieux pour que ces $24,900,000 d'actions fussent cédés contre une valeur fictive ?

M. HEYD : Si le Grand-Tronc-Pacifique livre ces actions à un prix nominal, comment se procurera-t-il de l'argent pour remplir ses obligations ?

M. BARKER : Le Grand-Tronc-Pacifique retirera le montant de ses obligations au pair, jusqu'à concurrence du coût entier de la construction. Que lui faut-il de plus ? Il recevra ensuite $20,000,000 de ses actions privilégiées, pour le matériel roulant. Ici encore, que lui faut-il de plus ? Si ces actions ordinaires étaient payées, l'argent serait dans sa caisse et il ne serait pas obligé d'émettre toutes les obligations. Mais en permettant au chemin de fer du Grand Tronc d'acquérir ces $24,900,000 d'actions ordinaires sans bourse délier, on oblige le Grand-Tronc-Pacifique à émettre des obligations jusqu'à concurrence du coût total de la construction du chemin. On grève l'entreprise d'hypothèques, parce que les actions ordinaires auront été données pour rien. Voici le résultat de l'opération. L'honorable député (M. Heyd) a entendu discuter la question mainte et mainte fois et je m'étonne de l'entendre poser une pareille question.

M. HEYD : Je voulais être plus certain.

M. BARKER : J'espère que vous l'êtes maintenant.

M. BROCK : Vous voulez dire que vous ne voulez pas être convaincu.

M. BARKER : Que trouve-t-on à redire que nous demandions que le chemin de fer du Grand Tronc paie pour ces actions ? Cela ne l'obligera pas à verser l'argent immédiatement. Quand un homme prend pour $100 d'actions dans une compagnie, il paie au fur et à mesure des besoins de la compagnie et si le chemin de fer du Grand Tronc prend pour $24,900,000 d'actions, il n'aura pas un sou à payer, tant que la compagnie n'aura pas besoin d'argent.

Cela n'est-il pas parfaitement compréhensible ? Aucun appel de versements de ce capital-actions ne peut être fait à moins que ce ne soit pour les besoins de la compagnie, et comme les directeurs des deux chemins de fer sont les mêmes, ils leur est facile de se protéger contre tout appel de versements inutile. Mais l'important pour le pays serait que cette obligation de payer ces actions subsisterait, et dans le cas où le Grand Tronc-Pacifique négligerait de remplir ses engagements envers le pays, nous aurions le droit de demander le paiement de ces actions à titre de dédommagement. Voilà la distinction et personne ne la comprend mieux que le ministre de la Justice. Le ministre des Finances prétend que si ces actions n'allaient pas à la Compagnie du Grand Tronc, elles pourraient être sacrifiées à un prix fictif, mais quelle différence y a-t-il entre cette éventualité et le fait de remettre ces actions au Grand Tronc, sans que la compagnie ait à payer un seul dollar pour les obtenir ? Au point de vue des intérêts du pays, elles seraient aussi bien entre les mains d'autres personnes.

Supposons qu'il y ait des embranchements à construire, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu d'émettre de bonnes obligations, puisse demander aux détenteurs des actions de payer disons 10 ou 20 pour 100, ou le montant requis. Du moment que ce montant sera payé, il aura droit aux dividendes, et nous ne voulons pas que ces actions prennent rang avec les autres valeurs dans le paiement des dividendes, alors que pas un cent de cet argent n'ira jamais dans le trésor. La proposition du gouvernement tend à surcharger la compagnie d'actions obtenues sans bourse délier. Le ministre de la Justice nous a prétendu que le Grand Tronc serait intéressé au succès de la division de l'est, parce que l'embranchement de North-Bay fournira du trafic à son réseau de voies ferrées dans l'Ontario.

C'est là une considération importante, et elle démontre bien clairement l'importance qu'il y a de placer le Grand Tronc sous la juridiction directe du gouvernement. Supposons pour un instant que le Grand Tronc reçoive du trafic du Grand-Tronc-Pacifique à North-Bay. Quelle maîtrise pourra exercer, à partir de ce moment, le Grand-Tronc-Pacifique sur le trafic qui sera expédié à titre de trafic direct ? Le Grand Tronc ne pourrait faire autrement que de se conformer aux instructions contenues dans le connaissement, que ces marchandises soient adressées à Halifax, Saint-Jean, Portland ou ailleurs. Qui aurait-il de plus facile dans l'exploitation des affaires de ces deux compagnies, que d'expédier tout chargement de wagon venant de l'ouest au Grand Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique à North-Bay, à Montréal ou à Québec ?

M. BARKER : Est-ce que le trajet viâ North-Bay ne serait pas plus long qu'en passant par Québec ?

M. BARKER : Je m'occupe en ce moment de la remarque faite par le ministre de la Justice lorsqu'il a prétendu que le fait de la part du Grand Tronc de pouvoir obtenir son trafic à North-Bay était de nature à

l'intéresser dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, en autant que cela lui permettrait d'obtenir du trafic pour ses lignes d'Ontario et de Québec. Je vais démontrer comment il se fait que cela exige que le gouvernement exerce une juridiction absolue sur le Grand Tronc, quant à ce qui concerne tout ce trafic. Supposons que le Grand Tronc reçoive du Grand-Tronc-Pacifique du trafic expédié d'Edmonton ou de Winnipeg à North-Bay, Montréal ou Québec. Le Grand Tronc pourrait, dans ce cas, réexpédier ce trafic-là où il lui plairait de le faire. Rien ne serait plus facile pour les compagnies de s'arranger de cette manière.

M. HEYD : Mais si la distance est plus longue, pourquoi agirait-elle ainsi ?

M. BARKER : Je ne m'occupe pas de la question de la distance pour le moment. L'honorable député suppose que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique devra se rendre à Québec.

M. HEYD : Je suppose que tout le trafic prend ordinairement la voie la plus courte, c'est dire qu'il passera par Québec, et il n'existe aucune raison pour qu'il passe par Montréal.

M. BARKER : Je veux bien supposer qu'il passera entièrement par Québec. Le ministre de la Justice a prétendu qu'une partie de ce trafic irait à North-Bay. Que ce trafic passe par North-Bay ou Québec, il n'y a rien qui empêche le Grand-Tronc-Pacifique d'expédier tout son trafic direct vers ces endroits, pour qu'il y soit délivré au Grand Tronc. Ce dernier l'expédierait ensuite vers son point de destination soit par voie d'Halifax, Saint-Jean ou Portland. Il pourrait faire la même chose si le trafic lui était expédié à Montréal ou à North-Bay. Il n'y a rien dans ce contrat qui empêche le Grand Tronc d'expédier à Portland tout le trafic qu'il reçoit à Québec, et c'est ce qu'il fera si, en agissant ainsi, il trouve moyen de réaliser des économies en réduisant la distance. Malgré cela, l'honorable ministre persiste à dire que le Grand Tronc est intéressé dans cette transaction et que c'est là la garantie que nous avons que le trafic sera expédié par la voie des ports canadiens. L'intérêt du Grand Tronc est de détruire l'objet de ce contrat sous ce rapport. Son intérêt sera d'expédier le trafic vers son port le plus rapproché. Je vais lire de nouveau l'amendement qui est appelé à obvier au cas de cette nature :

Que le Grand-Tronc-Pacifique pas plus que le Grand Tronc du Canada ne devront, dans toute question qui sera de leur ressort, directement ou indirectement, permettre, conseiller ou encourager le transport des marchandises par des voies ou à des taux autres que ceux qui sont mentionnés dans le contrat.

Nous voulons que les deux compagnies soient liées par cet arrangement, non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais le Grand Tronc. Dans le cas où ce dernier chemin recevrait des marchandises à l'un ou l'autre de ces endroits, nous voulons qu'il soit tenu de l'expédier vers un port canadien. Avec le contrat tel que préparé, le Grand Tronc peut expédier tout son trafic à Portland. Il n'y a rien dans l'arrangement qui puisse l'en empêcher. Si l'honorable député, qui a à cœur les intérêts du pays, peut trouver un moyen d'obliger la Compagnie du Grand Tronc à observer les dispositions de ce contrat, afin de nous donner la certitude que le trafic sera expédié vers un port canadien, nous serions heureux d'obtenir son concours.

M. HEYD : Vous prétendez qu'une fois que les marchandises seront rendues à Québec, le Grand Tronc pourra les diriger vers Portland de préférence à Saint-Jean?

M. BARKER : Je dis que le contrat tel que préparé permet que les marchandises expédiées d'Edmonton, Brandon, Winnipeg ou autres endroits de l'ouest et adressées au Grand Tronc à Québec, pourraient être dirigée vers n'importe quel port autre qu'un port canadien, sans enfreindre les dispositions de ce contrat ; et en agissant ainsi, le Grand Tronc se trouvait encore dans la limite de ses obligations. Nous voulons que les deux compagnies soient tenues d'expédier le trafic vers un port canadien.

Il existe une autre disposition de ce contrat qui établit la distinction qui existe entre ces deux compagnies et dont on a peut-être pas saisi toute l'importance ; je veux parler de la division des taux entre les deux compagnies. On a semblé laissé entendre que ce trafic devait nécessairement faire tout le trajet par voie du Grand-Tronc-Pacifique ; mais on ne peut compter sur ce point. Le trafic prendra la route par laquelle il sera dans l'intérêt du Grand Tronc de l'expédier. Il est certain qu'une quantité considérable du trafic du Grand-Tronc-Pacifique sera transporté par les deux chemins. Toutes les marchandises qui sont expédiées entièrement par chemin de fer jusqu'à Buffalo,—et c'est là un trafic important que l'on ne peut arrêter—seront expédiées partie par le Grand-Tronc-Pacifique et partie par le Grand Tronc.

Quand on en vient à étudier la question de savoir si le Grand-Tronc-Pacifique gagnera suffisamment pour payer son loyer et s'il sera libéré de ce paiement du loyer parce que ses profits ne sont pas suffisants, il est très important de s'assurer comment se fera le partage des prix de transport entre les deux compagnies. Le Grand Tronc peut faire ce partage des prix entre les deux compagnies de manière à se réserver la meilleure partie et à laisser le reste au Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a rien dans le contrat qui soit de nature à protéger le pays contre une entente entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique dans laquelle il serait stipulé que tous les profits iront au

premier, tandis que le dernier sera exploité à perte. Je mentionne ce fait incidemment, pour démontrer que du commencement à la fin, on a pas tenu compte du fait que le Grand Tronc pourrait agir dans ses propres intérêts et que ces intérêts pourraient être opposés aux intérêts du Grand-Tronc-Pacifique ou aux intérêts du pays. Cette résolution a un caractère absolument inoffensif. Personne ne peut raisonnablement s'y opposer. Elle stipule simplement que l'engagement pris par le Grand-Tronc-Pacifique devra être respecté par les deux compagnies.

Pourquoi le Grand Tronc aurait-il objection à l'accepter? Je voudrais que le ministre de la Justice nous dirait pourquoi le Grand Tronc éprouverait la moindre difficulté de la part du Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'il voudrait enfreindre les conditions de ce contrat. Qu'est-ce qui pourrait empêcher le Grand Tronc de garantir que le Grand-Tronc-Pacifique fera ou ne fera pas telle chose. Le Grand-Tronc-Pacifique ne sera rien autre chose que le Grand-Tronc-Pacifique, et il ne liera que lui-même. Ses directeurs et ses officiers pourront être les mêmes que ceux du Grand Tronc. Ils ne constituent qu'une seule compagnie à toutes fins. Le Grand Tronc est en état de lui faire remplir honorablement ses engagements.

M. LENNOX : La question en litige entre les deux partis, M. le président, est de savoir si l'on doit obliger le Grand Tronc à mettre à exécution la politique énoncée par le gouvernement. A l'époque où le gouvernement a soumis ce projet au pays, il a prétendu avoir conclu un marché avantageux avec une compagnie responsable, c'est-à-dire la Compagnie du Grand Tronc. Il est bien évident qu'il n'y a que le Grand Tronc qui retire des bénéfices de cette transaction. Il suffit de lire attentivement les dispositions du contrat pour en arriver à la conclusion que le Grand Tronc n'est là qu'à titre de représentant et ne constitue qu'une raison sociale. Des avantages considérables sont accordés à cette dernière compagnie. Elle obtient une aide considérable dans l'ouest, ainsi que pour sa section de l'est, lorsqu'on lui permet de se servir de cette partie du chemin durant 7 ans et peut-être durant trois de plus, sans avoir à payer un centin, le gouvernement se chargeant de plus de construire lui-même cette partie du chemin.

Voici deux ou trois jours que nous essayons d'obtenir un semblant de rapport du Grand Tronc. Nous n'obtenons rien de cette compagnie en vertu du présent arrangement. Il est inutile de parler du Grand-Tronc-Pacifique dans cette affaire. Le Canada ne retire aucun avantage pour tout ce que le gouvernement accorde à cette compagnie. Nous demandons que le Grand Tronc devienne responsable des obligations assumées par le Grand-Tronc-Pacifique. Nous voulons qu'il soit stipulé dans le contrat que le Grand Tronc sera tenu de payer pour les 25

millions d'actions du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il ne les obtienne pas pour rien. C'est là le seul moyen que possède le public de se protéger, quant à ce qui concerne la division de l'est. Le Grand-Tronc-Pacifique reconnaît qu'il va émettre des obligations jusqu'à concurrence de 25 pour 100 du coût de la construction dont le gouvernement ne se charge pas ; et si ces 25 millions d'actions sont remis au Grand Tronc gratuitemen, le Grand-Tronc-Pacifique devra emprunter sur deuxième ou troisième hypothèque afin de munir son chemin de matériel roulant d'une valeur de $20,000,000. Notre seule garantie sera donc sans valeur et pourquoi ? Il est assez difficile d'en indiquer la cause sans laisser supposer quelque chose de peu flatteur à l'adresse du gouvernement.

Le ministre des Finances et le ministre de la Justice prétendent que pas une ligne de ce contrat ne peut être modifiée, et qu'il doit être accepté ou rejeté en entier. Mais, du moment que nous modifions le bill, je ne vois pas pourquoi nous ne modifierions pas également le contrat de manière à le faire concorder avec ce bill. Je considère que nous avons le droit de modifier les termes du contrat et de préparer un arrangement que nous croirons juste et équitable. Il ne restera plus alors aux parties à l'arrangement qu'à accepter ces modifications ou à renoncer à l'entreprise. La seule raison que le gouvernement peut invoquer pour prétendre que le Canada devra retirer des avantages de ce contrat, c'est que le Grand Tronc s'engage à garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de la division de l'ouest, jusqu'à concurrence de 25 pour 100 du coût de cette construction. Mais quel bénéfice le pays retire-t-il de cet arrangement, la construction de la division de l'est est, à toutes fins, une entreprise privée absolument sous la juridiction du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand Tronc.

En supposant qu'il ne s'agisse pas d'un chemin de fer transcontinental, mais simplement de la construction d'un chemin de fer de Winnipeg au littoral du Pacifique, nous lui accordons une garantie aussi forte que d'habitude peut-être plus, même que cela est nécessaire, si l'on tient compte des avantages qu'offre la construction d'un chemin de fer à travers la prairie. Le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ne font qu'un, mais que ces deux compagnies soient distinctes ou non, toute l'affaire se résume à ce qu'une compagnie entreprend de construire un chemin de fer en s'engageant à fournir le quart du coût de la construction, les trois autres quarts devant être fournis par le gouvernement. Peut-on prétendre que c'est là une entreprise qui est dans l'intérêt du Canada, et que nous obtenons en retour des avantages que nous lui accordons, quelque chose qui soit dans l'intérêt de ce chemin de fer transcontinental Si le Grand Tronc nous aidait à construire la division de l'est, il serait peut-être raisonnable de prétendre que le Grand Tronc nous rend là

une partie des obligations que nous assumons dans ce contrat.

Mais nous accordons cette aide pour la construction de cette partie du chemin qui doit demeurer la propriété du Grand-Tronc-Pacifique, et dont nous ne retirerons pas plus de bénéfice que s'il s'agissait de la construction d'un chemin de fer dans n'importe quelle autre partie du pays. On ne peut se baser sur le fait que la compagnie devra fournir une partie de l'argent requis pour construire sa propre voie, pour déterminer quels seront les bénéfices que nous devrons en retirer. Je tiens à attirer l'attention du gouvernement sur un fait qui devra avoir une signification toute particulière aux yeux de ceux à qui il devra rendre compte un jour de sa conduite, c'est-à-dire que depuis le 30 juillet, date à laquelle ce projet a été soumis à la Chambre par le premier ministre, le gouvernement a renoncé complètement à la politique qu'il a annoncée dans cette circonstance, et il suffit de lire les discours prononcés sur cette question par certains membres du gouvernement pour s'en convaincre. Tous ces discours peuvent se résumer à ceci : le gouvernement a commencé par nous dire que ce contrat était conclu à toutes fins avec le Grand Tronc. Le premier ministre s'est exprimé comme suit :

Maintenant, je dois communiquer à la Chambre le texte même des stipulations relatives à l'établissement de cette voie ferrée. Amis et adversaires seront fort étonnés de leur incontestable excellence ou je me serai trompé étrangement.

Cette condition est assez difficile à reconnaître aujourd'hui. S'il était vrai que le Grand Tronc se porterait responsable de l'exécution de ce contrat, il aurait peut-être été difficile, même avec cette condition, de convaincre le peuple de son incontestable excellence. Mais aujourd'hui les garanties promises disparaissent, on en nie l'existence, et il n'est guère possible de supposer que le contrat actuel sera de nature à surprendre le peuple de ce pays par son incontestable excellence. Le premier ministre continu :

Lorsque les promoteurs du projet du Grand-Tronc-Pacifique entrèrent en pourparlers avec nous dans le but d'en arriver à une entente au sujet de la construction de cette ligne, nous leur avons dit, quelque puissants et responsables que fussent les intéressés dans l'entreprise, que nous n'entendions pas traiter avec eux séparément ou individuellement ; que rien ne se ferait s'ils ne réussissaient à déterminer le Grand Tronc à s'intéresser dans l'entreprise.

Voilà une déclaration bien catégorique ; le gouvernement refusait d'agir à moins que l'on amène le Grand Tronc à s'intéresser dans l'entreprise. Prétendra-t-il aujourd'hui, après avoir repoussé les amendements qui lui ont été soumis de temps à autre, que la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans l'entreprise ? Il est certain que cette compagnie est intéressée dans une partie du projet, c'est-à-dire la garantie des obligations que j'ai mentionnée.

Le ministre des Finances a parlé sur le même sujet. Voici ses paroles rapportées à la page 8,220 des " Débats."

Ce qui, à nos yeux, milite le plus fortement en faveur du projet, c'est que la réalisation en dépend virtuelalement de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, je consens volontiers à reconnaître qu'avec son actif de $150,000,000, le Grand Tronc est une des institutions les plus solidement assises du Dominion. Eh bien, M. l'Orateur, quelles que soient la solidité, la puissance et l'influence de la vieille Compagnie du Grand Tronc, tous ces avantages sont acquis à l'entreprise dont la Chambre est actuellement saisie. Les députés qui ont suivi les séances du comité des chemins de fer doivent se rappeler que sir Rivers-Wilson avait promis que le Grand Tronc appuieraient l'entreprise. Nous ne nous sommes pas contentés de cela ; nous avons exigé—et on s'est empressé d'acquiescer à notre demande—que le Grand Tronc s'intéressât directement à l'entreprise, qu'il en devint l'âme dirigeante.

Cette déclaration est assez nette.

M. KEMP : Qui a dit cela ?

M. LENNOX : C'est le ministre des Finances, qui a prononcé ces paroles dans cette Chambre, au cours de ses remarques. Il a encore ajouté :

Nous estimons qu'il est avantageux pour le pays que le Grand Tronc se prolonge à l'est comme à l'ouest ; nous croyons qu'il vaut beaucoup mieux que cette entreprise repose entre les mains de la vieille Compagnie du Grand Tronc qu'entre celles des promoteurs que l'on pourrait soupçonner de n'être pas responsables.

A quoi l'honorable ministre veut-il faire allusion ? Il parle non d'une entreprise à laquelle le Grand Tronc doit s'intéresser de loin, mais d'une entreprise qui aura pour résultat de prolonger la voie actuelle de cette compagnie de l'est à l'ouest du Canada, et c'est là le sens de ces paroles si elles expriment quelque chose. Si cette prétention est bien fondée, M. le président, je voudrais savoir à quelle compagnie nous avons affaire en traitant avec le Grand-Tronc-Pacifique ? Il s'agit ici d'une entreprise importante. Ce n'est pas une transaction ordinaire dans laquelle nous disons à une compagnie : Nous allons nous accorder une charte pour construire un chemin de fer. Alors le parlement suppose, avec raison, que cette entreprise est soutenue par des hommes responsables, des hommes qui peuvent placer dans l'entreprise des capitaux suffisants pour en assurer le succès.

Mais si cette condition est importante dans le cas d'un chemin de fer ordinaire, combien plus important cela doit être dans un cas comme celui-ci, alors que le gouvernement entreprend de se lancer dans une entreprise aussi gigantesque que celle de construire la division de l'est de ce chemin avec l'argent du peuple canadien, quand, pour que l'entreprise réussisse, il faut qu'elle soit soutenue par des hommes d'une habileté reconnue, et qu'une compagnie puissante puisse prendre charge du chemin une fois construit, afin

de l'exploiter de manière à assurer le développement des ressources du pays.

L'honorable ministre prétend que nous ne pouvons espérer que la compagnie du Grand Tronc-Pacifique soit en mesure de prélever les $5,000,000 qui doivent être payés à titre de dépôt, ce qui ne fait que démontrer davantage le fait, qui devient de plus en plus évident pour la Chambre, que cette Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est rien autre chose qu'une raison sociale, et que la Compagnie du Grand Tronc, comme cela a été reconnue par les membres du gouvernement eux-mêmes, est la corporation qui a lancé cette entreprise et qui doit la mener à bonne fin avec l'aide du gouvernement. L'honorable ministre prétend que le Grand Tronc s'est reconnu prêt à devenir une route essentiellement canadienne. C'est là une question de bonne foi et nous savons que le chemin de l'enfer est pavé de bonnes intentions. J'ai cité les paroles du ministre des Finances et je vais maintenant faire allusion aux paroles prononcées dans le même sens par le ministre de l'Intérieur. Ce dernier était en frais de commenter les remarques du chef de la gauche, quant à ce qui concerne la garantie que nous avons que le grain sera expédié par les voies canadiennes, et voici quelle fut sa réponse :

> Je puis dire que je suis fortement de l'avis exprimé par le ministre des Finances qui a déclare que, puisque nous concluions un arrangement clair et sans ambiguité avec une compagnie responsable avec une corporation qui, nous avons lieu de le croire, tiendra ses promesses, nous devions avoir une grande confiance qu'elle ferait tous ses efforts pour mettre à exécution les clauses du contrat.

Le ministre de l'Intérieur approuve ensuite l'opinion émise par le ministre des Finances qui a dit, en parlant du Grand Tronc, que nous avions affaire à cette compagnie. Mais il a rendu la chose encore plus claire en disant ce qui suit :

> Il a dit (le chef de la gauche) que c'est une clause qu'il est facile d'éluder et il ne s'en est plus occupé, si ce n'est qu'il a laissé entendre qu'aucune sanction n'est décrétée au cas où le Grand Tronc n'accomplirait pas ses obligations.

Le ministre de l'Intérieur a-t-il laissé entendre à cette époque que nous n'avions pas affaire au Grand Tronc quant à ce qui concernait l'expédition du trafic et quant à ce qui concernait la mise à exécution de la politique du gouvernement d'obtenir une route essentiellement canadienne, que pourrait suivre notre grain au lieu de servir à alimenter le trafic des chemins de fer américains ? A-t-il dit que nous n'avions pas d'affaires au Grand Tronc ? Non ; il a simplement fait remarquer qu'à cette époque le chef de l'opposition était sous l'impression que le gouvernement concluait cet arrangement avec le Grand Tronc. Il ajoute encore :

> Je ne crois pas à propos de mettre dans ce contrat une clause pénale, prescrivant, par exemple, qu'en cas d'infraction une amende proprement dite sera imposée au Grand Tronc.

Ici encore le ministre de l'Intérieur considère ce contrat, comme tous les membres du gouvernement le considéraient à cette époque—car je ne veux pas leur supposer des motifs inavouables, seulement, ils avaient affaire à trop forte partie dans le Grand Tronc—comme étant conclu avec la Compagnie du Grand Tronc. Il continue :

> Je crois que jamais on n'a demandé à un gouvernement, et on ne l'a certainement jamais demandé au parlement du Canada, de conclure un arrangement financier entouré d'autant de garanties, aussi inattaquable que celui dont nous nous occupons présentement. Et pourtant, on voudrait nous faire croire qu'après un certain temps le Grand Tronc

Nous savons parfaitement maintenant quel intérêt la Compagnie du Grand Tronc peut avoir dans l'entreprise :

> Parce qu'il a un magnifique réseau de voies ferrées dans l'est, parce que le trafic de l'ouest prend des développements énormes et qu'il veut avoir accès là-bas, et que ce chemin de fer lui livrera passage.
>
> De plus, ses milliers de milles de chemin de fer dans tout le Canada seront mis en contact avec le commerce sans cesse grossissant de l'ouest et la compagnie fera en conséquence des affaires lucratives.

Puis l'honorable ministre nous dit que la compagnie va réaliser des millions au moyen de cette entreprise, et qu'elle n'est pas pour l'abandonner. Ces prétentions reviennent à ceci : C'est que le gouvernement a compris à cette époque, ou s'il ne l'a pas compris, il a laissé entendre à la Chambre et au peuple qu'il obtenait la garantie du Grand Tronc non dans un cas isolé, mais bien pour la mise à exécution du projet tout entier ; il nous a représenté le chemin comme étant un prolongement du réseau du Grand Tronc, et un moyen de permettre à cette compagnie de prolonger son réseau vers l'ouest, avec des raccordements dans l'est. Maintenant, si le gouvernement refuse d'accepter tout amendement raisonnable que nous pouvons faire, et accorde au Grand Tronc tous les bénéfices de cette grande entreprise, tout en refusant de lui demander de se porter responsable de l'exécution fidèle de ce contrat, je lui dis qu'il n'agit pas conformément aux désirs et dans les intérêts du peuple.

M. OSLER : Nous assistons au curieux spectacle d'un gouvernement qui cherche à éviter de prendre des garanties sur une propriété, quand l'occasion la plus favorable pour le faire se présente. Le gouvernement prétend être animé du désir sincère de construire un chemin de fer transcontinental. Pour une raison ou une autre, il entreprend de construire la section est de ce chemin, celle qui devra coûter le plus cher, et qui devra rapporter le moins de bénéfices. Il est certain qu'aux conditions actuelles le gouvernement trouverait une foule de gens disposés à entreprendre la

construction de la section de l'ouest. MM. Mackenzie et Mann sont en frais de doubler leur voie dans cette partie du pays. Nous prétendons que la garantie exigée par le gouvernement de la part du Grand-Tronc-Pacifique pour l'exploitation de la partie est du chemin équivaut à une hypothèque secondaire, car le matériel roulant est déjà hypothéqué pour un montant de $5,000,000. Le Grand Tronc est autorisé à hypothéquer sa voie pour sa pleine valeur, et le gouvernement a une simple promesse de la part de la compagnie qu'elle exploitera le chemin, promesse garantie par une deuxième hypothèque sur du matériel roulant pour une valeur de $5,000,000. Cette promesse est virtuellement sans valeur, si la compagnie de chemin de fer croit qu'il est dans son intérêt de ne pas la remplir.

Nous voulons que le gouvernement prenne des garanties sur la section de l'ouest, afin d'avoir la certitude que le Grand Tronc remplira les obligations qu'il a prises quant à ce qui concerne l'exploitation de la section de l'est, et qu'il prenne des garanties additionnelles dans le sens de celles qui sont énoncées dans cet amendement. Au lieu de chercher à obtenir toutes les garanties possibles, le gouvernement semble avoir pris la résolution d'en prendre aussi peu que possible. Je n'entreprendrai pas de discuter l'objection soulevée avec tant de succès par l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), lorsqu'il a démontré qu'il serait dans l'intérêt de la Compagnie du Grand Tronc, une fois qu'elle aurait atteint Winnipeg, de diriger son trafic par sa propre ligne vers Chicago. Tout homme de chemin de fer ayant la moindre expérience dira au ministre que c'est là ce que fera tout probablement la compagnie.

Nous assistons au spectacle unique d'un gouvernement qui cherche à éviter de prendre les garanties voulues pour assurer le paiement de l'intérêt sur une dépense qui devra être d'au moins $100,000,000. C'est une fois que tous ces projets seront en vigueur que l'on constatera qu'il était nécessaire, dans l'intérêt du pays, de prendre cette garantie. On doit considérer comme admis que dans les circonstances ordinaires le gouvernement ne demanderait pas mieux que d'obtenir toutes les garanties voulues.

Pourquoi ce chemin de fer a-t-il été divisé en deux sections ? Pourquoi le gouvernement persiste-t-il à refuser de prendre des garanties en ne retenant pas un intérêt dans la division de l'ouest pour assurer le paiement de l'intérêt de l'argent qu'il devra dépenser pour construire une partie de la voie? C'est là une chose que je ne puis comprendre, et je suis bien convaincu que le gouvernement ne se rend pas compte de la position sérieuse dans laquelle il va se trouver s'il adopte ce bill sans y joindre les amendements qui ont été proposés.

M. BROCK : M. le président, je suis justifiable de discuter cette question un peu longuement. Il y a quelques instants, un des hommes d'affaires les plus intelligents de la droite, et un député qui joue un rôle important dans les conseils de son parti. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a demandé à mon honorable ami certains renseignements à ce sujet. Quand ce dernier eut répondu à sa question il lui dit: Je voulais vous renseigner, ce qui indique qu'il reste encore à l'honorable député quelque chose à apprendre sur cette question. Je suis porté à croire qu'un grand nombre de députés sont dans le même cas que mon honorable ami, et je crois qu'il y a également une foule de gens dans le pays qui veulent apprendre et qui cherchent à obtenir des renseignements. J'ai entendu il y a quelques instants, de l'autre côté de la Chambre, plusieurs gémissements qui doivent ressembler aux gémissements que devront entendre les contribuables de ce pays lorsqu'on leur aura imposé ce nouveau fardeau.

Cette question a été discutée avec beaucoup de soin par les avocats des deux partis, qui ont fait preuve de beaucoup de connaissances, et je considère que lorsqu'il s'agit d'une transaction commerciale de cette nature, il n'est pas déplacé de la part d'un homme d'affaires de faire connaître son opinion. Nous sommes en frais de conclure une transaction avec une institution commerciale. La Compagnie du Grand Tronc tombe dans cette catégorie, c'est une institution commerciale très habile, et nous aurions cru que le gouvernement se serait uni à l'opposition dans son désir de préparer un arrangement aussi avantageux que possible avec le Grand Tronc dans les circonstances. Mais au lieu de cela, nous constatons que la Compagnie du Grand Tronc est protégée par le gouvernement et ses partisans. Pourquoi les membres de la droite font-ils preuve de tant de sollicitude à l'égard du Grand Tronc et empêchent-ils cette compagnie d'assumer aucune responsabilité? Pourquoi désirent-ils tant protéger cette compagnie ? Sont-ils tellement obligés envers le Grand Tronc qu'ils ne peuvent exiger de lui des conditions plus avantageuses pour le pays ? C'est ce que demandent toutes les provinces ? Pourquoi n'insisterions-nous pas auprès du gouvernement pour qu'il obtienne des conditions plus avantageuses dans l'intérêt général ? Tout ce que nous demandons par cet article 7, c'est que le Grand Tronc soit tenu de remplir les mêmes obligations que le Grand-Tronc-Pacifique, ce que son enfant adoptif a promis qu'il l'amènerait à faire ; c'est-à-dire l'engager à le soutenir de toutes ses forces dans l'entreprise qu'il s'est chargé de mener à bonne fin. Le premier ministre a laissé entendre au pays que c'est là ce que ferait le Grand Tronc, quand il a dit qu'il constituait virtuellement la nouvelle compagnie. Il est donc absolument étrange que le gouvernement ne veuille pas insister d'avantage pour obtenir du Grand Tronc qu'il s'engage à

prendre la responsabilité de la mise en vigueur de ce contrat. Je veux bien croire que le gouvernement a la promesse verbale des officiers du Grand Tronc que cette dernière compagnie supportera l'entreprise, et qu'il est dans son intérêt d'appuyer par tous les moyens possibles le Grand-Tronc-Pacifique. Mais cette promesse équivaut à celle d'un homme qui se présenterait dans une banque pour dire qu'il garantit le billet de quelqu'un. Le banquier lui répondra tout simplement : C'est bien, endossez le billet.

Tout ce que nous demandons au Grand Tronc c'est qu'il remplisse sa promesse. Je comprendrais que des prometteurs irresponsables puissent chercher à éviter leur responsabilité.

Le peuple de ce pays comme le peuple anglais a les yeux fixés sur ce parlement et sur ce bill. Quand le gouvernement se présentera dans les cercles financiers du vieux monde, on prendra la peine de se renseigner sur cette affaire, car sir Charles Rivers Wilson a déclaré à ses directeurs que la Compagnie du Grand Tronc ne serait pas responsable pour un seul dollar. Cependant on nous dit ici que c'est le Grand Tronc qui est au fond de l'affaire et qui est responsable de l'exécution du projet. Si les promoteurs de cette entreprise dans ce pays étaient des gens sans valeur, il aurait été préférable de le savoir. Il est vraiment extraordinaire que les membres de la gauche puissent continuer cette discussion et que personne du côté de la droite ne cherche à répondre à leurs arguments, si ce n'est de temps à autre, un ou deux députés qui se lèvent pour poser une question. Pas un seul d'entre eux ne cherche à renseigner la Chambre.

Cependant le pays demande des renseignements. Le parti libéral a la majorité et il le sait ; ses membres savent qu'ils n'ont qu'à dire "oui" pour que cette mesure devienne loi. Mais c'est là une raison de plus pour que le premier ministre, qui peut compter sur des partisans aussi dévoués—j'allais dire aussi soumis—qui s'abandonnent si complètement à sa direction, ait bien soin de ne pas les induire en erreur. C'est sur ses épaules que pèse toute la responsabilité. Si le ministre de la Justice n'est pas satisfait de cet amendement, qu'il en prépare un autre dans lequel il rendra le Grand Tronc responsable de l'exécution du contrat que le gouvernement a conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique. Nul ne sait mieux résoudre une difficulté que le ministre de la Justice, et il lui est facile de préparer un amendement de cette nature.

Il existe d'autres questions, comme celle des taux de transport que la région qui produit le blé devra payer. Nonobstant tous les chiffres cités dernièrement par cet expert incomparable en fait de transport par chemins de fer, cet homme qui nous a dit pouvoir transporter 2,000 tonnes de marchandises à travers le Canada à aussi bon marché que s'il s'agissait d'un convoi de 500 tonnes ; nonobstant tout cela, il a prétendu que nous avons fini par adopter des principes d'affaires. Chose certaine, c'est qu'à la fin c'est le cultivateur de l'ouest, qui récolte le blé, qui devra payer la différence. Toutes ces questions devront être sérieusement étudiées, mais en attendant cet amendement est tellement juste et raisonnable, il est tellement nécessaire, que je puis difficilement croire que les membres de la droite vont le rejeter.

M. R. L. BORDEN : Devons-nous espérer que le gouvernement va nous dire si oui ou non il accepte cet amendement? S'il le repousse, va-t-il faire connaître au pays les raisons qui le porte à en agir ainsi? Le premier ministre a insisté fortement sur le fait que cette mesure était destinée à assurer l'expédition du trafic canadien par les routes canadiennes. Cet amendement a pour but d'obliger non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi le Grand Tronc à respecter cette promesse ; et malgré cela le gouvernement garde le silence, et il n'offre pas la moindre raison pour justifier son refus d'accepter son amendement.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que nous ne voulons pas manquer e courtoisie à son égard, mais il reconnaîtra que le discours qu'il a prononcé à l'appui de cet amendement ne contenait aucun argument nouveau qui n'a pas déjà été refuté plusieurs fois. Il se peut que ces réponses n'aient pas réussi à le convaincre, mais s'il répète les mêmes arguments et que nous entreprenons d'y répondre de nouveau, nous ne sommes pas plus avancés qu'auparavant. Si le temps de la gauche est de quelque valeur, nous n'avons rien à gagner en répétant les mêmes réponses aux mêmes arguments.

Nous avons soumis notre attitude sur cette question à l'appréciation du public, et c'est lui qui décidera qui de nous ou de l'opposition à tort ou raison. Je parle avec autant de confiance sur ce point que mon honorable ami, et je veux bien laisser à ceux qui sont nos juges, comme les juges des membres de la gauche, le soin de se prononcer sur la question. Je considère qu'il n'est pas raisonnable de continuer à répéter la même chose en qualifiant cela du titre d'argument. Nous avons déclaré qu'à notre avis cet amendement n'était pas destiné à produire aucun bon résultat. Voici au moins cinq fois depuis le matin que le ministre de la Justice fait connaître notre opinion à ce sujet. Nous avons déclaré que nous comptions sur la nature du chemin, comme sur la division naturelle du pays pour atteindre le but que nous avons en vue, c'est-à-dire, que ce chemin serve au transport du trafic canadien par les ports canadiens et non pas les ports américains.

Que l'on me permette de dire que je suis surpris de la conduite tenue par les membres de la gauche. Je regrette d'être obligé de revenir sur ce terrain, mais je le fais

pour la dernière fois. Lorsque l'automne dernier la Compagnie du Grand Tronc a fait connaître son intention de prolonger sa nouvelle voie de North-Bay jusqu'au centre des Territoires du Nort-Ouest, les honorables députés de la gauche approuvèrent ce projet qu'ils repoussent aujourd'hui avec horreur. Ils ne sont plus certains maintenant que le trafic va se diriger vers Montréal au lieu de prendre la direction de Portland. Mais où serait allé ce trafic si le projet original du Grand Tronc avait été mis à exécution ? Il ne pouvait avoir d'autre débouché que Portland. Malgré cela, voici qu'aujourd'hui les membres de la gauche sont saisis d'une sainte indignation parce que nous avons trouvé un projet destiné à permettre au commerce canadien de passer par les ports canadiens au lieu de prendre le chemin des ports américains.

Dans tous les cas, cette discussion a servi à nous convaincre qu'en autant que le trafic d'été y est concerné, notre projet est bon, car les membres de la gauche nous disent maintenant que leurs objections se limitent au trafic d'hiver. Quant au trafic d'été, ils savent que lorsque ce trafic part du lac Abittibi il doit se rendre à Québec, car c'est Québec qui est le port le plus rapproché. Jusque là tout est bien. Ce matin l'honorable député (M. Borden) nous a dit que durant l'hiver, une fois que le trafic serait rendu à Québec, il se trouverait plus rapproché de Portland que de Saint-Jean, car la distance entre Portland et Québec est d'un peu moins de 300 milles, tandis que de Québec à Saint-Jean il y a un peu plus de 400 milles. Il est malheureux qu'il en soit ainsi. Mais comment pouvons-nous surmonter cette difficulté ? Nous y réussissons en stipulant dans ce contrat que les marchandises devront être transportées jusqu'à Québec, et est-il raisonnable de supposer qu'une fois qu'elles seront rendues à Québec, la compagnie qui les a transportées jusque là ne continuera pas de se servir de la voie qu'elle a louée et pour laquelle elle entreprend de payer un loyer ? Je ne conteste pas que le chemin de fer du Grand Tronc est au fond de cette entreprise, et s'il en est ainsi, du moment que cette compagnie entreprend d'administrer cette voie et d'en payer le loyer, il me semble que tout homme intelligent doit comprendre qu'elle doit l'utiliser, car, autrement, elle devra l'exploiter à ses propres frais.

Pourquoi le chemin de fer du Grand Tronc se lancerait-il dans cette entreprise, s'il n'avait pas l'intention de la mener à bonne fin ? Est-ce la première fois qu'une compagnie de chemin de fer, n'étant pas satisfaite du réseau de voies ferrées qu'elle possède dans une partie du continent, a cherché à se relier avec une autre partie de ce même continent ? Est-il bien extraordinaire que le Grand Tronc, qui possède une tête de ligne à Portland, cherche à en obtenir une autre à Québec et dans les provinces maritimes ? Il est stipulé dans ce contrat que le Grand-Tronc-Pacifique devra non seulement transporter son trafic à Québec, mais qu'il devra le rendre jusqu'à Saint-Jean et Halifax, et qu'il devra avoir de plus une flotte de steamers pour le transport du fret sur l'Atlantique.

Puisque la compagnie aura une flottile de vaisseaux marchands, où ceux-ci prendront-ils leur chargement ? A Saint-Jean où à Halifax, en hiver, à Québec, en été. Ainsi, le Grand-Tronc-Pacifique sera forcé par les circonstances de diriger le trafic vers Québec ou les provinces maritimes. Voilà notre réponse aux objections soulevées par les députés de la gauche. Nous n'avons pas porté la conviction dans leur esprit ; je sais que nous ne les persuaderons pas quoi que nous disions ; néanmoins, voilà notre réponse, c'est au pays de la juger. Pourtant, je le répète, il n'y a rien à gagner à répéter sans cesse les mêmes choses. Nous pouvons être dans l'erreur ; nos calculs peuvent être déjoués. Je ne m'y attends pas ; mais, lorsque l'opposition n'est pas d'accord, tout ce que nous pouvons faire, il me semble, c'est d'exprimer notre avis.

M. BORDEN (Halifax) : Mon très honorable ami a parlé géographie. Ce matin, il a révoqué en doute mes connaissances géographiques. Il croyait que j'avais tort de dire que la distance entre Québec et Portland par le Grand Tronc est de 318 milles. Evidemment, l'honorable premier ministre n'a pas approfondi la question ; autrement, il se serait renseigné sur ce point avant de conclure le présent arrangement. L'avis qu'il exprimait ce matin prouve le peu d'attention que le gouvernement a prêtée à la question que j'ai soulevée et que mon honorable ami a voulu trancher il y a un instant. Il ne savait même pas qu'il n'y a que 318 milles de Québec à Portland, ou seulement 20 milles de plus que de Montréal au même endroit. Il soutient que le Grand Tronc n'aura rien à gagner à transporter ces marchandises à Portland plutôt qu'à Halifax ou à Saint-Jean. Je suis aussi disposé à réfuter cette assertion qu'il est prêt à la soutenir. Quels sont ses arguments ? Il dit d'abord que le Grand-Tronc-Pacifique sera tenu de fournir des raccordements par navires à Saint-Jean et à Halifax, et que par conséquent, il aura tout intérêt à diriger ses marchandises sur Halifax et Saint-Jean plutôt que sur Portland. J'espère avoir bien saisi la portée des paroles de mon très honorable ami sur ce sujet. Lorsque je me serai trompé ,il me reprendra incontinent. Il cite ensuite l'article 45 du contrat. Que dit cet article ? Voici :

La compagnie s'arrangera de manière à fournir, soit par achat, affrétement ou autrement, les raccordements par navires sur les océans Atlantique et Pacifique, suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada.

De sorte que, si le Grand-Tronc-Pacifique n'envoyait pas de fret à Saint-Jean ou à Halifax, il ne serait pas tenu d'y fournir les raccordements pour navires. Pourtant, mon très honorable ami semble croire que cette clause offre une garantie certaine et absolue que la compagnie rendra les marchandises à Halifax et à Saint-Jean plutôt qu'à Portland ! Est-ce là réfuter l'objection soulevée par le représentant d'Hamilton et autres députés de la gauche qui prétendent que le Grand Tronc pourra s'emparer à Québec des marchandises de l'ouest que le Grand-Tronc-Pacifique y aura apportées ? Le Grand Tronc qui, en vertu des stipulations du contrat, aura la haute main sur toute l'administration du Grand-Tronc-Pacifique, se fera livrer ces marchandises à Québec. Or, l'important est de savoir s'il y va de l'intérêt du Grand Tronc, qui sera maître de la situation, de transporter ces marchandises à Saint-Jean ou à Halifax ou de les expédier à son terminus de Portland ? L'honorable premier ministre ne saurait aplanir la difficulté en invoquant l'article 45, parce que si le Grand Tronc n'amène pas de marchandises à Saint-Jean ou à Halifax, il ne sera pas tenu d'y entretenir des navires. La distance entre Québec et Halifax, d'après les estimations les plus favorables, est de 586 milles, et la distance entre Québec et Saint-Jean est de 450 milles d'après les uns et de 489 milles d'après les autres. Pour rendre les marchandises dans l'un ou l'autre port, le Grand-Tronc-Pacifique utilisera la voie de l'Intercolonial à partir de Moncton. Il exigera les mêmes taux pour les transporter à Portland, à 318 milles de distance seulement. Il recevra même un prix plus élevé, parce que s'il expédie les marchandises à Saint-Jean ou à Halifax, le Grand-Tronc-Pacifique aura à abandonner à l'Intercolonial une partie des recettes. Dans ces circonstances, est-il permis de douter qu'il sera plus avantageux pour le Grand Tronc de diriger le trafic vers Portland plutôt que vers Halifax ou Saint-Jean ? Pour toute réponse, mon très honorable ami s'est contenté de signaler les clauses de l'article 45 ; pourtant, cet article poursuit les moyens d'éluder ses stipulations puisque la compagnie sera tenue de fournir des raccordements par navire dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean que si elle y amène des marchandises.

Le Grand Tronc aura donc le choix de les voiturer sur son propre réseau jusqu'à Portland, à 318 milles de distance, au même prix qu'il pourrait exiger pour les rendre à Halifax, à 586 milles de distance, ou à Saint-Jean, 489 milles. L'honorable premier ministre ne comprend pas qu'il soit nécessaire dans ces circonstances d'insérer une clause dans le contrat pour empêcher le Grand Tronc de détourner le trafic des ports canadiens. C'est cet après-midi qu'il s'est efforcé pour la première fois de réfuter les objections soulevées par la gauche. J'avoue que nous sommes revenus à la charge à mainte reprise ; mais, si nous l'avons fait, c'est parce qu'on n'avait pas tenté de nous répondre avant que mon très honorable ami ne prenne la parole cet après-midi, et je ne crains pas de dire qu'en somme sa réponse n'est guère satisfaisante, puisqu'il s'est contenté d'invoquer les garanties illusoires qu'offre l'article 45. Voici la situation à laquelle mon très honorable ami doit parer : lorsque le Grand-Tronc-Pacifique aura apporté les marchandises à Québec, le Grand Tronc pourra s'en emparer, puisqu'il sera le maître de la situation. Cela étant, l'honorable premier ministre engagera-t-il sa réputation d'homme public en osant déclarer qu'il ne sera pas plus avantageux pour le Grand Tronc de diriger le trafic sur Portland en passant sur son propre réseau, plutôt que de voiturer ces marchandises jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, en utilisant la voie du Grand-Tronc-Pacifique et celle de l'Intercolonial—surtout si l'on considère qu'il possède à Portland des installations terminales très importantes et des raccordements par navires établis depuis longtemps, tandis qu'il n'a rien de tout cela à Saint-Jean ni à Halifax ? Néanmoins, mon très honorable ami nous reproche de gaspiller le temps en nous occupant d'un problème aussi grave. Je ne crois pas que le pays soit de son avis.

Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique amène à Québec 30,000,000 de boisseaux de grain et que, n'imposant aucune restriction au Grand Tronc, celui-ci dirige tout ce grain sur Portland plutôt que sur Saint-Jean ou Halifax. L'honorable premier ministre croit-il que cela n'aurait aucune importance? Peut-il m'indiquer une ligne ou un mot du contrat qui aura pour effet, d'empêcher le Grand Tronc de suivre cette ligne de conduite ? Et, parce que nous consacrons deux heures ou deux jours, s'il le faut, à faire comprendre ce danger au gouvernement, on viendra nous accuser de gaspiller le temps de la Chambre!

Lorsqu'il m'a interrompu ce matin, mon très honorable ami ne semblait même pas connaître les distances respectives qui séparent la cité de Québec de Portland et cette même ville de Saint-Jean et Halifax. Je croyais que le gouvernement avait étudié cette question il y a longtemps. Elle offre, il me semble, assez d'importance pour qu'on consacre quelque temps à son examen, même à cette date avancée de la session. Mon honorable ami le ministre de la Justice a donné des signes d'approbation lorsque j'ai dit qu'on m'accusait de perdre inutilement le temps. Croit-il que ce soit une perte de temps que de communiquer ces réflexions à la population de ce pays? Je ne pense pas que les habitants des provinces maritimes me reprochent ma conduite, et je mets le premier ministre au défi de me donner une seule raison plausible pour démontrer que le Grand Tronc ne trouvera pas plus avantageux d'expédier ses marchandises à Portland, une fois qu'elles seront rendues à Montréal. Je me demande pourquoi l'honorable premier ministre lance cette accusation contre nous. Notre but est de conserver à nos ports canadiens

M. BORDEN (Halifax).

trente ou quarante millions de boisseaux de grain du Nord-Ouest qui seront voiturés sur les routes canadiennes, si les espérances du gouvernement se réalisent. L'oracle que la droite consulte sur les questions de chemin de fer nous dit que, non seulement on peut construire cette voie ferrée de manière à pouvoir transporter tout le grain, mais qu'on la construira certainement. Je signalerai le danger qui existera à North-Bay, à Gravenhurst et même à Winnipeg, si le Grand Tronc prolonge sa ligne de Chicago à cette dernière ville, comme l'a laissé entendre le ministre du Commerce.

Ce que nous demandons, c'est l'insertion dans le contrat d'une stipulation qui défendra au Grand Tronc de ne rien faire pour détourner le trafic canadien des ports nationaux ; et lorsque nous cherchons à obtenir ce résultat, on nous accuse de faire perdre le temps. Il me semble que l'honorable premier ministre n'a pas dû lire l'amendement. Voici tout ce que nous voulons obtenir. Nous voulons que le Grand Tronc qui reçoit des millions de dollars de subventions, s'engage envers le gouvernement à ne pas permettre, conseiller ni encourager d'aucune manière, directement ou indirectement, le transport des marchandises par d'autres routes ou à d'autres taux que ceux qui sont mentionnés dans la convention. Que demandons-nous de plus ? Nous désirons que le gouvernement impose à ces chemins de fer, non seulement au Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi au Grand Tronc, qui est véritablement l'objet de cette subvention, l'obligation de faire tous leurs efforts pour observer les conditions attachées à ces privilèges, à savoir : pour favoriser les progrès du commerce par les voies canadiennes et les ports de mer du pays. Pourtant, l'honorable premier ministre laisse entendre que cette question n'a pas d'importance, qu'on a répondu à maintes reprises à nos objections et que nous gaspillons inutilement le temps. Il s'apercevra, lorsqu'il aura réfléchi, qu'il ne nous a pas rendu justice, et malgré la façon cavalière avec laquelle le gouvernement semble vouloir repousser cet amendement, j'espère qu'il reviendra à de meilleurs sentiments et qu'il imposera au Grand Tronc l'obligation de ne pas détourner des ports du Canada les marchandises du pays.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai écouté avec une attention soutenue les observations de mon honorable ami et je regrette de dire que je ne vois pas qu'il y ait lieu de modifier l'opinion que j'ai exprimée. Le présent bill a été proposé le 30 juillet dernier. Environ dix jours plus tard, il a été soumis en deuxième délibération et depuis la deuxième semaine d'août jusqu'au 22 septembre, nous l'avons étudié presque sans interruption, sauf pendant quatre ou cinq jours. Lorsque après avoir consacré quatre ou cinq semaines à l'examen de ce projet de loi, nous entendons sans cesse ressasser les mêmes arguments, je dis que c'est une véritable perte de temps. Je regrette de ne pas tomber d'accord avec mon honorable ami sur les faits. Je croyais que nous avions même répondu deux fois à ces objections. J'ai moi-même pris la parole une fois ou deux, et afin de démontrer combien sont futiles les objections soulevées par la gauche, il me suffira de signaler le raisonnement que nous avons entendu aujourd'hui et qui tend à dire que le Grand Tronc pourrait diriger le trafic canadien de Winnipeg à Chicago. Est-il rien de plus absurde que de croire que le Grand Tronc, qui a une voie ferrée sur le territoire du Canada, fera la folie de dépenser de l'argent pour construire une autre ligne sur le sol des Etats-Unis, plutôt que d'utiliser son propre réseau ? Les directeurs du Grand Tronc sont des hommes d'affaires aussi habiles que n'importe quel membre de cette Chambre, et lorsqu'on leur fournit une ligne comme celle-ci, je ne saurais comprendre qu'ils puissent faire les frais d'établir une ligne rivale. Mon honorable ami a fait observer que lorsque les marchandises seront rendues à Québec, elles pourront être dirigées sur Portland. Il prétend que le Grand Tronc les expédiera de Québec à Portland, à 317 milles de distance, plutôt qu'à Saint-Jean. Mais la réponse est claire. Lorsqu'il a conclu cet arrangement, le Grand Tronc savait que 317 milles seulement séparent Québec de Portland, et s'il se proposait d'expédier les marchandises à Portland, pourquoi a-t-il consenti à payer 3 pour 100 sur les frais de premier établissement de la ligne entre Québec et Moncton ? Pourquoi n'a-t-il pas dit : Je ne veux pas du réseau de Québec à Moncton, parce que j'ai un chemin beaucoup plus court qui se rend à Portland. Le Grand Tronc a dû être tenté de tenir ce langage, mais il a compris qu'il y allait de son intérêt d'avoir une ligne entièrement canadienne. Jusqu'ici, son principal terminus se trouvait sur le territoire américain, mais il comprend qu'un pays nouveau surgit au Nord-Ouest, et il saisit l'importance d'avoir un chemin de fer sur le sol canadien et un terminus au Canada.

Un pays nouveau nous apparaît au delà des montagnes Rocheuses. La compagnie n'est pas sans comprendre combien il est important d'avoir son propre chemin de fer sur le territoire canadien et d'avoir un terminus au Canada, et c'est pour cela qu'elle se livre à cette entreprise. Il se peut que d'ici à quelques années l'ancienne Compagnie du Grand Tronc utilise son terminus de Portland ; mais le jour est proche où une contrée nouvelle se colonisera dans l'ouest.

L'univers a les yeux fixés sur le Manitoba et l'Ouest, qui, avant longtemps, compteront une population plus forte que celle des vieilles provinces. Le Grand Tronc a besoin d'un chemin de fer qui se rende dans ce pays. Il en comprend aujourd'hui l'importance, et j'espère que ses idées ne sont pas assez étroites pour qu'il songe à utiliser

une seule ligne. Le Grand Tronc est entre les mains d'hommes d'affaires qui connaissent l'avantage d'avoir plusieurs chemins, non seulement aux Etats-Unis mais au Canada, et, bien qu'il y ait moins loin pour se rendre à Portland que pour atteindre les ports du Canada et, bien qu'il puisse y avoir un certain avantage à expédier les marchandises à Portland, la compagnie n'en a pas moins entrepris d'utiliser la ligne de Québec à Moncton, de payer un loyer, d'entretenir et d'exploiter cette voie ferrée et puisqu'il en est ainsi, elle devra procurer à cette ligne assez de trafic pour lui permettre de remplir ses obligations. Le présent terminus pourra servir à l'ancienne Compagnie du Grand Tronc, mais la nouvelle utilisera la ligne de Québec à Moncton et, puisqu'elle s'est engagée à s'en servir et qu'elle s'expose à de lourdes amendes si elle manquait à ses engagements, elle aura tout intérêt à remplir ses obligations et à faire passer son trafic par cette ligne. Est-ce que la géographie et les faits ne sont pas plus forts que tous les traités? Qu'on m'indique où se trouve l'intérêt du Grand Tronc et je vous dirai quelle direction prendra le trafic. Il sera de l'intérêt du Grand Tronc d'utiliser la nouvelle ligne entre Québec et Moncton ; mais, il y aura aussi un trafic local le long de ce chemin de fer. La compagnie devra entretenir et exploiter le chemin ; des paroisses nouvelles surgiront le long de cette voie ; des établissements industriels se fonderont et le Grand Tronc aura tout intérêt à administrer le mieux possible ce chemin. Dans ces circonstances, il me semble que les objections invoquées par la gauche sont tirées par les cheveux. Je ne crois pas que le pays partage la crainte exprimée par les membres de l'opposition. Au contraire, il croira que cette entreprise est excellente et quant à moi, je ne vois pas qu'on puisse faire mieux que nous avons fait. Mais, je vous le demande de nouveau, en supposant que nous nous trompions du tout au tout, à quoi bon le répéter à satiété. Ce sera au pays à juger en dernier ressort, et si nous avons quelque souci de notre bien-être, si nous réfléchissons que la vie est courte, ne vaudrait-il pas mieux mettre fin à ce débat? Si nous avons tort, comme le prétendent nos amis de la gauche, ils auront tout l'avantage auprès du corps électoral, et c'est devant le peuple que nous nous proposons de vider cette question.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami ne se tirera pas d'affaires par des tirades éloquentes au sujet d'un nouveau Canada, ni en disant que le Grand Tronc comprend qu'il a besoin d'une ligne entièrement canadienne. C'est dans le dessein de convaincre le Grand Tronc de cette vérité et d'en faire une ligne canadienne, que nous proposons d'adopter le présent amendement. L'honorable premier ministre dit qu'il faut tenir compte avant tout des exigences de la géographie. Puisqu'il en est ainsi, comment peut-il espérer que le Grand Tronc, à moins d'être lié par ce contrat, transportera ses marchandises à Halifax ou à Saint-Jean plutôt qu'à Portland. Je me demande pourquoi il parle des exigences de la géographie, si ce n'est pour établir une opinion contraire à la sienne, parce que lorsque le Grand Tronc aura reçu ces denrées à Québec, il pourra les expédier à Portland, à 318 milles de distance. Mon très honorable ami ne croit pas que cela soit à craindre. Il pense que le Grand Tronc trouvera plus avantageux de diriger ce trafic sur Halifax ou Saint-Jean, plutôt que sur Portland. Ai-je bien compris?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit que le Grand Tronc, entreprenant d'entretenir et d'exploiter cette ligne et de payer un loyer pour son usage, devra l'utiliser et que, par conséquent, il dirigera le trafic par cette voie.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre tombe dans l'erreur qu'une demi-douzaine de ministres de la Couronne ont déjà commise. Le Grand Tronc ne s'est engagé à rien de semblable, parce qu'il n'est pas une des parties contractantes. Je demande que le Grand Tronc soit lié par ce contrat et, hier, j'ai proposé une motion à cet effet. J'ai demandé que toutes les stipulations du contrat qui lient le Grand-Tronc-Pacifique engagent également la responsabilité du Grand Tronc. L'honorable premier ministre a demandé à ses partisans de repousser cette proposition, ce qu'ils ont fait sans tarder.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a répété à mainte reprise que cette compagnie n'était autre que la Compagnie du Grand Tronc. Cela règle la question.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai entendu bien des arguties, mais vraiment, je n'ai jamais ouï de prétexte aussi futile. Je vous dirai dans quel sens cette compagnie n'est autre que la Compagnie du Grand Tronc. Le premier ministre l'a certainement entendu dire souvent et il doit avoir compris. Le Grand Tronc possédera $24,900,000 actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique ; il pourra élire tous les directeurs et diriger entièrement l'administration du Grand-Tronc-Pacifique, tout en jouissant du privilège enviable de faire construire pour son compte un chemin de fer dans le Nord-Ouest du Canada sans qu'il lui en coûte rien et sans qu'il s'engage à rien, si ce n'est à garantir le remboursement du quart des obligations émises pour couvrir les frais de premier établissement. Mon très honorable ami n'a pas signalé, dans tout le contrat, une seule stipulation qui lie le Grand Tronc. Il dit : Vous prétendez que les deux compagnies n'en font qu'une ; par conséquent, le Grand Tronc doit être lié par les clauses d'un contrat auquel il n'a rien à voir. Si mon très honorable ami n'a pas d'autres arguments que

ceux-là, il n'y a pas lieu de s'étonner que lui et ses collègues gardent le silence au lieu de répondre à nos objections. Ainsi, ils n'ont pas encore répondu à la question que je posais il y a un instant. De deux choses l'une ; mon honorable ami a dit ou il n'a pas dit qu'il serait plus avantageux pour le Grand Tronc de diriger le trafic sur Portland que de rendre les marchandises à Saint-Jean ou à Halifax. Lorsqu'il a pris la parole il y a un instant, il ne s'est pas prononcé très clairement sur ce sujet et je voudrais qu'il nous dise ouvertement si, oui ou non, il serait plus profitable pour le Grand Tronc de transporter ces marchandises sur sa propre ligne jusqu'à Portland que de les rendre à Saint-Jean ou à Halifax en passant par le Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial. L'honorable premier ministre est-il prêt à répondre à cette question ? Il doit être facile de se former une opinion sur ce sujet. S'il vaut mieux pour le Grand Tronc de diriger ce trafic sur Portland, je soutiens qu'une clause du contrat devrait interdire à la compagnie de suivre cette ligne de conduite. Si le Grand Tronc n'a rien à gagner en faisant prendre à ses convois de marchandises la route de Portland, je soutiens encore que, vu que les opinions sont partagées, il est préférable d'insérer dans le contrat une stipulation obligeant la compagnie à rendre ces marchandises dans un port canadien, ce qui ne saurait soulever la moindre objection de la part du Grand Tronc attendu qu'au dire de mon honorable ami, la compagnie aura plus d'avantages à diriger ce trafic vers les ports de mer du Canada.

Tels sont les deux aspects sous lesquels cette question se présente. S'il y va de l'intérêt du Grand Tronc de favoriser Portland, prévenons cette éventualité en insérant une clause prohibitive dans le présent contrat ou dans tout autre. Si, comme le prétend le gouvernement—bien que je ne comprenne pas qu'on puisse soutenir une pareille opinion—le Grand-Tronc a plus d'avantages à retirer en dirigeant le trafic sur Saint-Jean ou Halifax, ni la compagnie ni l'Etat ne peuvent s'opposer à ce qu'on exige qu'il en soit ainsi.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne dirai qu'un mot pour démontrer jusqu'à quel point le raisonnement de mon honorable ami (M. Borden, Halifax) pèche contre la logique. Il m'a demandé s'il était avantageux pour le Grand Tronc de rendre les marchandises jusqu'à Moncton.

Je lui ai répondu que cette compagnie s'est engagée a utiliser la ligne de Moncton. Sur ce, il a fait observer que l'arrangement a été conclu, non pas avec le Grend Tronc, mais avec le Grand-Tronc-Pacifique. Mais, l'instant d'après, il a ajouté que le Grand Tronc à la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique. Donc, lorsqu'il négocie avec l'une il se trouve à négocier avec l'autre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est surprenant d'entendre ces réflexions tomber des lèvres d'une personne qui a combattu sans trêve le projet de construire la ligne de Québec à Moncton. Ce sont des députés qui ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour empêcher le prolongement de ce chemin jusqu'à Halifax, qui tiennent aujourd'hui ce langage préjudiciable aux intérêts des provinces maritimes. Je poserai la question suivante au chef de la gauche : Supposons qu'un expéditeur d'Edmonton vende en Europe cent mille boisseaux de grain et qu'il dise à la compagnie : Je désire que ce grain soit expédié par un port canadien en conformité de mon contrat. La compagnie sera-t-elle obligée de souscrire à cette condition ? Je voudrais connaître l'avis du leader de l'opposition sur l'article suivant :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret originant sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits au Canada, transporté sur le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada——

Voici la question que j'entends poser aux députés de la gauche : Est-ce que cet article à un sens ?

—et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque, l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Voici ma question : Si l'expéditeur du blé, à Edmonton ou dans un autre endroit de ce pays, est animé de sentiments patriotiques et si son intérêt personnel n'est pas en jeu, il dira : Je veux que ce blé soit expédié à un port canadien en passant sur le sol du Canada ; et la compagnie ne sera-t-elle pas tenue de transporter ce blé aux mêmes taux qu'elle pourrait exiger pour le transport par toute autre route ? Je voudrais savoir si la gauche croit que tous les expéditeurs du Nord-Ouest se donneront la main pour ne rien expédier par les ports du Canada et préfèreront rendre leur blé à Portland, lorsqu'ils pourront, en payant les mêmes prix, le confier à une ligne canadienne pour l'expédier dans un port canadien.

M. BORDEN (Halifax) : Evidemment, mon honorable ami a fait un somme. Autrement, il saurait que l'objet du présent amendement est de lier non-seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais le Grand Tronc lui-même, par la clause du contrat qu'il vient de lire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette clause lie le Grand Tronc.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre ne semble pas comprendre. Qu'il me permette de lui expliquer l'objet de la motion. Elle se rapporte à cet article du contrat, mais elle demande que cette stipulation engage non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi le Grand Tronc. Cependant, le ministre se lèvera pour demander qu'on n'applique pas cette stipulation au Grand Tronc. Lui qui est animé du plus pur patriotisme, il se lèvera pour dire que le Grand Tronc doit être libre de toutes restrictions. Je crois inutile de répondre à ce que disait il y a un instant l'honorable premier ministre, lorsqu'il a prétendu que le Grand Tronc, par le fait qu'il a la haute-main sur le Grand-Tronc-Pacifique dont il possède la majorité des actions ordinaires, se trouve, en tant que corporation, lié par le contrat signé par l'autre compagnie. Assurément, mon très honorable ami, s'il tient à sa réputation d'avocat et d'homme public, ne prendra pas cette attitude. C'est pourtant sur ce terrain qu'il se place lorsqu'il dit que le Grand Tronc, possédant la majorité des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, se trouvera, en tant que corporation, lié par tout arrangement conclu par cette dernière compagnie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le chef de l'opposition n'a pas réfuté mon raisonnement. Un expéditeur d'Edmonton a un chargement de blé qu'il désire expédier à Liverpool par la voie du port de Saint-Jean ou d'un autre port canadien. Il a sa lettre de voiture, et l'agent de la compagnie doit l'accepter. L'honorable député prétendra-t-il que le Grand Tronc pourra modifier cet arrangement, et que lorsque l'expéditeur aura choisi cette route, la compagnie pourra diriger son blé sur un port américain ? Je désire qu'il réponde à cette question bien simple. L'expéditeur s'adresse à l'agent de la compagnie, conformément aux instructions qu'il a reçues, et il lui dit : Je désire que ce blé soit transporté par cette route, et il prépare sa lettre de voiture en conséquence. Il faut donc que le blé passe par la route indiquée et il ne saurait être détourné vers Portland.

M. R. L. BORDEN : Après la suspension de la séance, je répondrai à l'honorable ministre.

A six heures le comité suspend ses travaux.

Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité reprend le cours de ses délibérations.

M. R. L. BORDEN : Avant la suspension de la séance, mon honorable ami le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) m'a posé certaines questions. J'ignore si j'ai bien saisi la portée des renseignements qu'il me demandait, mais j'ai compris qu'il voulait savoir si, eu égard aux dispositions de l'article 42 du contrat, un expéditeur de l'ouest qui demanderait au Grand-Tronc-Pacifique de transporter son grain dans un port canadien n'aurait pas le droit d'exiger que cela soit fait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, lorsqu'il s'agit du commerce d'exportation.

M. R. L. BORDEN : Il aurait certainement ce droit, et s'il demandait au Grand-Tronc-Pacifique de rendre son grain à Portland, il pourrait également exiger que ce grain fut transporté à Portland par la voie du Grand Tronc. Que mon honorable ami me permette de lui signaler dans quelle position il se trouve nécessairement. Le Grand Tronc a la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique, en tant qu'il nomme les directeurs de la compagnie; par conséquent, comme on l'a fait remarquer déjà au cours de ce débat, il peut dans l'ouest ou ailleurs accorder de l'avancement à tout employé du Grand-Tronc-Pacifique qui dans l'ouest fera en sorte que les marchandises confiées à la compagnie par un expéditeur soient transportées à Portland, plutôt qu'à Saint-Jean, et il peut aussi donner son congé ou refuser de l'avancement à tout employé du Grand-Tronc-Pacifique qui agirait autrement. Le ministre ne semble pas comprendre que ce que nous demandons, c'est que les stipulations qu'il nous a signalées lient le Grand Tronc lui-même, de manière que les directeurs et les employés de cette compagnie, envoyés dans l'ouest avec instruction de voir à ce que le trafic canadien prenne la route de Portland, ne puissent pas détourner le trafic canadien des ports canadiens, ce qu'ils seront libres de faire si l'amendement que nous proposons est repoussé. Mon honorable ami fait observer que le Grand Tronc-Pacifique est tenu de respecter les stipulations de ce contrat. Sait-il que le Grand Tronc lui-même n'a pris aucun engagement? Le leader du gouvernement a soutenu l'étrange thèse que cette stipulation liait le Grand Tronc parce que, a-t-il dit, le Grand Tronc possèdera la majorité des actions du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'est pas nécessaire d'être un homme de loi pour comprendre qu'une compagnie qui possède la majorité des action d'une autre compagnie n'est pas liée par les obligations et les contrats de cette dernière. Par conséquent, mon honorable ami, le ministre des Douanes, comprendra que le Grand-Tronc-Pacifique, qui ne possède pas de terminus aux Etats-Unis qui n'a pas de raccordement avec les chemins de fer américains, est lié par les stipulations du présent contrat, tandis que le Grand Tronc, dont il y a tout à redouter relativement au détournement du trafic canadien vers les ports américains, n'est pas tenu d'observer les stipulations de l'article du contrat que le ministre a mentionné. C'est pour cela, et pour les autres raisons que j'ai énumérées assez longuement avant six heures, que nous

demandons que le Grand Tronc prenne cet engagement. Je ne sais pas si mon honorable ami trouvera ma réponse satisfaisante. S'il y a autre chose qu'il désire savoir que je puisse lui apprendre, j'espère qu'il me connaît assez pour croire que je lui répondrai de mon mieux.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que mon honorable ami a répondu très franchement à ma question et il y a répondu de la manière que je m'y attendais. Il déclare que lorsqu'une personne veut expédier son grain par les ports du Canada, cette compagnie est tenue de le faire. Il me semble que la question du Grand Tronc n'a rien à faire ici, comme le prétend mon honorable ami. Quelqu'un doit administrer ce chemin. Que ce soit par le Grand Tronc ou par toute autre compagnie, il faudra que le chemin soit administré et ceux qui l'administreront seront tenus d'observer les stipulations du contrat. C'est pourquoi je ne comprends pas l'objection soulevée par mon honorable ami.

M. BROCK : Parlez-vous de l'administration du Grand Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique?

Le MINISTRE DES DOUANES : Que ce soit le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, quelqu'un devra administrer ce chemin, et je ne crois pas que le chef de l'opposition prétende que ceux qui l'administreront ne seront pas liés par les clauses du contrat qui sont formelles sur ce point. Elles vont plus loin que je ne l'ai expliqué. Le contrat n'exige pas que l'expéditeur demande que ses marchandises soient transportées dans les ports du Canada. Il dit que lorsque des marchandises sont destinées à l'exportation, elles devront être rendues aux ports canadiens, lorsque l'expéditeur n'aura pas désigné une autre route. C'est plus que je n'avais dit, mais j'avais posé ma question de cette manière pour obtenir de l'honorable député (M. R. L. Borden) une réponse aussi claire que celle qu'il m'a donnée. Mon honorable ami sait qu'il n'est pas nécessaire que l'expéditeur exige que les marchandises soient dirigées vers un port canadien. Si je désire expédier dix mille boisseaux de blé d'Edmonton à Liverpool, il me suffira d'écrire sur la lettre de voiture " dix mille boisseaux de blé d'Edmonton à Liverpool " et, ayant donné cette indication, l'administration du chemin, qu'elle soit entre les mains du Grand Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique, devra exporter ce blé par un port canadien et elle devra le rendre dans ce port au même prix qu'elle exigerait pour le transporter dans un port des Etats-Unis. Mon honorable ami dit que le Grand Tronc détournera ce trafic, si le Grand-Tronc-Pacifique est libre de le faire. Or, le Grand Tronc ne pourra pas le détourner. Le contrat stipule formellement que les marchandises devront être transportées dans un port du Canada. Que mon honorable ami me permette de lui dire que je ne comprends pas son attitude. Au cours du débat, il nous a souvent parlé du danger qui nous menace et il nous a dit que nous aurions dû permettre au Grand Tronc de faire ce qu'il se proposait d'accomplir en premier lieu et que nous devrions encore le laisser libre de réaliser son premier projet.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le Grand Tronc nous demandait la permission de prolonger sa voie depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg.

M. R. L. BORDEN : A ses frais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami dit que nous aurions dû lui accorder cette permission, au lieu de construire cette ligne jusque dans les provinces maritimes. Si nous l'avions fait, le grain prendrait inévitablement la route de North-Bay. Que ferait la compagnie? Il n'y aurait pas de chemins de fer pour se rendre aux provinces maritimes, et pourtant l'honorable député a consacré des heures entières et des jours complets à chercher le moyen d'empêcher qu'on ne détourne ce trafic, alors que le projet qu'il nous proposait ne permettrait pas au Grand Tronc de faire autrement. Il serait obligé de détourner le trafic. La gauche, après avoir blâmé la construction de la division de l'est et l'établissement d'une ligne qui se rendrait directement dans nos ports de mer, et après avoir été rebutée par la Chambre, propose ces amendements qui, à mon avis, ne sont pas de nature à faire aucun bien, mais qui pourraient entraver la réalisation de cette entreprise. Je n'approuve pas cette conduite. Je ne repousse pas les recommandations que les députés de la gauche pourraient faire dans le but d'améliorer le contrat, mais jusqu'ici, ils n'ont soulevé aucune objection qui n'ait pas été refutée à maintes reprises. Je crois qu'ils se mettent dans une étrange position en prétendant que nous devrions approuver le premier projet du Grand Tronc de construire une ligne de North-Bay à Winnipeg et ne pas construire la divison de l'est, lorsqu'ils se déclarent si désireux d'empêcher que le grain ne prenne la route de North-Bay.

Je ne conçois pas une pareille attitude, et je suis fort aise que le chef de la gauche ait eu l'obligeance de répondre à ma question et d'y répondre, ainsi que je l'ai dit, comme je m'y attendais. Un expéditeur n'aura pas besoin d'être animé de sentiments patriotiques pour exiger que son grain soit transporté des Territoires du Nord-Ouest dans un port canadien. Il paiera le même prix par n'importe quelle route et il n'est pas nécessaire qu'il exige que son grain soit rendu dans un port du Canada. Certes, s'il impose cette condition, elle devra être observée et le grain devra être transporté dans un port canadien à aussi bon marché que dans un port des Etats-Unis. Est-il possible de

croire que, toute choses étant égales d'ailleurs, l'expéditeur canadien, laissant de côté la question de patriotisme et toute autre considération, demandera qu'on rende son grain dans un port américain, car il devra l'exiger pour que cela se fasse. Est-ce bien l'opinion que nos bons amis de la gauche ont des sentiments qiu animent les Canadiens ? Certes, ils devraient se contenter de dénigrer notre pays, de parler de ses marécages et de ses pins, des rochers sans s'attaquer aux sentiments patriotiques qui doivent faire battre la poitrine de tous les Canadiens.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Douanes a répété par deux fois que je m'étais opposé à la construction d'un chemin de fer qui raccourcirait la distance entre Québec et Halifax ou Saint-Jean.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Si cela n'est pas la signification des remarques de l'honorable ministre, je ne sais pas ce qu'elles veulent dire. Il a dit que je m'étais opposé à la construction d'une voie ferrée à travers le Nouveau-Brunswick, laquelle raccourcirait la distance entre Québec et les ports maritimes. Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit que, si on constate, après une exploration convenable, que la distance est diminuée d'une manière sérieuse par la construction d'une ligne à travers le Nouveau-Brunswick, je préconiserai la construction de cette ligne, non dans le but de la remettre au Grand-Tronc-Pacifique, mais pour la garder comme une partie de l'Intercolonial, et en confier l'exploitation au gouvernement du Canada au profit du peuple canadien. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendu là-dessus. Le ministre des Douanes dit qu'il ne voit pas de danger dans ce contrat, parce qu'il lie l'administration de ces chemins de fer. J'ignore ce qu'il veut dire par ces mots. Je puis l'assurer qu'il ne trouvera pas un avocat dans cette Chambre qui soutiendra que cette convention lie la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me semble que vous venez d'admettre ce point.

M. R. L. BORDEN : J'éprouve beaucoup de difficulté à me faire comprendre par mon honorable ami. Le plus curieux de l'affaire, c'est que la Compagnie du Grand Tronc, en vertu de son contrat, contrôle d'une manière complète la politique du Grand-Tronc-Pacifique et la nomination ou le renvoi des employés de cette compagnie, et que, malgré tout cela, elle n'est liée en aucune façon par ce contrat pour la simple raison qu'elle n'est pas partie contractante. Le ministre des Douanes comprend-il cela ? S'il contredit cette proposition, il n'aura pas l'appui du ministre de la Justice.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai compris que l'honorable chef de l'opposition m'a répliqué que les employés de la compagnie seraient obligés de faire suivre au trafic le trajet demandé. Il prétend que ce chemin de fer passera sous la haute direction du Grand Tronc ; n'est-ce pas une inconséquence de sa part d'affirmer que l'administration du Grand Tronc peut enfreindre les stipulations du contrat ?

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne se rend pas encore compte de la situation. Je vais tâcher de l'établir avec une telle clarté que le premier venu s'en rendra compte. La Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique aura ses fonctionnaires et ses agents dans l'ouest. Si un expéditeur va les trouver, ils sont tenus de suivre ses instructions quant au mode d'envoi ; mais cela n'empêche pas la Compagnie du Grand Tronc d'avoir ses propres employés dans l'ouest qui ont pour instructions de détourner vers Portland le trafic des ports canadiens en autant que cela est en leur pouvoir. Il n'y a pas un mot dans ce contrat pour empêcher le Grand Tronc d'en agir ainsi. Ceux qui sont au service du Grand-Tronc-Pacifique peuvent recevoir des promotions ou être renvoyés à la discrétion de la Compagnie du Grand Tronc. Ces employés ne tarderont pas à savoir qu'il est de l'intérêt du Grand Tronc de faire envoyer les marchandises à tel ou tel point en particulier, et qu'il vaut mieux pour eux d'exercer leur influence sans faire semblant de rien, pour que l'envoi se fasse dans cette direction. Mais en dehors de tout cela, la Compagnie du Grand Tronc du Canada pourrait avoir ses propres émissaires dans l'ouest dans le but de détourner le trafic à son profit. En nous dirigeant vers l'est, si le trafic atteint North-Bay ou Gravenhurst, le Grand Tronc peut s'en emparer et le transporter à Portland sans enfreindre une seule clause de ce contrat. Admettons que le trafic arrive à Québec pendant les mois d'hiver ; le Grand-Tronc-Pacifique aurait accompli toutes les obligations de ce contrat en dirigeant le trafic sur Québec, et comme le Grand Tronc n'est éloigné que de 318 milles de Portland, le port de mer de sa tête de ligne, c'est là qu'il transportera le chargement, et pas une seule ligne de ce contrat ne sera trangressée, attendu qu'il n'existe aucune stipulation qui lie le Grand Tronc à cet égard. Il est inutile de prétendre que l'administration de la Compagnie est liée. Vous ne pouvez pas lier une corporation simplement parce que les directeurs de cette corporation sont par hasard les directeurs de la corporation qui s'est liée par contrat. Ce point ne se discute pas entre avocats, et bien que le ministre des Douanes ne soit pas un homme de loi, il lui suffira d'y réfléchir quelque minutes pour le comprendre, vu qu'il est un homme d'affaires et un esprit lucide. Voilà la situation contre laquelle nous essayons de vous mettre en garde par cet amendement que le ministre des Douanes croit sans importance et inutile. Il ne manque

pas d'importance et d'utilité dans l'intérêt des ports maritimes, dont je défends la cause.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me semble pourtant que j'ai bien compris l'idée de l'honorable chef de l'opposition (M R. L. Borden), et comme il a une intelligence beaucoup plus vive que moi, même si je n'expose pas mon cas aussi clairement que lui, il comprendra peut-être à son tour où je veux en venir. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a enveloppé ses idées d'un nuage de paroles. Il admet tout ce que j'ai dit, mais son point, c'est que le Grand Tronc aurait ses fonctionnaires——

M. HEYD : Qu'est-ce qu'il veut dire par " ses fonctionnaires " ?

M. DAVIS : Il aura toute une armée de fonctionnaires dans l'ouest.

M. HEYD : Seront-ils sous la direction du Grand Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce doit être sous la direction du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BORDEN : Pas du tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai lieu de croire que cette ligne sera mise en opération par le Grand-Tronc-Pacifique et que les hauts fonctionnaires du chemin seront au service de cette compagnie.

M. HEYD : C'est là notre conclusion.

M. BORDEN (Halifax) : Je vous prie de ne pas tirer cette conclusion de mes paroles.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'argument du chef de l'opposition avait déjà été produit par le député d'Hamilton (M. Barker). Sauf le respect que je leur dois, cet argument ne me paraît pas fort. Le chef de l'opposition s'appuie sur la nomination de tout le personnel de ce chemin de fer par la compagnie, et la portera à violer la condition suivant qu'elle a acceptée :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce trafic par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera tout en son pouvoir, pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

L'honorable chef de la gauche soupçonne que l'administration de cette grande voie ferrée agira de mauvaise foi et que malgré ce pacte solennel elle emploiera un personnel auquel elle laissera entendre ceci: il ne faut pas que vous vous efforciez de diriger le trafic vers les ports canadiens ; si vous voulez obtenir de l'avancement, foulez aux pieds les promesses que nous avons faites. Il me semble que c'est faire bien du chemin pour conjurer un danger très éloigné.

M. BARKER : L'honorable ministre veut-il me permettre une question ? Il s'est servi du pronom " nous ", disant nous avons convenu de faire telle et telle chose. Qui veut-il désigner par là ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le Grand-Tronc-Pacifique, naturellement.

M. BARKER : Une autre question, s'il vous plaît. A quelle compagnie appartiendront les employés qui détermineront le parcours du trafic, après que le chemin de fer sera en opération ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Au Grand-Tronc-Pacifique évidemment.

M. BARKER : Pas du tout, ils seront les serviteurs du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils seront à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique naturellement, ou de quiconque sera chargé de l'administration du chemin. Je crois comprendre clairement la position de l'honorable chef de la gauche. Il admet que le trafic dont le trajet n'est pas défini d'avance, c'est-à-dire destiné aux ports américains, doit être dirigé sur les ports canadiens et a plus forte raison doit-il passer par les ports canadiens si la feuille de route indique spécialement ce chemin. Mais il y voit un danger, c'est que le Grand Tronc peut se servir d'employés dans l'administration du chemin de fer dont il a la direction et auxquels les directeurs ou administrateurs donneront l'ordre de ne faire aucune attention à ce contrat, d'en violer les conditions et que c'est à ce prix qu'ils obtiendront de l'avancement. Je n'ai pas pris ce point de vue là, et je suis heureux de n'avoir pas été obligé de me mettre dans cette position; je ne vois nulle part le danger signalé par mon honorable ami. Pour me résumer je dirai qu'il y a quelque chose de comique—pour ne pas dire quelque chose de farceur, bien qu'on se soit servi du mot du côté de l'opposition—de voir la gauche s'opposer de toutes ses forces à la construction de cette division de l'est, qui conduit précisément vers nos ports maritimes et rendra possible d'y transporter le grain, et qui dans le même débat nous apprend que le Canada aurait dû s'en tenir au plan original du Grand Tronc de passer par North-Bay, et d'y amener tout le trafic. Aujourd'hui l'opposition veut faire adopter un amendement pour empêcher une partie du grain de se rendre à North-Bay, alors que, d'après son propre plan, tout le grain devait aller là. Voilà une situation que j'appellerai comique, et si les membres de la droite n'ont pas répondu à ce détail, c'est parce qu'il avait été discuté tout au long et avec beaucoup de clarté; ce n'était pas par manque d'égards envers nos adversaires.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il nous expliquer de quelle ma-

nière cet amendement aboutit au résultat qu'il prédit, à savoir le transport par North-Bay ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit que c'était l'amendement. J'ai attribué ce résultat au plan préconisé par l'honorable député de Toronto-centre et les autres orateurs qui ont parlé en faveur de la première proposition du Grand Tronc de construire entre North-Bay et Winnipeg et de supprimer la division de l'est.

M. BORDEN (Halifax) : J'étais sous l'impression que l'honorable ministre parlait de l'amendement qui est en discussion.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas cela ; du reste, je me suis exprimé très clairement

M. R. L. BORDEN : Attribue-t-il à l'amendement un pareil résultat ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai rien dit de tel.

M. R. L. BORDEN : Le dit-il maintenant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je dis ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami s'est-il formé une opinion sur le sujet ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. Je crois bien que je vais voter contre l'amendement. Il est tellement contraire à mes convictions que mon vote sera négatif, et pour de bonnes raisons. Je n'ai pas entendu un seul argument de la part de l'opposition pour m'engager à changer d'avis. Mon honorable ami essaye par une fausse application de mes paroles, de me faire dire que je parlais de l'amendement. Tous ceux qui m'ont entendu peuvent témoigner que je faisais allusion au plan initial, mentionné par l'honorable député de Toronto-centre, qui disait qu'il était opposé à la construction de la division de l'est telle que proposée dans le contrat. J'espère que l'honorable chef de la gauche a bien saisi ma pensée.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai mal interprété la pensée de mon honorable ami, je le prie de m'excuser. J'ai rendu ses remarques telles que je les ai comprises. Je comprends que mon honorable ami attache beaucoup d'importance aux clauses du contrat dont il s'est entretenu, surtout à celle-ci : " La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le trafic apporté à la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements dont le trajet à suivre n'est pas spécialement fixé par l'expéditeur, sera transporté entièrement par le territoire canadien si son lieu de destination est situé dans le Canada, et que le tarif d'entier parcours pour l'exportation à partir du point d'expédition jusqu'au point de destination ne sera jamais plus élevé par les ports du Canada que p ar les ports des Etats-Unis " et que " la compagnie, sous tout rapport et de bonne foi, déploiera les plus grands efforts pour remplir les conditions et développer le trafic par les voies canadiennes et les ports océaniques canadiens. Et ai-je raison d'affirmer que mon honorable ami attache beaucoup d'importance à cette clause ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à faire remarquer à l'honorable ministre que tout l'effet de cet amendement est contenu dans la clause suivante :

La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada, dans toute affaire tombant dans ses attributions, n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce trafic par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Mon honorable ami n'a peut-être pas regardé de près le contenu de l'amendement. voir pour se conformer aux conditions auxquelles il attache une si grande importance. Pourquoi les considère-t-il comme si importantes quand elles s'appliquent au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et pourquoi perdent-elles toute leur importance lorsqu'il s'agit du chemin de fer du Grand Tronc, qui a sa tête de ligne à Portland et se trouve naturellement tenté de diriger le trafic vers ce point ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais répondre à mon honorable ami. Ce chemin de fer sera placé sous une administration qui sera liée par les termes du contrat, et il m'importe fort peu quelle sera cette administration.

Mais ce que je désapprouve, c'est que l'opposition, qui cherche à faire rejeter cette mesure, s'efforce, ne pouvant réussir dans cette tentative, de mettre, tant qu'elle peut, des bâtons dans les roues. Ces amendements n'ont d'autre objet que de causer du retard. Je ne vois aucun avantage, aucune sûreté de plus dans les propositions, mais j'y vois une cause de délai pour l'entreprise; et comme je considère que le contrat, dans sa forme actuelle, est parfaitement satisfaisant, je ne vois aucune raison pour empêcher sa ratification. Il me semble avoir clairement énoncé de quoi je me plains.

M. R. L. BORDEN : En aucune manière. L'honorable ministre veut-il avoir la bonté d'expliquer pour quelle raison une convention avec le Grand Tronc retarderait les travaux ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il faudrait, dans ce cas, consulter les autorités du Grand Tronc.

M. BARKER : Il y a quelques minutes, en entrant dans cette Chambre, j'ai entendu l'honorable ministre des Douanes amuser son auditoire en mettant en scène les employés du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Il nous les a présentés comme

un corps parfaitement indépendant, mais absolument dégagés de l'influence du Grand Tronc, et chargés de mettre à exécution les contrats du Grand-Tronc-Pacifique. En théorie cela est parfait, mais je me ferai un plaisir de renseigner mon honorable ami sur la manière dont ce système fonctionne dans la pratique et je puis lui citer un cas que est absolument du même genre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous admettez que j'ai raison au point de vue théorique.

M. BARKER : Oui, mais les meilleures théories ne valent pas le moindre fait pratique. La Compagnie du Grand Tronc doit garantir un certain nombre d'obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et, en retour, elle aura entre les mains la majorité des actions et sera maîtresse du bureau de direction. L'honorable ministre s'imagine que le Grand Tronc ne commandera pas en maître aux employés de cette ligne. Qu'il me permette de lui citer un cas semblable pour lui montrer comment ce système va fonctionner. Le Grand Tronc a garanti par des arrangements de trafic les obligations du chemin de fer dit " Chicago and Grand Trunk Railway ". Celui-ci existait en vertu d'une charte distincte, tout aussi distincte que celle du Grand-Tronc-Pacifique. Il avait son bureau d'administration séparé, mais qui était composé des directeurs et des fonctionnaires du Grand Tronc. Il avait quelques directeurs indépendants et était exploité en vertu d'une charte indépendante.

De fait, il avait une charte de deux Etats différents. Cependant, dans la pratique, le directeur général du chemin susdit était nommé par le directeur général du Grand Tronc. Non seulement les chefs de gare, mais le directeur général et le directeur du trafic, et tous les chefs de division et de bureau étaient nommés par le directeur général du Grand Tronc ; toutes les transactions de quelque importance du chemin de fer " Chicago and Grand Trunk " étaient rapportées directement au bureau principal du Grand Tronc à Montréal. C'est précisément ce qui arrivera dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Est-ce que par là ils violaient leur engagement ?

M. BARKER : Ils ne violaient pas l'engagement, ils faisaient ce qu'ils croyaient être dans l'intérêt de ceux pour qui ils travaillaient. Le directeur général du chemin de fer " Chicago and Grand Trunk ", M. Spicer, était nommé par le directeur générale du Grand Tronc et c'est à lui qu'il transmettait ses rapports. Sans doute il communiquait des rapports officiels à son bureau de direction, mais tous les détails des transactions journalières étaient transmis couramment au directeur général du Grand Tronc. Lorsqu'il s'agissait d'une mesure de quelque importance il communiquait avec le bureau de Montréal et les fonctionnaires placés sous ses ordres ne se seraient pas permis d'établir un tarif ou de faire un contrat important contrairement aux vues du directeur général du Grand Tronc à Montréal.

Le MINISTRE DES DOUANES : Où est le parallèle? Mon honorable ami veut-il insinuer que l'administration du chemin de fer peut violer cet engagement sans qu'il y ait de recours légal de la part du gouvernement ou des expéditeurs?

M. BARKER : Mon honorable ami s'est demandé si les employés du Grand-Tronc-Pacifique seront virtuellement les employés du Grand Tronc. Voilà ce que j'ai affirmé et ce qu'il a nié.

Le MINISTRE DES DOUANES : En supposant qu'ils le soient, peuvent-il violer ce contrat?

M. BARKER : Ils n'ont pas besoin de le violer ouvertement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Donnez une réponse comme avocat.

M. BARKER : J'ai déjà expliqué ce point, et mon honorable ami le sait très bien, mais il paraît que d'autres membres de cette Chambre ne le savent pas. Lorsqu'un expéditeur s'adressera à un chef de gare du Grand-Tronc-Pacifique, celui-ci ne sera pas obligé de lui dire que la compagnie est obligée par son contrat d'envoyer à l'expéditeur, de lui dire qu'il veut envoyer ses effets à Halifax ou à Saint-Jean, le chef de gare peut lui répondre ceci par exemple : c'est très bien, il y aura un steamer à Halifax ou à Saint-Jean la semaine prochaine mais il y aura un steamer à Portland qui partira plus tôt.

M. HEYD : Et si l'expéditeur ne dit rien?

M. BARKER : Dans ce cas le transport se fera au gré du chef de gare qui enverra les marchandises à Portland.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami a découvert une autre argutie ; il dit que le chef de gare préviendra l'expéditeur qui veut faire transporter ses marchandises à Halifax ou à Saint-Jean que là il y aura un steamer en partance la semaine suivante. Mais il perd de vue la clause du contrat qui dit :

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique au moyen de navires qu'elle achètera ou affrétera et qui devront être suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer l'Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas ou, autant qu'elle le pourra légalement, empêchera qu'on détourne vers les ports de mer en dehors du Canada, aucun fret

qu'elle pourrait légitimement contrôler, sous prétexte qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce fret des ou à destination des ports de mer du Canada.

Malgré cela il fait dire par le chef de gare à l'envoyeur : vous pouvez faire le transport par Halifax, mais d'ici à une semaine il n'y aura pas de steamers dans ce port, et voilà comment cet avocat répond à une critique de ce contrat faite par quelqu'un qui n'est pas homme de loi. Sur cette question je préfère mon jugement au sien.

M. BARKER : Quelle est l'objection de l'honorable ministre ? Nous prenons des mesures pour que le Grand Tronc soit obligé de remplir les obligations qui, d'après lui, incombent au Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre des Douanes a dit que les raisons qu'il avait pour s'opposer à ces amendements en présence de ce contrat, le meilleur qui ait jamais été passé dans ce pays—

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. Je le répète, quand nous voyons l'opposition employer tous les moyens pour faire avorter cette entreprise, pour la faire rejeter, et présenter de tels amendements, je ne puis m'empêcher de penser—et, cependant, je ne voudrais pas manquer de charité—qu'elle n'a d'autre but que d'empêcher cette grande œuvre ou d'en retarder l'accomplissement.

M. OSLER : La foi naïve et la simplicité enfantine du ministre des Douanes sont quelque chose d'absolument réconfortant. Voici un homme qui pendant toute sa carrière politique n'a cessé de dénoncer les corporations. Depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai entendu ses dénonciations ; il n'a aucune foi dans les promesses des chemins de fer; et aujourd'hui, d'un ton indigné, il nous fait entendre sa voix de tonnerre, disant : Comment ! vous osez douter de la bonne foi de ce chemin de fer, notre protégé, notre enfant ! c'est une hérésie de croire que ceux qui ont donné leur parole, dans ce marché ne rempliront pas leur contrat à la lettre.

Il y a une foi tellement robuste dans ces hommes qu'il refuse absolument de les lier par un pacte écrit ; il ne veut pas de cela ; ce serait faire insulte à cette grande corporation, au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand Tronc que d'entretenir à leur égard le moindre doute sur leur intention de se conformer à l'esprit du contrat. Il cherche à jeter de la poudre aux yeux en disant que tout le monde a accueilli avec joie la nouvelle que le Grand Tronc voulait se rendre jusqu'au Manitoba, ce qui, d'ailleurs, a fait plaisir à nous tous. Nous entrevoyons un grand avantage pour le Canada, et en particulier pour Ontario et le Nord-Ouest—dans l'entrée du Grand Tronc dans les Territoires du Nord-Ouest, et son projet de construction jusqu'à North-Bay fut si bien accueilli de ce côté-ci de la Chambre que nous étions tous disposés à appuyer sa demande de subvention. Le gouvernement a jugé à propos d'accorder une aide très considérable au Grand-Tronc-Pacifique et de prolonger la ligne dans la direction de l'est. La gauche n'a d'autre intention que d'obtenir une garantie que le Grand-Tronc-Pacifique, dont l'honorable ministre a proclamé la grande pureté d'intention, remplira les conditions d'un contrat verbal. Ce contrat ne lie pas la Compagnie du Grand Tronc.

M. HEYD : Pourquoi le chemin de fer Canadien du Pacifique n'entrerait-il pas également dans cet arrangement ?

M. OSLER : Quelle affaire le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il à intervenir dans ce contrat ?

M. HEYD : Ne peut-il pas également exercer son autorité sur les fonctionnaires de chemin de fer et détourner le trafic au profit du Canadien du Pacifique tout aussi bien que le Grand Tronc ?

M. OSLER : J'avais reconnu à l'honorable député de Brant-sud quelque peu l'esprit des affaires. Il demande pourquoi le Canadien du Pacifique ne prend pas possession du chemin de fer et ne règle pas les tarifs à son goût?

M. HEYD : Ce n'est pas cela que j'ai dit.

M. OSLER : Ce n'est pas lui qui paye les employés.

M. HEYD : Pourquoi ne pourrait-il pas diriger les fonctionnaires et détourner le trafic à l'avantage du Canadien du Pacifique tout aussi bien que le Grand Tronc ?

M. OSLER : La Compagnie du Grand Tronc a obtenu sans bourse délier des actions de cette compagnie.

M. HEYD : Cela n'a rien à faire avec la question.

M. OSLER : La question est trop insensée pour mériter une réponse. Le New-York Central possède de cette manière et pas autrement le chemin de fer Canada Southern, le Michigan Central et le North Shore.

M. HEYD : Quel rapport cela a-t-il avec la convention ?

M. OSLER : Le cas est exactement semblable, puisque le New-York Central a la direction du personnel. C'est la Compagnie du Grand Tronc qui nommera les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique, qui les paiera et aura l'administration complète de toutes les affaires d'un bout à l'autre du chemin au moyen de ses employés. Si un expéditeur d'Edmonton désire envoyer du grain en Angleterre, et qu'il s'adresse au chef de gare de cette localité pour connaître le tarif, et en admettant que le tarif soit le même jusqu'à Portland ou Saint-Jean, que dira le chef de gare à Edmonton ? "Nous avons le même tarif pour Saint-Jean, mais le trajet prendra une journée de moins par Portland, qui de plus a de meilleurs facilités de chargement." L'honorable ministre

des Douanes (M. Paterson) est trop homme d'affaire pour ignorer comment cela se passera. Le Grand Tronc est directement intéressé à envoyer tout ce trafic à Portland ; le prix théorique sera le même à partir de Québec, mais en envoyant les marchandises à Portland il garde pour lui seul le prix de tarnsport qu'autrement il sera obligé de partager avec l'Intercolonial à raison de 186 milles jusqu'à Halifax et 89 milles environ jusqu'à Saint-Jean. Il est dans la nature humaine, il est dans la pratique des affaires de chercher son profit avant tout, et vous verrez que tout le grain, toutes les consignations iront à Portland et ne passeront ni par Saint-Jean ni par Halifax, à moins que l'expéditeur ne donne un ordre formel de les envoyer par tel ou tel port.

Mais on ne doit pas supposer que les expéditeurs sont des écervelés. Ils accepteront l'itinéraire conseillé par l'employé. Ils donneront la préférence à la voie la plus rapide, aux ports de mer où ils sont certains de trouver des steamers prêts à charger. Le Grand Tronc peut retarder une consignation destinés à Halifax et s'il a recours à ce moyen, il n'y a rien dans ce contrat pour l'en punir. Il y va de son intérêt d'envoyer le grain à Portland s'il est chargé à Edmonton et il est hors de doute que c'est à Portland qu'il l'enverra. C'est mon opinion personnelle, partagée d'ailleurs par plusieurs de mes confrères, qu'il est de l'intérêt du Grand Tronc d'envoyer par Chicago le grain qui arrive à Winnipeg en hiver, puisqu'il a à quelques milles de distance seulement un raccordement qui relie Winnipeg à Chicaga. Il est propriétaire de la ligne de Chicago, et pratiquement maître de celle de Minnéapolis, et il lui est bien facile de s'arranger avec une des voies ferrées qui se rendent de Saint-Paul à Winnipeg. Voilà, je crois, la route qui sera suivie par le grain et le trafic en général ; comme conséquence de l'action en commun du Grand Tronc et du " Great Northern ", cette compagnie a déjà actuellement un trafic considérable jusqu'à la Colombie Anglaise.

M. CHARLTON : Mon honorable ami a-t-il devant lui les distances entre Winnipeg et Portland par Chicago, et la longueur de la ligne du Grand Tronc entre Chicago et Port-Huron et entre Port-Huron et Portland ?

M. OSLER : Non, je n'ai pas cela.

M. CHARLTON : Je me permets de dire que le chiffre des distances suffirait pour détruire son exposé.

M. OSLER : Le transport des marchandises suit cette voie à partir d'Ontario, par Chicago et le " Great Northern " jusqu'à l'océan Pacifique, malgré les distances ; cela se pratique sur une grande échelle et le danger que je vois, c'est que le Grand Tronc, s'il se rend à North-Bay, comme je l'espère, ne transmettra aucun trafic au Grand-Tronc-Pacifique. Le point sur lequel nous insistons et dont le bien fondé n'a pas été révoqué en doute, est que le gouvernement n'a aucune garantie réelle que le Grand Tronc mettra en opération la section est de la ligne s'il trouve son profit à l'abandonner. L'Etat est porteur d'une seconde hypothèque sur une valeur de $5,000,000 de matériel roulant qui est déjà grevée d'une première hypothèque de $5,000,000. Voilà la seule garantie à part de ce simple billet qui arrivera seulement après que les autres garanties se seront fait valoir. Nous soutenons que le gouvernement, s'il s'engage à une pareille dépense, a pour devoir de faire garantir d'une manière stricte et indubitable la mise en opération de la section de l'est. Nous prétendons que la section de l'ouest doit servir de grantie à l'égard du gouvernement. Je suis d'avis que la section de l'ouest donnera de beaux bénéfices au Grand Tronc ou à tout autre chemin de fer qui la construira et l'exploitera. Pourquoi incomberait-il au gouvernement de construire et de posséder la section de l'est et d'en garder seul la responsabilité dans le doute où nous sommes sur le succès financier de son exploitation ? Pourquoi prend-il cette charge sur ses épaules et ne garde-t-il pas entre ses mains les parties lucratives du chemin qui s'étendront à travers les prairies ? A cela le ministre des Douanes répond : " Le Grand Tronc ne veut pas de cela, nous ne pouvons pas changer le contrat." Je n'en doute vraiment pas. Le ministre des Douanes a raison de dire que le Grand Tronc ne veut assumer aucune de ces obligations. Il ne veut pas reconnaître la responsabilité en vertu du contrat des frais d'exploitation et du paiement de l'intérêt sur la section de l'est. Si on construit ce chemin de fer pour l'avantage de tout le Canada, prenons toutes les précautions possibles. Lions le Grand Tronc le plus étroitement que nous pouvons, pour le mettre en demeure de mettre en opération la section de l'ouest, malgré les désavantages du marché pour qu'il soit obligé d'envoyer par cette ligne tous les produits de l'ouest. Nous soutenons, et personne ne s'est inscrit en faux contre cette affirmation, que le gouvernement n'a pris aucune précaution quelconque et que le Grand Tronc n'est pas obligé de payer le loyer et d'exploiter la ligne, qui trouvera son profit à l'abandonner aussitôt après la construction de la section des prairies. Tout cet arrangement me fait l'effet d'un homme qui fait des affaires au nom de sa femme. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est la femme du Grand Tronc, et celui-ci n'est pas responsable des dettes de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand Tronc fait simplement des affaires, et obtient tout cet avantage de l'Etat canadien, sans offrir de son côté la moindre garantie qu'il exécutera les conditions de son marché. Le gouvernement, au lieu de donner plus de consistance à cette convention, se contente de dire : " Nos conventions sont faites, et nous

n'y toucherons plus". Pourquoi ? Simplement parce que nous voulons laisser carte blanche au Grand Tronc pour limiter à son gré la responsabilité à laquelle il veut bien consentir. Le Grand Tronc connaît parfaitement les risques à courir dans l'opération de ce chemin de fer dans le nord, et dans son raccordement avec Québec, avec Montréal, avec Toronto.

Il sait parfaitement que, s'il se rend jusqu'à Québec, il retirera plus de bénéfices en envoyant les marchandises de Québec à Portland—ce qui lui permettra de garder pour lui seul le prix de transport—plutôt que de les envoyer à Halifax ou à Saint-Jean. L'opposition ne fait pas la guerre à cette entreprise, mais elle tient à ce que vous preniez toutes les précautions imaginables pour assurer du trafic à nos propres ports canadiens, en retour de la dépense énorme de cent à cent cinquante millions dans laquelle vous vous lancez. Voilà la thèse que nous soutenons, et elle n'a pas été réfutée, si ce n'est par les arguments du ministre des Douanes qui croit avec une naïveté d'enfant aux promesses de la compagnie. Nous n'avons aucune assurance, aucune garantie quelconque. A ce propos, un de ceux qui comparaissaient devant la commission américaine donna un témoignage significatif.

Il y avait peut-être un peu d'exagération, et il parlait des chemins de fer américains. D'après ses déclarations il avait toute la confiance du monde dans les propriétaires et les administrateurs des chemins de fer pris individuellement ; il était prêt à accepter la parole de chacun d'eux dans toutes transactions ordinaires ; mais lorsqu'ils agissent en commun formés en compagnie il n'avait confiance en eux qu'à condition d'avoir des conventions écrites sanctionnées par les lois des divers états. Je ne voudrais pas aller aussi loin, mais le ministre des Douanes doit connaître la nature humaine, et il sait que malgré tout le patritoisme dont les propriétaires du Grand Tronc sont remplis et dont il est rempli lui-même, s'il a beaucoup de marchandises à expédier il choisira la voie la plus avantageuse.

Et c'est le temps propice pour le gouvernement de fixer les conditions de ce contrat de manière à développer les ports de Saint-Jean et d'Halifax dans nos provinces maritimes, et de favoriser également les autres ports qui s'ouvriront peut-être. Mais s'il laisse passer ce contrat dans sa teneur actuelle, il n'a aucune garantie que nos ports canadiens profiteront de ce trafic. La clause 45, dont le ministre des Douanes a parlé avec tant d'enthousiasme, dit :

> La compagnie s'arrangera de manière à fournir, soit par achat, charte ou autrement.

Ce mot "autrement" fournit une foule d'échappatoires ; la compagnie peut de temps en temps noliser un vaisseau pour transporter ses chargements ; elle sait d'avance en quoi consisteront les marchandises et il lui est tout aussi facile de les envoyer à Portland qu'à Saint-Jean ou Halifax. Mais elle a plus d'argent en les transportant à Portland, et l'honorable ministre, qui est un homme d'affaires, ne peut pas prendre au sérieux la simple promesse de ces hommes d'agir en bons patriotes et, conformément à l'esprit du contrat de diriger le trafic sur les ports canadiens. Il se peut que dans cinq ans d'ici le personnel de la direction des deux compagnies soit changé, mais le Grand Tronc sera toujours intéressé à diriger le trafic sur Portland, et c'est ce qu'il fera impunément avec le contrat actuel.

M. LOGAN : Il est très amusant de voir un des directeurs d'une compagnie de chemin de fer cribler de ses railleries le ministre des Douanes parce que celui-ci a la naïveté enfantine de croire aux promesses d'une corporation de chemin de fer. Sans doute l'honorable député doit en savoir long là-dessus. Quant à moi, j'ai plus de confiance dans la Compagnie du Pacifique Canadien qu'elle semble mériter d'après les paroles de mon honorable ami. Il n'est pas moins gai de voir les orateurs de l'opposition faire preuve de tant de zèle en faveur des ports des provinces maritimes. L'écho de leurs paroles pour tourner en ridicule le projet de construction d'une voie ferrée entre Québec et Moncton s'est à peine éteint dans cette Chambre. L'honorable député de Toronto-centre protestait de toute l'indignation de son âme contre l'idée de gaspiller ainsi l'argent du public sur un chemin de fer de Québec à Moncton. Presque tous les membres de la gauche emboîtaient le pas derrière lui, et surtout le député d'Hamilton (M. Barker). Si c'est un gaspillage d'argent de construire ce chemin de fer de Québec à Moncton, que faut-il penser des efforts de nos amis lorsqu'ils parlaient de la ruine de l'Intercolonial par la constructions de cette voie ferrée?

Nous leurs répondîmes : Nous voulons construire cette ligne entre Québec et Moncton d'abord pour diminuer les distances, ensuite pour intéresser le Grand-Tronc-Pacifique dans le trafic des provinces maritimes, et arranger les choses pour qu'il trouve son avantage à se servir des ports de mer de ces provinces, mais nos adversaires condamnaient cette idée et voulaient nous obliger de nous servir de l'Intercolonial. Leur conversion ne s'est pas opérée trop tôt. Ils savent qu'ils auront à se présenter devant leurs électeurs dans un an ou deux et il est temps qu'ils se convertissent. Le seul ministère provincial conservateur qui a à débattre cette question devant les électeurs, est celui de la Colombie Anglaise, et il appuie le projet du Grand-Tronc-Pacifique ; aussi je ne serai nullement surpris de voir nos adversaires, lorsqu'ils se trouveront en face de l'électeur, appuyer à leur tour le projet du Grand-Tronc-Pacifique comme une des œuvres les plus grandioses entreprises pour le plus grand bien du Canada.

Tout cela n'est qu'une tempête dans un verre d'eau. L'honorable chef de l'opposi-

tion veut que nous forcions le Grand Tronc de diriger son trafic sur les ports du Canada. Si le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont une seule et même institution, le Grand Tronc n'aura aucun intérêt à détourner le trafic du Grand-Tronc-Pacifique. Par exemple, si on prend à Edmonton un chargement de grain en distination de Liverpool et si les deux compagnies en question ne sont qu'une seule et même institution, pourquoi le Grand Tronc aurait-il là-bas un fonctionnaire pour détourner le trafic du Grand-Tronc-Pacifique au moyen de quelque raccordements par voie de Chicago ou de North-Bay pour atteindre Portland ? Si c'est la même compagnie, n'est-ce pas dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique de faire obtenir du trafic au Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton ? Si on admet que les deux compagnies ne forment qu'une seule institution, le seul avantage que procurerait ce détournement du trafic résulterait de la différence de distance d'une centaine de milles qui existe entre Québec et Portland d'un côté, et Québec et Saint-Jean de l'autre. Autrement dit, d'après les honorables préopinants, le Grand Tronc irait mettre sur pied dans l'ouest une armée d'employés pour aller trouver les expéditeurs et travailler au détournement du trafic vers Portland dans le seul but de diminuer d'une centaine de milles la distance que les trains de marchandises ont à parcourir.

M. CAMPBELL : Au mépris de son contrat.

M. LOGAN : En contravention flagrante avec son contrat.

M. BORDEN : Quel contrat ?

M. LOGAN : En contravention flagrante avec son contrat, puisque les deux compagnies ne sont qu'une seule et même institution. Si nous sommes en présence de deux institutions distinctes, pourquoi prendrions-nous plus de mesures de coercition envers le Grand-Tronc-Pacifique qu'envers le "Canadian Northern" ?

Par exemple, si elles doivent être des institutions distinctes, ce cas-ci pourrait se présenter : un particulier a un envoi de grain à faire d'Edmonton. Un employé du Grand Tronc vient le trouver et lui dit : J'aimerais que vous expédiriez votre grain par la voie du Grand Tronc jusqu'à Portland. Nous allons vous accorder un taux réduit si vous voulez le faire. Qu'est-ce qui empêchera le chemin de fer Canadien du Pacifique d'intervenir et de dire : Si vous voulez expédier votre grain de cet endroit-ci à la plus proche jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et de là par notre ligne jusqu'à Montréal, nous vous accorderons un taux réduit ? Si nous voulons lier une compagnie, pourquoi ne pas lier l'autre, puisqu'elles seront des institutions distinctes? Il me semble que cette proposition n'est pas équitable et ne sera pas approuvée par le peuple. Je suis sûr que le pays apprendra avec plaisir qu'enfin ces honorables messieurs sont devenus tellement zélés pour la défense des intérêts des ports des provinces maritimes, qu'après avoir combattu de toutes leurs forces une proposition pour établir une ligne de Québec à Moncton, ils viennent nous dire : Il nous faut forcer le Grand-Tronc-Pacifique à expédier ses marchandises à Moncton, car nous craignons qu'il ne maintienne toute une armée d'agents dans le Nord-Ouest pour aller voir les cultivateurs et les expéditeurs de grains et les engager à expédier leurs marchandises vers les ports des Etats-Unis.

M. FOWLER : L'honorable préopinant (M. Logan) demande si une armée d'agents va être employée par la Compagnie du Grand Tronc à visiter les cultivateurs et les expéditeurs du Nord-Ouest, afin de les engager à expédier leurs marchandises vers les ports des Etats-Unis. Il ne sera pas nécessaire que ces agents aillent trouver les cultivateurs ; car les cultivateurs, en faisant l'expédition de leurs grains, viennent trouver les agents ; ce ne sont pas les agents qui vont trouver les cultivateurs.

M. LOGAN : De quels agents voulez-vous parler?

M. FOWLER : Ils viendront trouver les chefs de gare du Grand Tronc, lorsqu'ils expédieront leurs grains.

M. LOGAN : Quels agents viendront-ils trouver, ceux du Grand Tronc ou ceux du Grand-Tronc Pacifique?

M. FOWLER : Ils s'adresseront aux agents du Grand-Tronc-Pacifique nommés et contrôlés par la Compagnie du Grand Tronc.

M. LOGAN : Peu m'importe qui les contrôle ou qui les nomme. Ce sont les agents du Grand-Tronc-Pacifique, et s'ils engagent un expéditeur à envoyer ses marchandises vers les ports des Etats-Unis, ils violent leur contrat.

M. FOWLER : L'honorable député dit qu'il lui importe peu par qui ces agents sont nommés ; pourtant, la différence est grande, suivant qu'ils sont nommés et contrôlés par le Grand-Tronc-Pacifique ou par le Grand Tronc ; car, dans un cas ils recevront leurs ordres de la Compagnie du Grand Tronc, et dans l'autre ils les recevront du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'est que l'ombre de la précédente.

M. LOGAN : Le raisonnement de l'honorable député, c'est que ces agents du Grand-Tronc-Pacifique chercheront à détourner le trafic au profit de la Compagnie du Grand Tronc. S'ils en agissent ainsi, ne sera-ce pas une violation des termes mêmes du contrat? Peu importe qui les nomme, du moment qu'ils sont à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOWLER : En vérité, je croyais mon honorable ami beaucoup plus perspicace. Rien n'est plus facile que d'éluder une défense de cette nature. Un simple petit conseil glissé à l'oreille d'un expéditeur de grains permettra d'atteindre le but, sans qu'il ait été rien fait ouvertement qui permette d'accuser qui que ce soit d'avoir violé le contrat. L'honorable député a déclaré qu'il était amusant de voir des députés qui se sont opposés à la construction de cette section de l'est, s'efforcer maintenant de faire insérer au contrat une stipulation en vertu de laquelle tout le trafic devra s'écouler par cette division de l'est. Pourquoi l'honorable député s'étonnerait-il? Si le gouvernement est bien décidé de commettre cette folie, s'il est bien décidé de mettre l'Intercolonial au rancart, c'est le devoir de l'opposition et de tous les honorables membres de cette assemblée de voir à ce que les intérêts du pays soient protégés, à ce que les intérêts du peuple qui aura à payer ces $100,000,000, soient sauvegardés.

M. LOGAN : L'honorable député voudra-t-il dire s'il est opposé à la construction de cette ligne courte de Moncton à Québec ?

M. FOWLER : Je ne crains pas de répondre à cette question. Je viens des provinces maritimes et j'ai l'intention de me présenter de nouveau à l'élection dans ma province. Je déclare donc ici que je suis opposé à la construction de cette section de l'est, et que je suis prêt à défendre mes opinions en n'importe quel endroit de ma province. Je serai des plus heureux si mon honorable ami vient dans mon comté pour faire la discussion avec moi.

M. LOGAN : Venez dans mon comté ; il est meilleur.

M. FOWLER : Les amis de l'honorable député ont été assez obligeants pour me donner un autre comté ; et ma circonscription est tellement étendue que je n'aurai pas trop de temps pour y voir.

Une VOIX : Je le crois.

M. FOWLER : Très bien, nous verrons quel sera le résultat. L'honorable député (M. Logan) a dit qu'un seul gouvernement conservateur, celui de la Colombie Anglaise, en avait appelé au peuple depuis que le projet du Grand-Tronc-Pacifique fut soumis ; et il a dit que le gouvernement de la Colombie Anglaise était en faveur du projet. L'honorable député ne peut indiquer une seule déclaration d'aucun homme politique du parti conservateur dans la Colombie Anglaise, faite depuis que le chef de la gauche a fait sa proposition, et qui soit favorable au projet du gouvernement.

M. MACPHERSON : Si les rapports des journaux libéraux et des journaux conservateurs également sont exacts, le premier ministre de la Colombie Anglaise est favorable à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOWLER : Ce n'est pas la question. Je dis que depuis que le chef de la gauche a soumis son projet, aucun homme politique conservateur de la Colombie Anglaise ne s'est déclaré favorable au projet du gouvernement par opposition à celui du chef de la gauche.

M. MACPHERSON : Au début de la lutte, dans New-Westminster, il y a une semaine, le Daily Chronicle a fait dire au premier ministre MacBride que la province de la Colombie Anglaise obtient le Grand-Tronc-Pacifique sans qu'il lui en coûte rien ; et il s'en attribue le mérite.

M. FOWLER : Quel rapport cela a-t-il à la question ?

Quelques VOIX : Oh !

M. FOWLER : Attendez un instant, s'il vous plaît. Ces messieurs de la droite ne se sont pas amusés aujourd'hui, et ils cherchent une occasion de rire, un peu comme l'homme qui se noie se cramponne à toutes les pailles. Ils verront que cette paille ne peut guère les soutenir. L'honorable député dit que le premier ministre MacBride a approuvé la construction du Grand-Tronc-Pacifique à travers la Colombie Anglaise ; mais la construction de cette division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique n'est-elle pas entièrement d'accord avec la proposition du chef de la gauche ? C'est de la construction de la division de l'est que nous parlons ici, et je défie mon honorable ami (M. Macpherson) d'indiquer aucune déclaration du premier ministre MacBride ou d'un autre conservateur, favorable à ce projet. Qu'on me permette de revenir à l'honorable député de Cumberland (M. Logan).

M. DAVIS : Vous allez vous en faire donner sur les doigts.

M. FOWLER : L'honorable député de Saskatchewan a-t-il posé une question ?

M. DAVIS : Non.

M. FOWLER : Alors vous faites mieux de vous taire et de rester coi. Que l'honorable député de Cumberland me permette de lui dire que le seul gouvernement conservateur qui en ait appelé au peuple depuis que le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été proposé, c'est celui du Manitoba ; et le premier ministre du Manitoba a condamné ce projet, et son parti a remporté un tel succès que l'opposition a été virtuellement exterminée. Je n'ai pas besoin de dire qu'en ce qui regarde la division de l'est, la province du Manitoba est plus grandement intéressée que celle de la Colombie Anglaise ne peut l'être.

M. LOGAN : Les élections se sont faites au Manitoba avant que le chef de la gauche eût annoncé son projet.

M. FOWLER : Et depuis lors, le peuple manitobain est encore plus en faveur du contre-projet. L'honorable député (M. Lo-

gan) a parlé d'une union entre le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Oui ; il existe une union très étroite entre les deux compagnies, mais à certains égards elles sont profondément séparées. Chaque fois qu'il s'agit de tirer quelque chose du pays, ces deux compagnies sont une et indivisibles ; mais chaque fois qu'il s'agit de prendre sa part de responsabilité, elles sont aussi distinctes que les pôles. Elles sont une en vue des bénéfices ; elles sont séparées en vue des responsabilités. C'est à quoi nous nous opposons. Jusqu'aujourd'hui, la Compagnie du Grand Tronc ne s'est guère montrée l'amie du Canada ; et si elle doit recueillir tous ces avantages que le gouvernement semble désireux de faire pleuvoir sur elle, qu'elle accepte les responsabilités et les obligations qui devraient être le complément des avantages. Je ne puis comprendre pourquoi ces messieurs de la droite refusent d'imposer ces obligations au Grand Tronc. Craignent-ils le Grand Tronc ? Sont-ils à ses ordres ? Le Grand Tronc a-t-il une telle influence sur le gouvernement que celui-ci craigne de lui imposer des obligations proportionnées aux avantages qu'il lui assure ? Cette ombre puissante dont le député de Colchester a parlé a-t-elle pénétré dans la chambre du conseil, et tellement épouvanté le gouvernement qu'il n'hésite pas à n'imposer aucune obligation quelconque au Grand Tronc ? C'est ce que le pays demandera.

Ces messieurs de la droite, dans leur patriotisme de date récente, se proclament les amis du Canada. Ils oublient qu'un membre éminent du cabinet réclamait à grands cris la sécession de la Nouvelle-Ecosse, tandis que d'autres membres du cabinet prêchaient l'union commerciale avec les Etats-Unis. Le peuple n'oublira pas ces choses. Ces messieurs, dans leur patriotisme nouveau-né, voudraient que tout le trafic fût transporté sur le sol canadien vers les ports canadiens. Si ce n'est pas là de la pure hypocrisie, un patriotisme de parade dans le but de tromper le peuple canadien, pourquoi ne mettent-ils pas dans ce contrat des garanties qui assureront cette fin ?

M. DAVIS : Je me rappelle l'histoire d'un nègre surpris dans une tempête, par une nuit très noire——

M. FOWLER : Fadaises !

M. DAVIS : Je vais m'occuper de vous dans un instant. Le nègre était très effrayé, et il fit cette prière : Mon Dieu, donnez-nous moins de tonnerre et plus de lumière. L'honorable député de King (M. Fowler) aurait pu nous donner moins de tonnerre et plus de lumière. Un des députés de Toronto a dit que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait expédier ses marchandises par voie de Chicago ; mais l'honorable député a négligé de nous donner le nom d'aucune ligne reliant Winnipeg à Chicago, ou se dirigeant vers la frontière. De fait, la seule ligne allant actuellement dans cette direction, c'est le chemin de fer Canadien du Nord ; et le gouvernement du Manitoba a conclu un arrangement avec ce chemin en vue de faire transporter son trafic vers les ports canadiens ; de sorte qu'à mon idée, il serait difficile pour le Grand-Tronc-Pacifique de s'arranger pour que son trafic-marchandises fût transporté aux Etats-Unis par ce chemin de fer. Un autre député de Toronto a fait le même raisonnement ; mais il a omis de nous dire quelle était la longueur du parcours par cette route, et comment, une fois les marchandises arrivées à Chicago, on les expédierait vers l'océan. S'il y a quelque vérité dans le raisonnement dont ces honorables messieurs de la gauche se sont servis dans cette Chambre depuis trois ou quatre semaines; s'il est impossible de transporter le grain par voie ferrée sur de longues distances, il devrait être également impossible de le transporter par Chicago, à travers l'Etat du Michigan et la province d'Ontario et jusqu'à Portland. De sorte que s'ils ont raison dans un cas, ils doivent se tromper dans l'autre. Mon honorable ami le chef de la gauche a déjà soumis un projet au pays relativement à l'octroi de privilèges de circulation, et ainsi de suite. Nous n'en entendons plus parler maintenant. Mais une partie de cette proposition avait pour but de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique pour la construction d'un chemin de Winnipeg à l'océan Pacifique. Pour permettre de juger de la valeur des arguments présentés par ces messieurs de la gauche, je dirai en passant qu'un des lieutenants du chef de l'opposition dans les provinces maritimes, l'honorable député de Pictou (M. Bell), a déclaré cet après-midi que nous aurions pu nous dispenser de rien donner pour faire construire le chemin dans la section des prairies, parce que nous aurions pu engager la Compagnie du Canadien du Pacifique à le construire pour rien. Il me semble que cet honorable député a condamné par là son propre chef, qui s'était déclaré prêt à venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique pour construire un chemin à travers cette section du pays. Or, ce chemin, qu'il serait prêt à aider serait tout aussi exposé à recueillir du trafic et à le transporter par voie de Chicago que le sera le chemin établi en vertu du présent bill. Ainsi donc, en vertu de la proposition de l'honorable chef de la gauche, si elle devait être mise à exécution, les choses seraient absolument dans le même état à cet égard qu'elles le sont aux termes du projet à l'examen. Je ne comprends pas que ces honorables députés avancent de tels arguments. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est tenue par un certain contrat d'expédier toutes ses marchandises vers des ports canadiens aux mêmes taux que ceux pour lesquels elle les transporte vers les ports des Etats-Unis. La compagnie est responsable des actes de ses employés, et

si ses employés agissaient autrement, ils violeraient le contrat. Il est absurde de dire que quelqu'un va parler à l'oreille des employés, et que ceux ceux-ci vont parler à l'oreille des cultivateurs du Nord-Ouest, pour leur dire ce qu'ils doivent faire dans la circonstance. Vous figurez-vous un agent de chemin de fer conseillant tout bas à un cultivateur comment expédier ses marchandises ? Je sais quelque peu à quoi m'en tenir sur les chefs de gare du Nord-Ouest, ainsi que sur les cultivateurs. Si un chef de gare suggérait à un cultivateur comment expédier son blé, le cultivateur lui dirait de se mêler de ses affaires. Il me semble que ces messieurs de la gauche ne se font pas une idée assez haute de l'intelligence des cultivateurs du Nord-Ouest, quand ils supposent qu'ils agiront sous la dictée des agents de chemin de fer. En fait, ces honorables messieurs plantent un mannequin en terre pour le plaisir de l'abattre. Ils le font, j'imagine, dans le but de passer le temps et de nous retenir ici. Ce peut être fort bien pour ceux des députés qui se rendent chez eux tous les vendredis et reviennent ici le lundi ou le mardi suivant ; mais cela ne fait pas très bien l'affaire des députés qui demeurent à 2,000 milles de distance.

L'amendement est rejeté sur division.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'article soit adopté, j'ai un autre amendement à proposer ; il n'est pas très différent du dernier. Il est ainsi conçu :

Que l'article 7 soit amendé par l'addition du paragraphe suivant :

Nonobstant toute disposition du présent acte ou toute stipulation du présent contrat, Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, ne sera tenu ni obligé d'exécuter, accomplir ou remplir les conventions, conditions ou stipulations énoncées audit contrat, de la part du Dominion du Canada, tant que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'aura pas conclu avec Sa Majesté le Roi, agissant en la qualité ci-dessus, un arrangement par lequel elle s'engage et se lie en la manière suivante :—

Que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, en aucune matière relevant d'elle, directement ou indirectement, ne permettra, ne conseillera ou n'encouragera le transport du trafic par des chemins ou à des taux autres que ceux déterminés dans ledit contrat ; et à tous égards et de bonne foi, fera tout en son pouvoir pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique est accordée et acceptée, savoir : le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports canadiens.

J'ai quelques observations à faire au sujet de cet amendement. Il diffère des amendements que j'ai proposés précédemment, comme mon honorable ami le ministre de la Justice l'a sans doute observé, en ce qu'il exige que la Compagnie du Grand Tronc s'engage en son propre nom seulement et non pas en celui de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. A d'autres égards, il est l'exacte reproduction de l'autre amendement.

M. DAVIS.

J'ai expliqué la chose à l'occasion du dernier amendement, et il n'est pas nécessaire que j'entre dans les détails. Qu'on me permette de dire, en réponse à mon honorable ami de Cumberland (M. Logan), qu'il ne rend pas les choses plus claires en parlant comme il le fait de ces compagnies. Il dit que si nous les considérons comme une institution, la Compagnie du Grand Tronc doit se trouver liée. Or, un raisonnement de cette nature serait excusable peut-être dans la bouche d'un étranger à la profession ; mais mon honorable ami est un membre du barreau de quelque expérience, et sûrement, il n'osera pas, en la présence d'avocats, prétendre que la Compagnie du Grand Tronc est liée par quelqu'une des stipulations du présent contrat, simplement pour la raison qu'elle détient la plus grande partie des actions du Grand-Tronc-Pacifique. Si je l'ai bien compris, il a dit que la Compagnie du Grand Tronc se trouve réellement liée parce que les deux compagnies n'en forment qu'une seule.

M. LOGAN : Mon honorable ami se trompe ; je n'ai rien dit de semblable.

M. BORDEN (Halifax) : Alors il ne prétend pas que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par aucune stipulation de ce contrat ?

M. LOGAN : Je ne le prétends pas.

M. BORDEN (Halifax) : Je pensais bien qu'en sa qualité d'avocat, il n'oserait pas le prétendre. Or, le but du dernier amendement est de lier la Compagnie du Grand Tronc à l'une des stipulations les plus importantes du contrat, savoir, à celle établissant que le trafic ne sera pas détourné des ports canadiens. Mon honorable ami de Saskatchewan a dit que mon contre-projet de l'autre jour laissait subsister le danger contre lequel nous cherchons à nous mettre en garde. Il oubliait, sans doute, que lorsque je fis ma proposition l'autre jour, je déclarai expressément qu'en accordant de l'aide à la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest, nous exigerions que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engageât exactement dans les mêmes termes que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En proposant cet amendement, je fais exactement ce que j'avais dit que je ferais. J'ai éliminé du présent amendement toute obligation de la part de la Compagnie du Grand Tronc de se porter responsable pour le Grand-Tronc-Pacifique ; et je demande que la Compagnie du Grand Tronc, en ce qui la concerne elle-même, s'engage à ne pas permettre, conseiller ou encourager, directement ou indirectement, le transport du trafic par des routes autres que celles prévues dans ce contrat, et, à tous égards et de bonne foi, fera tout en son pouvoir pour remplir les conditions auxquelles l'aide du gouvernement est accordée et acceptée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les

ports de mer canadiens. L'objection qu'on pouvait avoir à l'amendement précédent, en ce qu'il demandait que la Compagnie du Grand Tronc se portât responsable des actes d'une autre compagnie de chemin de fer, ne saurait être faite au présent amendement, lequel se borne à exiger que la Compagnie du Grand Tronc s'engage à ne pas détourner le trafic des voies canadiennes, mais fera de bonne foi tous ses efforts pour remplir les conditions du contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Par son premier amendement mon honorable ami demandait que la Compagnie du Grand Tronc garantît toutes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique aux termes du contrat. Puis il proposa son autre amendement que ni le Grand-Tronc-Pacifique, ni le Grand Tronc ne permît, ne conseillât ou n'encourageât le transport du trafic par des routes ou à des taux autres que ceux portés au contrat. Puis, voici son dernier amendement, qui virtuellement est le même que le précédent, la seule différence étant que la Compagnie du Grand Tronc s'engage en son nom seul. Les mêmes raisons qu'on pouvait invoquer à l'encontre des autres amendements peuvent être invoquées contre celui-ci, et il n'est pas nécessaire que je les répète.

M. KENDALL : Jusqu'à présent je n'ai pas ouvert la bouche au sujet de cette mesure ; mais je désire faire observer aux honorables messieurs de la gauche qui si leur prétention est fondée, s'il est au pouvoir du Grand-Tronc-Pacifique de laisser de côté les ports de l'est et d'expédier son trafic par les voies américaines, le gouvernement dans ce contrat a fort bien pris ses mesures en vue de pouvoir, dans ce cas-là, faire circuler ses propres trains de Sydney, Halifax et Saint-Jean jusqu'à Moncton, Québec et Port-Simpson, et inversement. J'ai été surpris, en lisant les journaux, de constater qu'on y affirmait si souvent que le principe de l'exploitation par l'Etat était méconnu dans cet arrangement. Ce principe de l'exploitation par l'Etat est loin d'être méconnu, cet arrangement est loin d'être un pas en arrière; il constitue, au contraire, un progrès, et ceux d'entre nous qui croient fermement à la doctrine de la propriété et de l'exploitation publiques des monopoles naturels et des choses d'utilité générale, trouvent que cet arrangement, dans une grande mesure, du moins, répond à leurs vues. Maintenant, ceux d'entre nous qui ont eu le plus à faire avec l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, savent que, tout en présentant certains avantages très nets, ce mode d'exploitation présente aussi certains désavantages bien marqués ; et je pense qu'en vertu de l'arrangement actuel, le pays retirera tous les avantages de la naturalisation, sans avoir à souffrir des désavantages. Si cette mesure offrait moins d'avantages en elle-même, je ne m'en considérerais pas moins tenu de l'appuyer à cause de certains mérites extrinsèques. La partie du pays que j'ai l'honneur de représenter est, comme ces honorables messieurs le savent, la région par excellence du Canada pour la production de la houille, et nous avons en outre dans ce district de grandes forges et fonderies. Cette ligne de chemin de fer consommera 400,000 tonnes de charbon de la Nouvelle-Ecosse, et de plus, la construction du Grand-Tronc-Pacifique va redonner la vie à tous les établissements métallurgiques du Canada. Je fais cette déclaration, non pas de mon propre chef, mais en me basant sur les renseignements fournis par plusieurs d'entre les principaux maîtres de forge du pays. J'ose dire de plus que si aujourd'hui ce n'était pas le projet du Grand-Tronc-Pacifique, mais la question du service transatlantique rapide qui occuperait l'attention publique, ces mêmes membres de la gauche, ces mêmes journaux conservateurs, qui combattent aujourd'hui cette mesure, demanderaient à grands cris qu'on redressât l'Intercolonial entre Montréal et Halifax, afin d'assurer le succès de ce service transatlantique rapide. Je renvoie des honorables messieurs à une autorité sur la matière, M. Robert Reford, de Montréal. Si ceux d'entre eux qui s'intéressent à la question veulent relire la Gazette de Montréal d'il y a un an, ils y verront des lettres de M. Reford demandant que, comme complément du service transatlantique rapide, le chemin de fer Intercolonial soit redressé, dans une grande mesure, conformément au projet soumis par le gouvernement.

L'amendement de M. R. L. Borden est rejeté, et l'article est adopté.

Article 8.

M. MORIN : M. le président, j'ai un amendement que je désire proposer à cet article. Le voici :

Que l'article 8 du bill soit amendé par l'addition de ce qui suit :

Mais ledit chemin de fer, en traversant la province de Québec, à partir du pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, suivra la direction du sud-est à travers les comtés de Lévis et Dorchester, en remontant le cours de la rivière Etchemin, vers le lac Etchemin, et de là vers l'est à travers la province de Québec, dans la direction de la ville de Moncton.

Je ne crois pas que le premier ministre, dans son discours du 30 juillet dernier, lorsqu'il présenta le bill en vue de la construction de ce chemin de fer, ait expliqué exactement où il allait le faire passer. Le premier ministre déclara que le chemin de fer traversera les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska et Témiscouata. A dessein ou autrement, il ne mentionna pas le comté de Dorchester ; et subséquemment, le premier ministre déclara que le chemin devrait être constduit au sud de la chaîne de montagnes. Qu'on me permette de dire au premier ministre qu'un chemin de fer qui partira du pont de Québec, pour traverser les montagnes en un point propice, devra passer par le comté de Dorchester.

Remarquez que dans la province de Québec, il n'y a que deux rivières qui traversent la chaîne des Alleghanys, la rivière Chambly ou Richelieu, et la rivière Etchemin. Ce sont là les deux seules rivières de la province de Québec qui, venant du sud, à travers la chaîne des Alléghanys, se déversent dans le fleuve Saint-Laurent. La rivière Etchemin fournit donc une route naturelle à travers ce pays montagneux. Si vous consultez les publications qui se trouvent à la bibliothèque du parlement, vous constaterez que le premier chemin de fer construit en 1837 de Lévis à Saint-Jean, N.-B., fut établi précisément en remontant cette vallée. Je me rappelle avoir entendu, étant enfant, mon père en parler ; et il me montra les jalons marquant les endroits où les ingénieurs avaient établi leurs lignes. Ces honorables messieurs se rappelleront que cette bande de terre entre l'Etat du Maine et la rivière Saint-Laurent varie en largeur de trente à quarante-cinq milles et s'étend sur une longueur de cent dix milles. Si vous construisez un chemin de fer depuis le coin nord-ouest de cette bande de terre jusqu'à son coin sud-est, il vous est impossible de suivre une ligne droite ; car, ce faisant, vous vous trouveriez engagé tout le temps dans la chaîne des Alléghanys. J'ai lu cinq ou six rapports ; et ils font tous voir que la chose ne pourrait pas se faire à cause des rampes très fortes et des courbes abruptes. Il vous faudra donc faire faire un angle à votre chemin de fer. Si vous ne faites pas votre angle à l'extrémité ouest, vous pouvez encore construire votre ligne parallèlement à l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup, et là, à l'extrémité est, dévier vers Edmundston. Mais si vous ne faites pas votre angle à cet endroit, il vous faut le faire en passant par le comté de Dorchester.

Maintenant, comme je l'ai dit, cette région varie en largeur de trente à quarante-cinq milles. Ces six comtés sont déjà bien desservis par la navigation du Saint-Laurent et le chemin de fer Intercolonial. Le chemin de fer Intercolonial suit le fleuve à une distance de un à six milles du rivage. Le pays au nord de la chaîne montagneuse, bordant le fleuve, est établi depuis un grand nombre d'années. Ses habitants n'ont pas besoin pour le moment, et n'auront probablement jamais besoin de plus de chemins de fer qu'ils n'en ont aujourd'hui. Maintenant, il reste entre l'Intercolonial et la frontière du Maine, une bande de terre de vingt-huit à quarante milles de largeur. En construisant ce nouveau chemin là où je conseille au gouvernement de le construire, au sud des montagnes, vous l'établiriez précisément à l'endroit où l'on en a besoin.

Les habitants de cette partie du pays n'ont pas une vie très facile. Les terres sont bien boisées, mais ils ne peuvent vendre leur bois qu'aux propriétaires de scieries du Maine. Les billes descendent le cours de la rivière Saint-Jean, et les colons n'en obtiennent pas un prix très rémunérateur. Ils n'ont pas d'autre moyen d'expédier leur bois, que de lui faire suivre le cours de la rivière Saint-Jean. Mais si ce chemin de fer était construit là où je vous conseille de le construire, toute cette région se trouverait desservie d'une manière très satisfaisante. Le chemin dont je parle et le chemin projeté par le gouvernement partent tous deux du pont, à Chaudière, comme je le vois par la carte préparée par le gouvernement. Je compare cette carte avec celle publiée par le gouvernement de Québec, et je vois que les deux chemins partent du pont de la Chaudière, et sur un parcours probablement de cinquante milles, sont éloignés l'un de l'autre de un à cinq milles ; et dans le comté de l'Islet ils se réunissent et ne forment plus qu'un chemin. C'est à peu près toute la différence entre les deux routes. Une des routes jusqu'à la rivière Etchemin est la route naturelle ; l'autre route est celle qui fut arpentée par un homme du nom de Taché, que je connais très bien. Elle suit la rivière Etchemin jusqu'à un endroit appelé la rivière Abénaquis, puis elle rencontre une pente très abrupte sur un parcours de huit milles à peu près. Le fait est que la route fait bien des zigzags à travers les montagnes ; parfois elle se dirige vers l'est d'autres fois vers l'ouest, et d'autres fois encore vers le nord. Or, M. l'Orateur, la route que je propose au gouvernement de suivre, est la meilleure qu'on puisse trouver. On pourra établir cette ligne sur un parcours de trente milles à partir du pont de la Chaudière, sans rencontrer une courbe, sans faire une tranchée, sans remplir une fondrière et sans construire un pont. Je déclare nettement aux ministres que si, sur un parcours de quarante-cinq milles à partir du pont de la Chaudière, on trouve qu'il soit nécessaire de construire un pont de plus de vingt pieds de longueur, on n'aura qu'à s'adresser à moi, et je le construirai moi-même. De plus, j'ai ceci à dire au gouvernement : si vous désirez construire un chemin dans cette direction-là, avertissez-moi avant d'envoyer vos ingénieurs ; et je leur indiquerai la route, et je ne demanderai pas un sou au gouvernement pour mes services. Je pourrai leur en faire voir à peu près quarante-cinq milles dans à peu près quatre jours.

L'autre jour, l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) a lu une déclaration faite par un ingénieur du nom de Light Ce rapport de M. Light était assez exact, mais il fut écrit en 1884 ou 1885, lorsque les conditions étaient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. On lui donna instruction de partir de Saint-Anselme ; et il resta sur la rive est de la rivière Etchemin et y rencontra d'affreuses courbes et d'affreuses coupes. Mais aujourd'hui, par suite de la construction du pont de Québec qui est en voie de se faire, toute la situation se trouve changée. Le point de départ et le point d'arri-

vée du chemin de fer doivent être au pont de Québec ; il en résulte un tout autre état de choses. C'est la seule raison pour laquelle je propose cet amendement priant le gouvernement de faire passer le chemin à travers le comté de Dorchester, et ce faisant il traversera également tous les comtés nommés par mon honorable ami.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis très heureux que mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) ait changé d'opinion relativement à ce bill et s'aperçoive maintenant qu'il a quelque mérite. Si je ne me trompe, il n'a pas toujours été de cet avis. A tout événement, il n'est jamais trop tard pour se repentir, et réparer ses fautes ; et je félicite mon honorable ami d'avoir ouvert les yeux à la lumière. Quant à l'amendement qu'il propose, il reconnaîtra avec moi qu'il serait prématuré d'établir le tracé de ce chemin dès maintenant. Lorsque je présentai ce bill, je déclarai que probablement la ligne partirait du pont de Québec et passerait au sud de la chaîne montagneuse. Dans ce cas, j'espère qu'il traversera le comté de Dorchester ; inévitablement il traversera le comté de Lévis ; et je pense qu'il traversera aussi Dorchester et quelques autres comtés de cette partie du pays. Mais mon honorable ami reconnaîtra avec moi qu'il serait impossible pour le moment de dire que le chemin devra passer par telle ou telle localité. C'est une question que les ingénieurs devront décider.

M. MORIN : Mon très honorable ami cherche à me mettre dans une fausse position. Mais je lui dirai franchement entre quatre yeux, que s'il y a quelqu'un à blâmer parce que je n'ai pas appuyé le projet dès le commencement, c'est mon très honorable ami, le chef du gouvernement—et vous savez qui il est, sans doute. Comme je l'ai dit auparavant, que ce soit à dessein ou autrement, le très honorable premier ministre, en nommant les comtés que le chemin devait traverser, a omis celui de Dorchester. Peu de temps après, mon honorable ami le ministre de la Justice m'en parla et je lui répondis : Si vous ne me donnez rien vous ne recevrez rien de moi. Je puis dire ceci au ministre de la Justice et au premier ministre : Si vous cherchez à faire passer une ligne par là, faites en sorte de vous assurer les services d'un ingénieur honnête ; et vous pouvez être certain qu'il établira le chemin là où je vous demande de l'établir. Mais si vous vous contentez d'un ingénieur de Vanderbilt ou d'un ingénieur de Hays, je ne saurais trop dire où il fera passer la ligne.

L'amendement de M. Morin est rejeté.

M. GOURLEY : M. le président, j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant à l'article 8 :

Que l'article du bill (no 235), intitulé acte relatif à la construction d'un chemin de fer national transcontinental, soit amendé par la radiation des mots "Ville de Moncton" dans la seconde ligne d'icelui, et par l'insertion à leur place des mots "La ville de Truro via Parrsborough, Five Islands et Great Village", et que le contrat dans l'annexe dudit Acte soit modifié en conséquence.

Au cours de ce débat l'honorable député de Cumberland (M. Logan), que je suis heureux de voir ici présent, a eu l'obligeance de nous informer que la raison pour laquelle le chemin n'allait pas plus loin que Moncton, c'est que de ce point un grand nombre de lignes pourraient se ramifier vers les différentes parties de la Nouvelle-Ecosse. Il eut l'obligeance de dire que M. Hays avait déclaré qu'il y aurait suffisamment de trafic non seulement pour un port, mais pour cinq ou six ports, et que par conséquent, de Moncton, d'autres chemins de fer pourraient rayonner vers les différents ports des provinces maritimes. Je conçois que la raison pour laquelle ce chemin de fer ne va pas plus loin que Moncton, c'est afin que chaque honorable député des provinces maritimes soit en mesure de dire à ses commettants que le port de mer va se trouver dans leur comté. J'ai remarqué récemment que M. Macdonald, de Pictou, après être venu ici, retourna chez lui et déclara à la presse de son comté qu'il s'attendait bien d'avoir un port de mer à Pictou, au moyen d'une ligne de chemin de fer qui suivrait la côte nord de mon comté, peut-être, et de son comté. Je me réjouis de voir que la province de la Nouvelle-Ecosse, du moins, doit être si généreusement traitée qu'elle aura, non pas un port de mer, mais plusieurs. L'honorable député de Cumberland en voulant tirer parti de cette magnifique perspective, s'est aventuré à dire que très probablement la ligne se prolongerait à travers mon comté, parce que, en se dirigeant vers l'est, elle passe d'abord dans Cumberland, puis dans Colchester et à travers le comté d'Halifax. Depuis nombre d'années, nous avons demandé la construction d'un chemin de fer qui partirait de Truro, suivrait le rivage de la baie de Fundy, en passant par Economy et Five-Islands jusqu'à Parrsborough, et de là se relierait au chemin de fer Intercolonial, près d'Amherst.

Le chemin de fer Intercolonial a été établi à quinze ou vingt milles du rivage. Certains honorables députés parlent fréquemment de lignes parallèles et de la nécessité d'avoir des chemins de fer assez rapprochés. L'été dernier, au cours d'une assemblée tenue dans mon comté pour discuter cette question, un homme se leva et dit: Ma ferme que je reçus de mon père, il y a trente ans, valait à cette époque $12,000 ; mais je ne pourrais en obtenir plus de $2,000 maintenant, parce qu'elle est sur le rivage de la baie de Fundy, et le chemin de fer Intercolonial se trouvant établi à quelque distance de ce rivage, tout le commerce nous a été enlevé, et nous nous trouvons comme sur une rue de derrière. Par conséquent, il se fait une agitation dans le comté de Colchester en vue de faire construire un chemin de

fer de Truro à Parrsboro, qui suivrait la ligne de l'ancien grand chemin pour se relier à Amherst, et de cette manière éviterait les monts Cobequid. Le chemin de fer Intercolonial a été construit à travers les monts Cobequid, et naturellement, les rampes s'en sont trouvées augmentées. Elles sont trop fortes pour un grand chemin de fer transcontinental. Non seulement les rampes sont trop fortes, mais les courbes également sont trop accentuées. Lorsque le chemin de fer Intercolonial fut établi, on n'avait pas à cet égard les mêmes idées qu'aujourd'hui. Les gens croyaient que du moment qu'ils avaient un chemin de fer, il importait peu où ce chemin de fer passait ; de même que les gens, autrefois, croyaient qu'un chemin ordinaire traversant une montagne était tout aussi bon qu'un chemin qui en faisait le tour. Le chemin de fer Intercolonial fut établi avec beaucoup de courbes. Une fois passé Truro, il fut détourné de la ligne droite afin de répondre aux besoins du district des forges d'Acadie, faisant ainsi une courbe parfaite. Après avoir traversé les mines de Londonderry, il fut détourné dans une autre direction en vue de lui faire passer les monts Cobequid. Le col est très élevé, et pour traverser ces montagnes, le chemin de fer rencontre des pentes très fortes. Une fois les monts Cobequid passés, le chemin est ramené vers l'ouest, pour atteindre les mines de Springfield. Ainsi donc le chemin de fer Intercolonial est établi en zigzags, en vue de répondre aux besoins locaux du pays ; et pour cette raison, il n'est aucunement conditionné pour faire fonction de chemin de fer transcontinental. A l'époque où le chemin de fer Intercolonial fut établi, la route que je propose, de Truro, le long du rivage de la baie de Fundy, en passant par Economy at Five Islands, jusqu'à Parrsboro, fut relevée, et ces relevés topographiques sont au département des Chemins de fer. Cette route fut recommandée comme étant celle qui convenait pour le chemin de fer Intercolonial, mais les influences politiques de l'époque, appuyées par les capitaux du pays, firent en sorte que l'autre route fut adoptée. Au reste, elle répondait probablement mieux aux intérêts commerciaux du pays à cette époque. Je ne me plains pas de ce qu'on ait établi le tracé du chemin de fer à cet endroit. La ligne fut placée, sans doute, là où elle devait l'être au point de vue des intérêts du pays à cette époque. Mais aujourd'hui, puisqu'il nous faut une ligne transcontinentale, qui demande des rampes et des courbes comme celles dont l'honorable député de Norfolk-nord a parlé, je désire que le chemin de fer suive la route approuvée de Moncton à Truro, le long d'un pays plat, sans rampes et presque sans courbes. Mon honorable ami du comté de Cumberland a eu l'obligeance de me suggérer qu'une fois le Grand-Tronc-Pacifique construit et raccordé à l'Intercolonial, à Moncton, une seule ligne entre Halifax et Moncton ne suffirait pas pour le transport du trafic. Il nous faudrait doubler la voie du chemin de fer, et comme l'honorable député l'a dit auparavant, en doublant la voie du chemin de fer Intercolonial, nous doublerions et nous perpétuerions ses rampes et ses courbes. Nous ferions mieux, dit-il, de faire passer le chemin par Parrsboro et Truro et nous assurer d'une meilleure route. Je me suis imaginé qu'il avait une entente secrète avec quelqu'un de mon comté qui sera peut-être mon adversaire à la prochaine élection.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible.

M. GOURLEY : Je suis en bons termes avec tous mes collègues des provinces maritimes ; mais j'ai été frappé de l'extrême générosité de cette proposition. Je suis surpris de voir qu'un député, dont le comté a tellement besoin de chemins de fer, soit assez obligeant pour faire cette offre à mon comté qui en a si peu. J'ai donc pensé que cette offre pourrait être mal comprise durant l'élection si je n'en disais pas un mot ici.

J'ai été élevé en homme d'affaires, et lorsqu'il y a moyen d'arriver à une entente dans un marché j'ai toujours préféré cette méthode. Je demande en conséquence à l'honorable député (M. Logan), au premier ministre et au ministre des Finances de nous aider et de décider, en coupant court à toute discussion soit en cette Chambre ou sur les hustings, de mettre le terminus du chemin à Truro. Cet endroit est plus avantageux que Moncton. Moncton est à 180 milles d'un port océanique ; vous n'y sentez seulement pas l'eau salée, tandis que Truro n'est qu'à 62 milles de la mer, et l'on vous sert à votre déjeuner l'alose prise dans le port d'Halifax à trois heures du matin.

M. LOGAN : Et les homards.

M. BELCOURT : Et les requins.

M. GOURLEY : Dans tous les cas, à Truro, nous respirons le salin tandis qu'à Moncton nous ne le respirons pas. Je veux que ce chemin de fer ait un peu l'apparence d'un chemin de fer d'eau salée, et conséquemment j'espère que le premier ministre et le ministre des Finances viendront à mon aide.

Le PREMIER MINISTRE : Un chemin de fer d'eau salée est quelque chose de nouveau.

M. GOURLEY : Par eau salée, j'entends naturellement un port de mer. Je fais cette proposition dans l'espérance que mon honorable ami (M. Logan) qui s'est toujours montré aimable, engagerait ses amis à appuyer ma proposition, et demain matin nous aurons le plaisir de pouvoir télégraphier à Truro : Truro choisi comme terminus au lieu de Moncton.

M. LOGAN : Je suis certain que bien peu des propres amis politiques de l'honorable député appuieront son amendement.

M. GOURLEY : Oh ! oui, j'en aurai.

M. LOGAN: Si l'honorable député le désire, nous allons en faire l'épreuve immédiatement en prenant le vote. Je ne crois pas que cet amendement soit sérieux, et conséquemment je ne ferai pas perdre à la Chambre un temps précieux en le discutant. Voici les faits : Nous avons décidé qu'un chemin de fer transcontinental sera construit dans les provinces maritimes. En présence des intérêts des différents ports il a fallu en arriver à un compromis, et nous nous sommes tous accordés sur le choix de Moncton. Moncton a donc été choisi comme terminus dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique, et mon honorable ami (M. Gourley) a approuvé ce choix. Il n'a pas proposé d'amendement comme celui-ci au bill du Grand-Tronc-Pacifique, lorsque ce bill était devant la Chambre, et il est trop tard maintenant pour proposer ce changement. Je n'ai aucun doute que lorsque ce chemin de fer sera construit jusqu'à Moncton et que la prédiction de M. Hays qu'il y aura assez de trafic pour une demi-douzaine de ports sera accomplie, non seulement nous aurons un chemin du gouvernement depuis Maccan ou Athol en faisant le tour par Parrsborough et Five Islands jusqu'à Truro, mais nous aurons aussi un chemin depuis Moncton passant à travers la partie nord des comtés de Westmoreland et Cumberland jusqu'à Pictou pour se relier à Sydney, à Country-Harbour, Louisbourg, et Whitehaven; ce qui raccourcirait la distance de 39 milles entre Moncton et New-Glasgow. Tout cela s'accomplira sûrement avant longtemps. Mais nous avons convenu que Moncton serait le terminus des provinces maritimes, et le terminus a été fixé à cet endroit dans le bill du Grand-Tronc-Pacifique. Je suis d'avis moi-même que l'on construira un chemin au sud des montagnes Cobequid pour faciliter le trafic, mais ce chemin sera construit par le gouvernement lui-même comme partie de l'Intercolonial. La tentation est grande ce soir pour les députés de ce côté-ci de la Chambre de faire des discours, parce que si jamais nous avons eu la chance de tourner nos amis de la gauche en ridicule nous l'avons maintenant. Eux qui ne voulaient pas construire un autre chemin parallèle à l'Intercolonial nous proposent par l'amendement de l'honorable député de Colchester de construire deux chemins de fer l'un à côté de l'autre et de doubler l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Maccan ou Athol.

M. GOURLEY : Avec un embranchement jusqu'à Amherst.

M. LOGAN : Mon honorable ami ne connaît pas la géographie du pays. Il ne peut pas faire un embranchement jusqu'à Amherst. D'après sa proposition, ces chemins de fer courraient l'un à côté de l'autre jusqu'à ce que nous puissions détourner la ligne de Maccan ou Athol, probablement jusqu'à Parrsborough et de là à Athol. Les honorables députés de la gauche ont dit que l'Intercolonial était un enfant gâté du Canada. Mais l'honorable député (M. Gourley) nous parle maintenant des zigzags que fait l'Intercolonial, du long détour qu'il fait sur la péninsule, de ses rampes difficiles, et il termine en disant qu'il ne vaut rien comme chemin de fer transcontinental parce qu'il traverse les montagnes Cobequid. La tentation est donc grande pour nous de faire la réplique à ces honorables députés, mais je crois que le pays comprend ce qui les fait agir.

M. GOURLEY : L'honorable député (M. Logan) a beaucoup de mérite de résister ainsi à la tentation. Cela montre sa force de caractère et je l'en félicite. Mais lorsqu'une personne ne pèse pas ses paroles elle dit souvent des choses très drôles. L'honorable député a dit : " Nous avons fait un compromis pour adopter Moncton comme terminus. Quels sont ceux que l'honorable député comprend dans ce " nous "? Comme membre de cette Chambre je n'ai fait aucun compromis et je ne crois pas non plus que mes amis de ce côté-ci de la Chambre en aient fait. Quels sont ceux qui secrètement et silencieusement ont fait ce compromis?

M. LOGAN : Je dirai à mon honorable ami ce que " nous " comprend. " Nous " comprend le député de Colchester qui a voté en faveur de cette résolution devant le comité du chemin de fer.

M. GOURLEY : Mon honorable ami se trompe. J'étais dans la Nouvelle-Ecosse quand cette résolution a été adoptée.

M. LOGAN : Mon honorable ami niera-t-il qu'il a approuvé la résolution de construire jusqu'à Moncton ?

M. GOURLEY : Je n'ai appuyé encore aucune résolution. J'ai voté à regret contre le projet du gouvernement parce que je voulais avoir un véritable transcontinental, et si on force les partisans mêmes d'un transcontinental à combattre ce projet, quelle sera donc l'attitude de ceux qui sont opposés à la construction d'un transcontinental? Mon honorable ami de Cumberland ne pourra pas exploiter contre moi aucune tentative de dénigrement de nos institutions. Toute ma vie je les ai défendues et je n'ai jamais rien dit contre elles. Conséquemment, mon honorable ami perdra son temps à essayer d'exploiter des choses de ce genre contre moi. Il est vrai que l'Intercolonial a des rampes fortes, mais on voulait qu'il traversât la partie commerciale de le Nouvelle-Ecosse. Les idées à propos de ce chemin de fer sont bien changées cependant depuis ce temps-là. Tout l'objet des chemins de fer autrefois était de relier deux points, mais aujourd'hui un chemin de fer véritable signifie la route la plus directe entre deux points, celui qui a les rampes les plus douces, le moins de courbes possible et un matériel roulant de première classe. Les chemins de fer desservant un trafic

purement local peuvent avoir des rampes fortes, mais les chemins de fer destinés à entrer en concurrence pour le trafic continental ne doivent pas avoir de rampes du tout. J'ai étudié la géographie de mon pays. Je crois que le Canada est dans une position géographique excellente, pour ce qui est des grandes routes commerciales du continent, et que nous pouvons commander le commerce du monde. La population du Canada est un peu lente à se rendre compte de cela, mais je n'ai aucun doute que dans dix ans d'ici tout le monde au Canada admettra la vérité de ce que je dis aujourdhui. Je crois que ce débat marque une époque dans l'histoire du Canada. C'est le seul grand débat véritable qui a eu lieu dans le parlement du Canada. Si on jetait la moitié des autres débats à la mer, nous ne ferions qu'améliorer la littérature et l'histoire politique du Canada. Ce débat vaut tous les autres ensemble. A partir d'aujourd'hui nous connaîtrons mieux que jamais la géographie de notre pays et nous serons des hommes plus intelligents. Je suppose que l'honorable député de Cumberland a cru que je devais accepter l'offre de son amabilité pour la chose elle-même. Il y a un dicton "A cheval donné on ne regarde pas la bride," et il est possible que j'aurais assimilé son offre à un jeune et fringant poulain, si, au lieu de cela, il ne m'eût pas offert qu'une vieille rosse dont il veut faire usage contre moi à la prochaine élection dans le comté de Colchester. Mon honorable ami est venu dans mon comté lors de la dernière élection. Il y est connu pour avoir un magnifique choix de cerfs-volants et ses amis lui ont télégraphié: "Venez ici, Logan, et apportez vos meilleurs cerf-volants". Il est venu avec le plus bel assortiment de cerfs-volants que j'aie jamais vu. L'un de ces cerfs-volants était le projet de construire le chemin même dont nous parlons dans le moment. Il avait vu, disait-il, tous les principaux citoyens du comté de Cumberland, et tous étaient prêts à construire ce chemin de fer dans mon comté. Cela se passait quatre ou cinq jours seulement avant la votation, et le grand chagrin de mon honorable ami était qu'on ne l'avait pas averti plus tôt.

S'il avait eu plus de temps, il aurait pu construire le chemin avant l'élection, mais le plus qu'il pouvait faire pour les électeurs de Colchester était de les assurer que le chemin de fer serait certainement construit. J'ai dit aux électeurs que ce monsieur n'était qu'un farceur et qu'il ne croyait pas la moitié de ce qu'il disait. On m'a répondu qu'il était impossible qu'une personne qui avait de si grands airs de sincérité pouvait tromper, et quelques-uns acceptèrent ses ballons comme les Troyens avaient accepté les présents des Grecs. Mais moi je crains le cadeau de ce transcontinental que l'on va faire à mon comté. Je veux que l'honorable député engage ses amis à appuyer la résolution que Truro sera le

M. GOURLEY.

port d'hiver. Nous ne voulons plus de ballons. Ils sont très jolis dans l'air mais ce ne sont pas des chemins de fer, et j'ai confiance que mes honorables amis de la droite voteront pour que le chemin soit prolongé de Moncton jusqu'à Truro, distant seulement de 62 milles de la mer, ce qui donnera aussi un très bon transcontinental jusqu'à Halifax. Si le nouveau chemin ne se rend pas à ce port de Truro, je vais demander au ministre des Finances d'accorder une subvention de $10,000 par année pour un chemin de fer depuis Truro jusqu'à Five Islands, bien que je préférerais beaucoup avoir le transcontinental. Je serais très heureux si le nouveau chemin passait dans mon comté et j'espère que les honorables députés voteront pour que le terminus océanique soit fixé au port de Truro.

M. LOGAN : Je ferai remarquer à l'honorable député que son chef vient de quitter la Chambre et n'est pas ici pour voter.

M. KAULBACH : Je ne veux dire qu'un mot au sujet de l'amendement proposé par l'honorable député de Colchester (M. Gourley). Je dois dire à mon honorable ami que tout en appréciant les motifs qui le font agir lorsqu'il demande un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Truro, je m'opposerai néanmoins à ce que l'on construise un chemin parallèle et dont les rails toucheront pour ainsi dire à ceux de l'Intercolonial. Mais si ce chemin doit faire partie de l'Intercolonial, il servirait dans ce cas-là les intérêts du public car il raccourcirait d'environ 50 milles la distance entre Moncton et Truro. C'est-à-dire que si vous faites le chemin depuis Moncton à Sackville en ligne droite, puis de Sackville jusqu'aux mines en passant au sud des montagnes Cobequid, vous aurez alors une route facile, des rampes plus douces, moins de courbes, et vous raccourcirez la distance ainsi que je l'ai dit. Si c'est cela que l'on veut, j'appuierai certainement l'amendement proposé par l'honorable député de Colchester, mais je m'opposerai fortement à ce que ce chemin fasse partie du Grand-Tronc-Pacifique, et soit une ligne parallèle à l'Intercolonial.

L'amendement est rejeté.

M. OSLER : Je ne sais pas si la question que je vais soulever puisse se rattacher à cet article. Je ne vois rien dans le contrat qui se rapporte aux lignes de télégraphe. Que cette omission soit volontaire ou involontaire, il n'y a aucun doute que les télégraphes sur la division de l'est et sur la division de l'ouest devraient appartenir à la compagnie du chemin de fer, et leurs recettes devraient faire partie de leurs revenus. On ne devrait pas laisser d'échappatoires pour la création de compagnies de télégraphe distinctes du chemin de fer. C'est un fait connu qu'un réseau télégraphique qui est en rapport avec un chemin de fer donne d'excellents revenus. Son exploitation coûte

peu de chose et rapporte beaucoup. Je suis certain que le gouvernement admettra qu'il devrait y avoir un article stipulant que le réseau télégraphique appartiendra à la compagnie de chemin de fer et ne sera pas donné à une autre compagnie qui en retirera le profit au lieu de la compagnie de chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 22 de la charte pourvoit à la construction de lignes de télégraphe et de téléphone le long du chemin de fer ; cet article dit aussi que la compagnie pourra établir et exploiter ces lignes à son bénéfice. Mais l'article 22 ne s'applique pas à la division de l'est, et la suggestion de mon honorable ami mérite considération. Il faudra cependant lui consacrer un article spécial et je vais m'en occuper.

M. OSLER : Tout le monde sait sans doute que la question du monopole des lignes télégraphiques au Canada et aux Etats-Unis est une question très sérieuse. Lorsqu'au début les compagnies de télégraphe étaient obligées de poser leurs fils sur de très grandes distances, il était tout naturel qu'elles fissent des arrangements avec des compagnies de chemin de fer auxquelles elles permettaient de se servir de leurs poteaux ; elles obtenaient des monopols de 21 ans ou plus.

Ces monopoles avaient très souvent une valeur énorme. Je crois que les privilèges obtenus par la " Western Union Company ", des différentes compagnies de chemins de fer, surtout des chemins de fer transcontinentaux, étaient d'une valeur telle que l'on a pu majorer le stock de la compagnie de trente à quarante millions, et cependant les recettes étaient encore assez fortes pour payer des dividendes. Pendant les cinq ou six dernières années les compagnies de chemins de fer ont essayé de secouer le joug de ces monopoles. La Compagnie de chemin de fer Baltimore et Ohio a réussi, mais la Compagnie de Pennsylvania a été plusieurs fois poursuivie en vertu d'anciens arrangements se rapportant à des embranchements qu'elle avait acquis. Dans le cas de ce nouveau transcontinental, supposant qu'il soit réellement un transcontinental, la franchise télégraphique en rapport avec ce chemin sera d'une valeur immense; elle vaudra des millions de dollars, et il est très important de bien prendre ses précautions pour empêcher que la ligne télégraphique passe aux mains d'une compagnie particulière. Une compagnie pourrait légitimement louer la ligne télégraphique Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest, et ensuite celle du gouvernement dans l'est et de cette façon elle serait maîtresse d'une franchise d'une valeur énorme qui devrait plutôt servir à grossir les revenus du chemin, et je n'ai aucun doute que c'est l'avis de tous les membres de cette Chambre et de tout le pays.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que c'est une question tout à fait indépendante de l'article 8. Mon honorable ami (M. Osler) sait que pour la partie ouest du chemin, c'est-à-dire la division depuis Winnipeg jusqu'à la côte, l'article 22 de la charte dit que la compagnie pourra établir et exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone. La seule question que nous aurions à examiner serait l'établissement de lignes semblables sur la division de l'est. On a déjà pourvu à l'exploitation de lignes télégraphiques sur cette division, mais exclusivement pour l'exploitation du chemin. Si on veut utiliser cette ligne télégraphique pour les besoins généraux du commerce il faudra faire un article spécial. Le contrat actuel n'y pourvoit pas.

M. OSLER : Il serait très facile de poser un autre fil sur ces poteaux ; ce serait une très petite dépense comparée à la valeur de ce service. Je ne cherche pas à trouver des fautes, mais en examinant cet article il m'est venu à l'idée que je devrais soulever la question. Je n'insiste pas plus que cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un article spécial sera nécessaire et je verrai à le faire préparer.

L'article est adopté.

Article 14.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto portait sur l'article 17, mais apparemment, d'après le procès-verbal du président, il aurait dû être proposé sous l'article 16.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il serait peut-être mieux de discuter cet amendement lorsque nous étudierons l'article 2. Cet amendement se rapporte à la question des droits de douanes, sur les matériaux entrant dans la construction du chemin.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami n'a pas d'objection, il vaudrait peut-être mieux laisser l'article 16 en suspens. J'ai préparé un amendement à l'article, mais je ne suis pas certain s'il sera nécessaire de le proposer ou non.

L'article reste en suspens.

Article 19.

M. SPROULE : Cet article ne s'applique-t-il pas à ce qu'on appelle l'associé en commandite, associé dont le nom ne paraît pas. C'est une façon très commune d'éluder la loi et je voudrais savoir si cet article ne couvre pas les cas de ce genre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article couvre ces cas, et ceux qui essayeraient d'éluder la loi seraient certainement atteints en vertu de l'Acte de l'indépendance du gouvernement. C'est la meilleure rédaction que j'aie pu trouver pour cet article, mais je suis prêt à accepter tout amendement qui at-

teindrait mieux le but désiré : c'est-à-dire empêcher tout membre du Sénat ou de la Chambre des communes d'avoir une part directement ou indirectement dans cette entreprise. J'ai pris cet article dans l'Acte de l'Intercolonial et je crois qu'il est exactement semblable à celui de l'Acte concernant l'indépendance du parlement ; mais si nous pouvons l'améliorer et le rendre plus effectif, je suis prêt à étudier les propositions que l'on voudra bien faire.

M. SPROULE : Je ne dis pas que l'article ne soit pas effectif, mais je crois que le moyen que l'on a pris dans le passé pour éluder la loi a été de former des compagnies de construction. Une compagnie offre, par exemple, des soumissions, et obtient l'entreprise, mais les noms de ceux qui la composent n'apparaissent pas. Ce sont des associés en commandite.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'on a laissé cet article en suspens l'autre soir, parce qu'on voulait discuter d'une manière générale la question de l'indépendance du parlement. Le ministre de la Justice se rappelle qu'il a été fortement question de la nécessité de modifier l'Acte d'indépendance du parlement à cause du fait qu'aujourd'hui un si grand nombre des affaires commerciales du pays se font au moyen de corporations. L'honorable premier ministre a dit que la question avait été discutée il y a quelque 20 ans, et que l'on n'a pas pu trouver de meilleure sauvegarde que celle que nous avons aujourd'hui dans l'Acte d'indépendance du parlement. Je crois que j'ai fait remarquer alors qu'un grand nombre, des transactions commerciales du pays, sinon presque toutes ces transactions, sont faites aujourd'hui par des personnes associées en corporation, et que les circonstances sont un peu différentes de ce qu'elles étaient il y a 20 ans. Je crois que l'on a démontré lors de cette discussion, que nonobstant l'article que le ministre de la Justice a copié de la loi de l'Intercolonial, des membres du Sénat et de la Chambre des communes pourraient s'associer, former une compagnie à fonds social et accepter des travaux à l'entreprise des commissaires du chemin, ce qui équivaudrait à accepter une entreprise de la Couronne. Si je me rappelle bien, le ministre de la Justice a laissé cet article en suspens dans le but de voir si le gouvernement ne pourrait pas y ajouter quelque chose pour obvier à la difficulté en question, car il est indéniable que des membres du parlement pourront faire des travaux pour la Couronne dans la construction de ce chemin de fer sous le couvert d'une corporation. Je n'emploie pas le mot " couvert "dans un mauvais sens, parce que la loi telle qu'elle est aujourd'hui permet la chose. Or, l'acte concernant l'indépendance du parlement ne tient pas compte du changement survenu dans les méthodes commerciales du pays. La construction du chemin proposé va nécessiter une dépense, suivant les estimations diverses, de 50, 75, 100 ou même 125 millions de dollars, et au moment d'entreprendre des travaux aussi considérables, ne serait-il pas bon d'avoir une meilleure sauvegarde que celle que nous donne l''Acte général concernant l'indépendance du parlement. On dira peut-être que jusqu'à présent la loi a assez bien fonctionné et que nous n'avons pas eu de grands scandales. Du moins il n'est pas venu à ma connaissance que des membres du parlement se soient formés en corporation dans le but de faire des affaires avec la Couronne, mais on peut dire aussi qu'il ne s'est pas présenté depuis un certain temps une occasion offrant des tentations aussi grandes que la construction de ce chemin de fer ; et ne serait-il pas à propos alors d'avoir une sauvegarde additionnelle pour empêcher les membres du parlement de prendre les moyens dont j'ai parlé pour faire des affaires avec la commission sans violer l'Acte de l'indépendance du parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 11 dit :

Le présent acte ne s'étendra pas jusqu'à rendre inéligible comme député à la Chambre des communes, à raison de ce qu'elle est actionnaire d'une compagnie constituée en corporation qui a un contrat ou marché avec le gouvernement du Canada——

C'est là le principe général, voici une exception importante :

—à l'exception d'une compagnie qui entreprendra l'exécution de travaux publics.

Aucun membre du parlement ne peut être actionnaire dans une compagnie qui entreprend de faire des travaux publics. Nous pourrions amender l'article 15 en le rédigeant comme suit :

Nul membre de l'une ou l'autre Chambre du parlement n'acceptera des commissaires un emploi auquel des émoluments seront attachés, ne sera entrepreneur ou partie intéressée à quelque contrat avec les commissaires, pour la construction de ladite division de l'est, en tout ou en partie, et ladite division de l'est sera pour les fins de cet article déclarée être un ouvrage public.

C'est-à-dire qu'il serait impossible à aucun membre du parlement d'être membre d'aucune compagnie qui fera des affaires avec la commission. Il paraît donc clair qu'aucun membre du parlement ne peut être actionnaire dans une compagnie à fonds social qui entreprendra de faire des travaux pour la commission.

M. SPROULE : Ne serait-il pas mieux de rédiger l'article comme suit :

Nul membre de l'une ou l'autre Chambre du parlement n'occupera ou n'acceptera des commissaires une charge à laquelle seront attachés des émoluments, ou ne sera entrepreneur ou partie intéressée à quelque contrat avec les commissaires, soit individuellement soit comme membre d'une compagnie constituée en corporation pour la construction de ladite division de l'est, etc.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela revient au même. L'une ou l'autre des propositions obvierait à la difficulté.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre de la Justice a dit l'autre soir qu'une compagnie pourrait peut-être se former pour vendre les matériaux et fournitures nécessaires dans les constructions du chemin. Je ne sais pas si ce point est assez important pour que nous nous en occupions. Mais en examinant l'article 15 il m'est venu à l'idée qu'il serait peut-être bon d'adopter au sujet de la division de l'ouest de ce chemin de fer la même formule que celle qui a été adoptée au sujet du Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'y vois pas d'objection.

M. R. L. BORDEN : L'expression dans ce statut est " toute compagnie constituée pour la construction ou l'exploitation d'une partie quelconque du chemin de fer du Pacifique."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai aucun doute que la construction de la division de l'ouest sera une entreprise publique telle que l'entend l'acte.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice pourrait tout de même préparer un amendement et nous l'étudierons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous puissions rien ajouter à l'article s'il ne s'agit que de membres du parlement agissant individuellement ; ce n'est que lorsqu'un membre du gouvernement est membre d'une compagnie à fonds social qu'il peut y avoir des doutes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On demande, si je comprends bien, que cet amendement devrait alors être applicable à la division de l'ouest, et que cette division devrait être considérée comme entreprise publique sous l'article 15. Si je comprends bien mon honorable ami, c'est là ce qu'il désire au sujet des fournitures et matériaux. C'est une question très étendue. Il est possible qu'un membre du parlement soit en même temps un grand marchand de ferronneries. Le parlement va-t-il empêcher les commissaires ou l'entrepreneur de travaux publics d'acheter chez ce marchand au prix du marché? Il me semble que ce serait pousser les choses un peu loin si telle est l'intention de l'honorable député. Je voudrais savoir ce qu'il veut ; c'est nécessaire pour que je puisse rédiger l'amendement de façon à concorder avec ce qu'il demande. Si mon honorable ami me dit qu'il sera satisfait si nous rendons l'article 15 de l'acte d'indépendance du parlement applicable à tout le chemin, division de l'est et division de l'ouest, ce serait une chose très facile ; mais s'il veut que nous allions plus loin que cela et que nous rendions la prohibition applicable à tous ceux qui peuvent avoir occasion de fournir des matériaux à un entrepreneur quelconque, je ne sais pas jusqu'où cela pourrait nous mener.

M. OSLER : Je crois que ce sera une chose très difficile parce que les actionnaires d'une compagnie d'acier, par exemple, sont répandus sur toute la face du pays, et un membre du parlement n'en pourrait faire partie si cette compagnie fournissait des matériaux pour la construction du chemin de fer. La proposition peut avoir du bon, mais en même temps il est très difficile de rédiger la loi de façon à couvrir le cas exactement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si cette compagnie vendait des fournitures directement au gouvernement, des membres du parlement n'en pourraient faire partie. Le seul doute qui existe est lorsque les fournitures son vendues à un entrepreneur. Nous ne pouvons guère aller aussi loin que cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais essayer de faire rédiger par les fonctionnaires de mon ministère un article dans le même sens que l'article 15 de l'acte de l'indépendance du parlement, et je le soumettrai à la Chambre qui pourra le discuter.

M. BARKER : L'honorable ministre inclura-t-il l'outillage, le matériel roulant, etc.? L'outillement d'un chemin comme celui-ci va coûter des sommes considérables, environ $20,000,000, et bien que je vois de grandes difficultés à appliquer la loi au sujet des fournitures ordinaires, il est peut-être bien important que des membres du parlement ne soient pas intéressés dans des transactions comprenant plusieurs millions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y aurait là une vente directe, et le membre du parlement deviendrait inéligible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce serait une vente au Grand-Tronc-Pacifique.

M. BARKER : Je demande seulement à l'honorable ministre d'étudier la question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a aucun doute que l'outillement du chemin serait contre l'esprit de la loi.

M. BARKER : Mais si ce n'est pas une entreprise publique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'outillement fait partie de la construction du chemin, n'est-ce pas ? Si nous déclarons que la construction du chemin est une entreprise publique, il me semble que nécessairement l'outillement l'est aussi.

M. R. L. BORDEN : Je crois que les termes de l'article pourraient être un peu plus précis que ceux de l'article 15. Cet article dit " toute compagnie qui entreprendra l'exécution de travaux publics ". Naturellement il est possible que les différents travaux de ce chemin soient entrepris par plusieurs compagnies ou entrepreneurs. Quant aux fournitures, la seule chose que je voulais réellement viser était une compagnie formée dans le but de vendre des fournitures——

Le MINISTRE DES FINANCES : Aux entrepreneurs ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, aux commissaires.

M. R. L. BORDEN : Mon but était d'empêcher des membres du parlement de se former en compagnie pour vendre les fournitures nécessaires à ce chemin de fer, soit aux entrepreneurs soit aux commissaires. Cela est bien différent des ventes que pourrait faire un marchand ou une maison déjà établie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les fournitures sont vendues aux commissaires, le membre du parlement perdra certainement droit à son siège, parce que les commissaires tiennent place du parlement. Mais supposons qu'un entrepreneur fasse un marché avec la commission, pourrait-on l'empêcher d'acheter ses ferronneries au magasin d'un membre du parlement ?

M. R. L. BORDEN : Non, tout ce que je veux empêcher c'est que des membres du parlement, présents ou futurs, ne puissent se former en association dans le but de vendre des fournitures du chemin soit à l'entrepreneur soit au commissaire. C'est-à-dire, mettant les choses au pire, que je veux empêcher des membres du parlement de se former en corporation et de profiter de leur influence politique pour obliger les entrepreneurs d'acheter d'eux les fournitures du chemin. Bien que la chose soit peu probable, il est toujours bon de la prévenir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains beaucoup que vous ne puissiez arriver à votre but sans poser quelques règles générales. Que la compagnie soit déjà formée ou qu'elle le soit plus tard, cela n'affecte pas le principe.

M. R. L. BORDEN : Je m'en rapporte au jugement de l'honorable ministre de la Justice.

Le PRESIDENT (M. Marcil) : L'article 19 reste en suspens.

Article 21—pouvoir de suspendre les travaux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice se rappelle-t-il pourquoi on a laissé cet article en suspens?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est parce qu'on croyait qu'il ne serait peut-être pas sage de donner un aussi grand pouvoir au gouvernement. Nous avons cru qu'en adoptant cet article nous réservions au parlement le contrôle de tous les travaux. Si l'on y fait objection nous n'y tenons pas du tout, et nous consentirons volontiers à le rayer. Je l'ai copié dans l'acte du chemin de fer Intercolonial et dans celui du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

M. SPROULE : La seule difficulté que je vois c'est que nous donnons au gouvernement le pouvoir de suspendre les travaux jusqu'à la prochaine session du parlement. Il est possible que si les ingénieurs et les arpenteurs font un rapport défavorable au chemin, et si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique désire se libérer de l'obligation d'exploiter la division de l'est, il est possible, dis-je, que le gouvernement prenne ce moyen d'arrêter les travaux complètement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela ne serait pas nécessaire pour suspendre les travaux. Supposons que pendant l'exécution des travaux nous rencontrions des difficultés imprévues, ne convient-il pas que le parlement ait son mot à dire à ce sujet ? Je voudrais avoir l'avis de mes collègues à ce sujet, mais pour ma part je ne crois pas que nous ayions rien à gagner à conserver cet article si nous ne donnons pas un contrôle absolu au parlement.

M. SPROULE : Le parlement a déjà un contrôle absolu sur tous les travaux publics en n'importe quel temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas que cet article soit nécessaire, à moins qu'il ne survienne des choses que nous ne pouvons prévoir. Supposons que le gouvernement en vienne à la conclusion que la commission ne remplit pas ses devoirs comme elle devrait les remplir—ce qui ne sera pas du tout probable avec les commissaires excellents qui seront choisis—mais supposons que cela arrive, et que le gouvernement ne veuille pas agir immédiatement, nous aurons simplement à réserver jugement jusqu'à ce que le parlement se réunisse. Nous attachons si peu d'importance à cet article que si quelqu'un y avait de graves objections, nous n'insisterions pas du tout pour le conserver.

M. R. L. BORDEN : Si le seul objet de l'article est celui que nous indique le ministre de la Justice, pour ma part je n'y vois pas d'objections.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je dois avouer que cet article a été pris en entier dans l'acte concernant le chemin de fer Intercolonial.

M. R. L. BORDEN : J'avais préparé un amendement, mais je ne le présenterai pas maintenant. Le voici :

Dans le cas de suspension des travaux de construction en vertu de l'article 21 de cet acte, ou dans le cas ou l'on ne recommencerait pas les travaux après les avoir suspendus, nulle partie au contrat n'aura droit à des dommages ou compensations contre l'autre partie par raison d'aucune suspension ou manque de reprise des travaux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est l'article ordinaire dans l'Acte des Travaux publics.

M. R. L. BORDEN : Exactement. C'est au ministre de la Justice à dire s'il n'est

pas désirable de l'insérer dans le bill actuel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Supposons que nous adoptions l'article et que plus tard nous jugions à propos d'ajouter l'amendement, il y aura toujours moyen de le faire.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas d'objection à cela.

L'article est adopté.

Article 22.—Avance aux commissaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill dit : " Certifiés par le président des commissaires " et l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) a suggéré : " Approuvés par les commissaires et certifiés par le président ". Je crois que ces mots rendent la chose claire et nous allons les insérer.

M. SPROULE : Il devrait y avoir un article obligeant le gouvernement à forcer les entrepreneurs à payer leurs ouvriers.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un acte spécial s'appliquant à tous les travaux publics subventionnés par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je renvoie mon honorable ami (M. Sproule) à l'article 40 de ce contrat.

M. BARKER : La rédaction de cet article semble un peu extraordinaire. Il se lit comme suit :

Le ministre des Finances peut, sous la recommandation du ministre des Chemins de fer, recommander à toute époque le paiement des comptes et factures pour travaux faits.

Je propose d'ajouter les mots suivants :

Et que les paiements soient sujets aux règlements, conditions et restrictions de l'acte du revenu et de l'audition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque nous en serons rendus à l'article 30 concernant l'audition, au lieu de dire que l'audition sera faite en vertu de l'article 50 de la loi de l'audition, je proposerai que les comptes et factures soient vérifiés de la même manière que les fournitures ordinaires payées sur les comptes de crédit.

M. BARKER : Très bien.

L'article est adopté.

Article 28.—Comptabilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle plus pourquoi on a laissé cet article en suspens.

M. R. L. BORDEN : Nous demandions d'ajouter après les mots " Gouverneur en conseil " les mots suivants, " ou par l'auditeur général ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'objection à cela.

L'amendement est adopté, et l'article, ainsi amendé, est adopté.

Article 29—rapport annuel de la commission.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On avait laissé cet article de côté afin d'y ajouter l'obligation que le rapport devra être déposé sur le bureau de la Chambre au commencement de la session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pouvons stipuler que ce rapport sera soumis au parlement dans les premiers 15 jours de la session.

M. SPROULE : Supposons que l'on ne prépare le rapport que pendant la session?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas il faudra demander des explications au gouvernement et aux commissaires, mais nous verrons à ce que ce rapport soit préparé en temps convenable.

M. R. L. BORDEN : J'avais préparé un amendement ; je ne sais pas s'il vaut mieux que celui de l'honorable ministre des Finances :

Et chaque rapport annuel sera soumis à chaque Chambre du parlement dans les 15 jours après sa réunion, ou dans les 15 jours après le commencement de la session suivante du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cela va très bien.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas employer les mêmes mots que dans le cas des mandats du Gouverneur général, et dire que le rapport devra être déposé sur le bureau de la Chambre dans les premiers 15 jours de la session?

M. R. L. BORDEN : Les mandats du Gouverneur général sont émis entre deux sessions du parlement et tout ce qui est nécessaire de dire c'est qu'ils doivent être déposés dans les premiers 15 jours de la session suivante. Mais la date de ce rapport n'est pas fixée, de sorte que nous ne savons pas s'il sera publié entre deux sessions ou pendant une session. Mon amendement a pour but de couvrir les deux cas.

L'amendement est adopté, et l'article ainsi amendé est voté.

Les articles 13, 30 et 31 sont adoptés.

Le comité rend compte de ses travaux.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 11 heures 45.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 23 septembre 1903.

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

QUESTIONS.

PISCIFACTURES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. EARLE :

Le gouvernement at--il l'intention de mettre les établissements pour la reproduction du saumon dans la Colombie Anglaise sur un pied plus considérable et d'en établir d'autres sur les plus grands cours d'eau fréquentés par le saumon dans ladite province ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Le gouvernement se propose de donner plus d'extension aux piscifactures du pays ; mais il n'a encore rien été décidé au sujet des endroits où ces nouvelles piscifactures seront établies, cette année.

ENTREPOTS—ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement a-t-il reçu, par l'entremise du ministère des Douanes, de J. G. Scrimgeour, de Cardigan, comté de King, I.P.-E., le montant des honoraires, ou du loyer à payer pour son entrepôt jusqu'au 31 décembre 1903 ?

2. Cet entrepôt reçoit-il des marchandises comme auparavant ? Dans la négative, quelles mesures ont été prises par le département des Douanes au sujet dudit entrepôt, et pourquoi ?

3. Des pétitions ont-elles été reçues des habitants du comté de King au sujet dudit entrepôt ? Dans l'affirmative, le ministre des Douanes les déposera-t-il sur la Table de la Chambre avec toute la correspondance reçne à ce sujet par le ministère ?

4. Combien y a-t-il actuellement d'entrepôts autorisés dans ledit comté de King, et quelles sont les personnes jouissant de ce privilège ?

5. Le ministère des Douanes a-t-il l'intention de fermer quelques-uns des entrepôts en dernier lieu mentionnés, et lesquels ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) :

1. Le loyer pour l'entrepôt de J. G. Scrimgeour (deuxième classe) à Cardigan, a été payé pour la période finissant le 31 décembre 1903.

2. Le droit d'entreposer des marchandises dans l'entrepôt en question a été discontinué par le ministre des Douanes, qui a jugé inutile de prolonger l'exercice de ce droit contre lequel on avait soulevé des objections.

3. Il a été reçu des pétitions contre l'entrepôt en question. Des exemplaires de ces pétitions et de la correspondance seront déposés sur le bureau de la Chambre, si celle-ci l'ordonne ou y consent.

4. Il existe un entrepôt de la classe n° 2 à Souris, comté de King, accordé à R. F. McDonald.

5. La question relative à la fermeture de l'entrepôt de R. F. McDonald à Souris n'a pas encore été mise à l'étude.

PRIX DE TRANSPORTE DE BLE.

M. STEWART :

1. Le gouvernement a-t-il reçu la résolution suivante du secrétaire de la chambre de commerce de Morden :—

"Attendu que les taux de fret sur le blé entre Morden et Port-Arthur sont de quatre centins par cent livres plus élevés qu'entre Roland, Rosebank et Port-Arthur ;

"Et attendu que les fermiers résidant au nord de Morden sont obligés de transporter leur grain à des points sur le chemin de fer Canadien du Nord, au lieu de l'expédier de Morden, comme cela devrait être ;

"Et attendu qu'il est bien connu que ces conditions existent en beaucoup d'autres endroits dans la province ;

"Nous, les membres de la chambre de commerce de Morden, voyons avec alarme, un état de choses aussi préjudiciable à Morden et à beaucoup d'autres localités, et nous prions respectueusement D. A. Stewart, écr, M.P., de vouloir bien porter cette question à la connaissance de la Chambre des communes, afin qu'il y soit apporté remède.

"C. T. SHARPE.
"Secrétaire-trésorier."

2. Dans l'affirmative, le gouvernement peut-il remédier à cet état choses ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le gouvernement a reçu la requête en question. Je ne sache point que le gouvernement puisse prendre une initiative quelconque qui soit de nature à remédier à la situation.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le bill (n° 235) portant construction d'un chemin de fer national transcontinental.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'un commun accord, il a été réservé un ou deux articles, dans le but de nous mettre en mesure de dresser certains amendements ; mais avant d'aborder l'étude de ces amendements, je désire ajouter un nouvel article au bill. Cet article se rattache à l'importation des matériaux et au paiement des droits de douanes dont ils sont frappés. C'est afin d'élucider parfaitement un point qui, à mon avis, est déjà suffisamment clair d'après la teneur actuelle du contrat. Toutefois, comme le chef de l'opposition s'est prononcé fort carrément sur la question, j'ai cru devoir mettre la chose en pleine lumière, de façon à lever toute équivoque.

Voici, dans sa teneur même, l'article que je veux proposer :

Rien dans cet acte ne sera interprété de manière à exempter qui que ce soit de payer les droits de douane sur des articles quelconques importés au Canada, et il est déclaré par la présente que l'expression "importations directes de matériel ou de fournitures par le gouvernement" dans la clause 17 dudit contrat s'applique seulement à telles importations par le gouvernement dans le but de faire des amé-

liorations à ladite division de l'est sur laquelle l'Etat dépense de l'argent imputé au compte du capital en vertu de la clause 16 dudit contrat. Le matériel ou les fournitures requis pour d'autres fins ou employés dans la construction ou l'amélioration dudit chemin de fer ne devaient pas être et ne seront pas exempts des droits de douane ordinaires imposés sur les articles importés de la même classe, et les droits de douane sur iceux, s'ils sont importés, seront compris dans l'estimation du coût de construction ou du compte du capital de construction en vertu dudit contrat.

M. R. L. BORDEN : Il serait, sans doute, préférable de suspendre l'étude de cet article, afin que le député de Toronto-ouest (M. Osler) et d'autres membres de la gauche puissent étudier l'amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est parfaitement juste.

M. R. L. BORDEN : Cet amendement, si je ne me trompe, répond à l'objection soulevée par le député de Toronto-ouest et discuté par quelques autres députés de la gauche.

L'article demeure en suspens.

Article 16.—Soumissions pour les travaux de construction.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi a-t-on laissé cet article en suspens ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que je me suis demandé ce matin même, et je n'ai pas réussi à m'expliquer pourquoi on a réservé cet article. Je dois ajouter que cette disposition législative est empruntée à la loi du chemin de fer Intercolonial, et qu'elle figure aussi dans la loi relative au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas, pour le moment, pourquoi cet article serait réservé ; toutefois, j'ajoute que nous voulons proposer un amendement qui se rattache à l'article 8, plutôt qu'à l'article 16. Hier soir, lorsque le comité a délibéré l'article 8, ce détail m'a échappé. En pareilles circonstances, si rien ne s'y oppose, nous pourrions reprendre la délibération de l'article 8.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : S'il n'y a pas d'autre objection, nous pourrions adopter l'article 16 et revenir à l'article 8.

M. R. L. BORDEN : C'est parfait, et si nous constatons plus tard quelque omission relativement à l'article 16, nous pourrions le remettre en délibération et étudier la chose. Je propose que l'article 8 soit remis en délibération.

On adopte l'article et la motion relative à la reprise de la délibération de l'article 8 est adoptée.

Article 8.—Construction de la division de l'est, par le gouvernement.

M. BENNETT : Avant l'adoption définitive de ce bill, je tiens à savoir si le gouvernement se propose d'y insérer un article tendant à autoriser les entrepreneurs à employer des ouvriers asiatiques ou autre main-d'œuvre, aux travaux de la section de l'est ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; la loi générale des chemins de fer contient une disposition relative aux justes salaires, qui régit la question.

M. BENNETT : Voici la question : les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs sur la section à l'est de Winnipeg, que le gouvernement doit construire, seront-ils autorisés à employer des ouvriers chinois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi en discussion est muette à cet égard, et la loi générale n'a subi aucune modification dans ce sens. Le ministre de la Justice étudie la question.

M. BENNETT : Il n'y a donc rien ici qui empêche les entrepreneurs d'engager des ouvriers chinois pour les travaux de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi en discussion ne modifie en rien la situation des entrepreneurs de chemins de fer.

M. BENNETT : Ils sont donc autorisés à employer des Chinois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la loi actuelle le permet.

M. CLARKE : Les entrepreneurs peuvent employer des ouvriers chinois aux travaux du chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sauf le règlement concernant l'immigration chinoise au Canada, la loi est muette sur cette question.

M. CLANCY : Le ministre de la Justice en conviendra, l'amendement que je vais proposer vient à temps. Je propose la modification de l'article 8 par l'insertion de ce qui suit :

Toutefois, les devis, levés de plans indiquant la route la plus favorable et les courbes et rampes les plus faciles et les plus praticables qu'il est possible d'employer, ainsi qu'un devis estimatif du coût des travaux basé sur ces plans, seront d'abord soumis à l'approbation du parlement.

En l'absence des renseignements voulus, pareil amendement devient nécessaire.

Il y a une semaine, le gouvernement a déposé sur le bureau un document de 180 pages, se rattachant surtout à la contrée qui commence à Québec et finit à l'ouest d'Ontario. Cette brochure ne contient que de vagues renseignements, datant de près d'un demi-siècle ; et pour faire voir combien ils sont peu dignes de foi, il suffit de les comparer avec ceux contenus dans le rapport publié, sur la même contrée, par le gouvernement d'Ontario. L'article 5 de ce livre bleu correspond presque entièrement à l'article 1 du rapport publié par le gouvernement

de la province d'Ontario. Il n'y a rien qui tende à prouver que ce pays se prête à l'établissement d'un chemin de fer. Voici un extrait, relatif aux ressources forestières du pays, cité par le ministre de l'Intérieur, il y a quelques semaines.

Bois—On trouve du pin blanc et du pin rouge dans toute la région. Au nord de la ligne de partage des eaux, il y a des pins mesurant 8 et 9 pieds de circonférence. Il y a aussi de l'épinette blanche, du merisier, du cèdre en assez grande quantité. On dit qu'on y trouve aussi du peuplier, du bouleau à canot, du pin des rochers ou pin gris, (banksiana), de l'orme, du frêne, de l'érable à sucre et du tremble.

Voici les renseignements consignés dans le rapport du gouvernement d'Ontario au sujet du même district.

Il y a un peu de pin blanc au nord de la ligne de partage des bassins ; les arbres y sont clairsemés et de qualité inférieure. On a trouvé quelques petites étendues où croissaient le pin rouge et le pin gris. C'est au sud du lac Abittibi que croissent presque toutes ces essence qu'on a trouvées. Les meilleures étendues pour le bois à pâte sont situées le long des rivières Low Bush et Cercle et de deux tributaires, et on estime qu'elles forment une superficie totale de 180 milles carrés qui fourniront en moyenne sept cordes de bois à l'acre, soit 800,000 cordes en tout. Le long de la petite rivière Abittibi, entre le lac Harris et la frontière, le bois à pâte est estimé à 750,000 cordes. Une lisière qui s'étend entre le lac Abittibi, à sa partie inférieure en longeant la rivière du même nom, et se continue jusqu'au Long-Sault, sur une distance de quatre-vingts milles, donnera un rendement moyen de sept cordes par acre. Il y a aussi d'autres grandes étendues bien pourvues de bois à pâte à l'ouest et au nord du lac Abittibi.

Ces deux rapports, je le répète, se contredisent ; car l'un affirme qu'il n'y a pas de pinières au nord de la ligne de partage des eaux, et l'autre qu'il s'y en trouve en abondance, et que les arbres mesurent de cinq à neuf pieds de circonférence. Voilà les sortes de renseignements qu'on donne à la Chambre, pour sa gouverne, sur la nature de ce pays. Il ne s'est pas fait d'explorations récentes, et c'est sur la foi de pareils renseignements contradictoires qu'on veut lancer le pays dans une entreprise si coûteuse. Voyons l'attitude adoptée jadis par les députés de la droite relativement à un chemin de fer qu'il s'agissait de construire à travers un pays sur lequel, à leur avis, il n'existait pas suffisamment de renseignements pour autoriser la Chambre à accorder une subvention, bien qu'on eût déjà fait quelques études sur ce pays. Il s'agit de la ligne courte projetée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Saint-Jean. En 1884, le premier ministre prononça, à ce sujet, des paroles qui s'appliquent parfaitement aux circonstances actuelles. Voici ce qu'il proposa :

Que ladite résolution ne subisse pas maintenant sa deuxième lecture mais qu'elle soit renvoyée à un comité général avec autorisation de la modifier, en disposant que la route projetée pour la ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, et pour laquelle est accordée une subvention annuelle de $170,000 pendant quinze ans, devrait être subordonnée à l'approbation du parlement.

Voilà précisément ce que nous demandons aujourd'hui, par cet amendement; c'est que le projet en discussion, basé sur les renseignements à obtenir au préalable, soit soumis à l'approbation du parlement.

Voici une autre résolution dans le même sens et sur la même matière, proposée par le premier ministre en 1885 :

De l'avis de cette Chambre, il importe de faire faire de nouvelles explorations devant servir de base à une décision légitime au sujet de la route de la ligne courte, et il serait prématuré d'adopter une ligne quelconque, avant que ces études supplémentaires aient été effectuées.

Le gouvernement en conviendra, la motion en discussion est donc légitime dans les circonstances actuelles, surtout en l'absence de renseignements dignes de foi. S'il y avait urgence et que le temps manquât pour recueillir les renseignements voulus, à la bonne heure ; mais, on le sait, il n'y a pas urgence et les plus chers intérêts du pays demandent que le gouvernement se procure tous ces renseignements, puis qu'il soumette ce projet à l'approbation du parlement.

Le ministre de la Justice et le ministre des Finances nous ont donné à entendre qu'il est possible que la construction de la section de l'est soit chose impraticable ; et que s'il est constaté, après études faites, que ce projet est contraire aux intérêts du pays, le gouvernement remettra la chose à l'étude et dressera un projet plus avantageux. Voilà, au moins, ce que j'ai inféré des déclarations du ministre de la Justice, et c'est bien la conduite que devrait tenir tout gouvernement et même le cabinet actuel qui a mis tant de précipitation à mettre cette mesure en discussion. Il n'y a pas urgence, puisque le gouvernement, grâce à l'attitude qu'il a prise, n'est pas tenu de pousser la construction de la section de l'est simultanément avec celle de la section de l'ouest. On estime qu'il faudra une période de cinq à sept ans pour la construction de la section de l'est ; et en pareilles circonstances, le parlement est parfaitement en lieu de demander au gouvernement de vérifier les renseignements qu'on nous a donnés et de décider si ce projet devra s'exécuter. Je fais cette demande, en raison de l'opinion exprimée par le député de Norfolk-nord (M. Charlton), l'expert du gouvernement. L'honorable député n'est ni entrepreneur de chemin de fer, ni ingénieur, et ne s'est jamais occupé, que je sache, de la question des transports, au moins dans le sens le plus large du mot. Cependant, on nous le donne pour expert et cela, du reste, sert parfaitement aux desseins du gouvernement ; car

si nous affirmons que l'honorable député est bien versé dans ces questions, le gouvernement peut rétorquer que ce n'est pas un spécialiste, et citer à l'appui les contradictions qu'il a accumulées au cours des mois derniers, tout en bénéficiant des avis qu'il a formulés dans un sens opposé à la politique du gouvernement. Le gouvernement trouve donc une excuse toute prête dans les avis contradictoires exprimés par l'honorable député sur les deux aspects de la question, et à ce point de vue, il leur rend des services inappréciables.

M. CLARKE : Cet honorable député mérite de figurer parmi les œuvres d'utilité publique au Canada.

M. CLANCY : D'utilité publique pour le gouvernement, oui ; mais au détriment du pays. Toujours sur l'alerte, prêt à répondre à tous les appels du cabinet et à approuver avec la plus grande candeur le gouvernement, dans toutes ses transformations d'opinion, sans même alléguer de raisons ou d'excuses pour les variations : voilà bien l'honorable député (M. Charlton) tel que son passé nous le montre.

Nous sommes donc dans les ténèbres les plus profondes au sujet de la route en question ; et bien que le gouvernement ait fait préparer ce volume sur les ressources du pays entre Québec et Winnipeg, il n'est pas moins vrai qu'après l'avoir parcouru, d'un bout à l'autre, nous n'en sommes guère plus éclairés, puisqu'il ne s'y trouve pas l'ombre de renseignements et que l'auteur ou le compilateur se borne à nous donner sur ce pays ses propres conclusions et ses propres opinions, qui valent à peu près celles du député de Norfolk-nord. L'auteur indique bien les sources auxquelles on peut puiser certains renseignements ; renseignements de nature fort vague, au moins relativement à la construction d'un chemin de fer. En effet, tous ces explorateurs envoyés par le gouvernement d'Ontario et la commission des études géologiques, n'avaient guère en vue la construction d'une voie ferrée, au cours de leurs voyages d'exploration faits en canot, suivant les cours d'eau qui se jettent dans la baie d'Hudson, sans visiter le pays situé entre ces cours d'eau. Aussi bien se contentent-ils d'indiquer ces cours d'eau, tandis que les centaines de milles de pays arrosés par ces fleuves et rivières, sont demeurés inexplorés et presque inconnus ; de sorte qu'au point de vue de la construction de ce chemin de fer, ces rapports se résument à fort peu de chose. Je demande au ministre de la Justice d'adopter cet amendement.

Au ministre intérimaire des chemins de fer j'adresse la même demande, et j'espère que mettant de côté tout sentiment d'orgueil, il s'inspirera uniquement de l'intérêt du pays. Cette demande est légitime, du rete, puisque l'amendement tend tout simplement au dépôt de plans indiquant la route la plus favorable, les rampes et courbes les plus praticables, ainsi que le devis estimatif de ces travaux. Je compte aussi sur l'appui du député de Norfolk-nord.

Cet amendement, je le répète, est opportun ; car la Chambre veut à bon droit qu'on l'éclaire et qu'on la consulte, avant d'approuver pareille dépense. Il ne s'ensuivra pas de retard dans la construction du chemin de fer ; et pendant que ces études se feront, la Chambre se réservera au moins le droit de déclarer, dans un an ou deux, s'il faut mettre ce projet à exécution, et cela en se basant sur les renseignements obtenus. Je propose donc, à titre d'amendement à cet article, l'insertion de la clause dont j'ai donné lecture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est sans doute sincère, en proposant cet amendement; mais un instant de réflexion le convaincra que le gouvernement ne saurait se ranger à son avis. Que résulterait-il de l'adoption de cet amendement ? Il s'ensuivrait un retard dans la construction de la partie est du réseau, celle de Winnipeg à Québec et à Moncton, tandis que les travaux de construction de la section de l'ouest, de Winnipeg au Pacifique, se poursuivraient ; et le résultat infaillible de ce retard, c'est que les transports dévieraient vers les routes des Etats-Unis, résultat que les honorables députés se sont si énergiquement employés à combattre et à empêcher hier même, au cours du débat. Hier, en effet, toute leur argumentation a porté sur l'urgence d'empêcher le commerce canadien de dévier vers les ports des Etats-Unis ; et voilà qu'aujourd'hui, ils proposent sérieusement d'arrêter les travaux de construction de la section de l'est, qui créerait un débouché pour les produits de l'ouest, tandis que les travaux de la section de l'ouest marcheraient leur train. A coup sûr, ce n'est pas ainsi qu'ils prétendent atteindre la fin qu'ils appelaient de tous leurs vœux, hier. L'honorable député (M. Clancy) a fait allusion au rapport du docteur Ami, qu'il a cherché à ridiculiser. A l'entendre, on croirait que cette compilation renferme tous les renseignements en possession du gouvernement, au sujet du pays entre Winnipeg et Québec.

L'honorable député, versé qu'il est dans les questions parlementaires, doit savoir que le document en question n'est pour ainsi dire qu'une table de matières, indiquant les sources où il faut puiser les renseignements voulus. C'est ce qui ressort clairement de cette citation que j'emprunte à ce document :

> Ce rapport contient un court exposé de quelques-unes des ressources du pays traversé par le chemin de fer national transcontinental entre Québec et Winnipeg.

Au bas de la page, se trouve le paragraphe que voici :

> Les renseignements contenus dans ce rapport gnements cités est annexée à ce rapport et les explorations faites par la commission des é des géologiques du Canada, de 1843 à 1903

C'est donc une compilation des rapports dressés au cours de soixante années. Ces renseignements sont, en outre, puisés dans les rapports :

Du ministère des Terres de la Couronne d'Ontario et de Québec, et à d'autres sources authentiques.

A la fin de la préface, l'honorable député trouvera ce qui suit :

Une liste des principales sources de renseignements cités est annexée à ce rapport et les ouvrages de référence consultés comptent 10,000 pages en tout.

A la fin du rapport, il y a une table de quatre pages et quart, indiquant les différents rapports à consulter. Je ne prétends pas m'être parfaitement familiarisé avec ces renseignements ; mais j'ai eu de nombreux entretiens à ce sujet avec le Dr. Ami, et il en est résulté la compilation de ce livre, dont je lui ai suggéré l'idée. Dans la partie septentrionale d'Ontario et de Québec, que doit traverser le Grand-Tronc-Pacifique, il y a de grandes étendues de terre propres à la colonisation. On estime que dans le nord de Québec, il y a 70 millions d'acres de terre arable qui attendent encore leurs premiers colons.

Si un septième de ces terres bénéficie de la construction de ce chemin de fer ce serait dix millions d'acres de terre, soit près de la moitié de la zone actuelle de culture de la province. En outre, sur le parcours de cette route, il existe beaucoup de bois précieux.

Quant à la grande zone d'argile qui traverse partie Ontario et partie Québec, il ressort des explorations faites dans la province d'Ontario qu'il s'y trouve seize millions d'acres de bonne terre argileuse et de forêts de pin et d'épinette. Ces rapports, qu'on ne l'oublie point, sont attestés sous la foi du serment. Je ne connais pas ceux que le gouvernement d'Ontario a chargés de ces explorations, mais je suis convaincu qu'aucun arpenteur de cette province ne voudrait dresser un rapport, attesté sous la foi du serment, qui ne serait pas conforme à la vérité des faits. Ces rapports officiels d'Ontario corroborent, du reste, le témoignage du docteur Bell, de la commission des études géologiques. Dans son rapport de 1875, voici ce qu'il dit :

Parlant d'une façon générale, il y a peut-être une plus forte proportion de sol fertile au nord qu'au sud de la ligne de partage des eaux.

On ne saurait donc fermer les yeux à cette masse de témoignages. A coup sûr, on ne saurait dire que dès 1875, le docteur Bell dressait ces rapport au sujet de ce pays, dans la pensée qu'ils seraient utilisés aujourd'hui, relativement à cette entreprise. Il faut bien tenir un peu compte du témoignage du docteur Bell, un homme qui fait autorité et qui a rendu de précieux services au pays. Si je ne m'étends pas davantage sur cette question, l'honorable député doit le comprendre, ce n'est pas par manque de courtoisie, mais c'est qu'à mon avis, il est impossible de rien ajouter ni aux observations du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) ni aux précieux renseignements auxquels l'honorable député peut avoir accès, en consultant les documents auxquels fait allusion le docteur Ami. En outre, j'ai sous les yeux un mémoire préparé, à ma demande, par M. Doucet, l'ingénieur de la Compagnie du chemin de fer du Trans-Canadien. Ecoutons ce qu'il dit :

Nous avons tous ces rapports dont parle le Dr Ami, et qui vont de 1843 à 1903. Nous avons aussi les rapports des explorateurs d'Ontario, et nous avons le rapport de M. Doucet donnant les levés topographiques de ceux qui ont parcouru ce pays expressément pour faire le tracé de cette ligne transcanadienne. Il résulte de tout cela que le pays est excellent, qu'il y a plus de bonnes terres arables au nord du partage des eaux qu'au sud de cette ligne de faîte, et qu'au point de vue du constructeur de chemin de fer on ne saurait trouver une meilleure région pour y établir une voie ferrée. C'est là-dessus que nous nous reposons pour une bonne part. En outre, il y a des masses d'autres renseignements que chacun peut consulter s'il désire en savoir plus long.

M. CLANCY : M. Doucet ne prétend pas avoir jamais fait réellement l'arpentage de la région que devra traverser le Grand-Tronc-Pacifique. Il est vrai que M. Doucet nous donne certains renseignements ; mais, autant que tous ces rapports font foi, nous ne voyons pas qu'il y ait là beaucoup de détails sur la route que devra suivre le chemin de fer transcanadien. Les opinions de M. Doucet méritent sans doute d'être prises en sérieuse considération, mais je désire faire remarquer que ces opinions ne s'appuient sur aucunes données fournies par les arpentages ; et du reste, je le répète, M. Doucet ne prétend pas que son rapport soit basé sur ces arpentages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'extrais ce qui suit du mémorandum de M. Doucet :

D'après les explorations et arpentages actuels on peut dire d'une manière définitive que ces déclarations sont fausses.

C'est-à-dire que le pays est inconnu, ou qu'on sait qu'il n'y a là que roches et marais.

On peut trouver plusieurs routes plus avantageuses, de Québec à Winnipeg.

D'après les explorations et arpentages actuels.

M. CLANCY : Il s'agit ici d'explorations, non pas entreprises par M. Doucet, mais du genre de celles qui ont été soumises à cette Chambre. Je désire vous faire remarquer, M. l'Orateur, que ces masses de renseignements déposés sur le bureau de la Chambre se résument en somme à une simple table de matières, et que nous en sommes toujours à attendre ces masses de renseignements.

L'honorable ministre de la Justice nous a parfaitement expliqué ce matin qu'il n'y avait pas autre chose, et qu'on n'a jamais prétendu que le rapport du Dr Ami contenait les renseignements désirés. On nous dit maintenant que le rapport du Dr Ami n'est qu'un simple index des masses de renseignements qui doivent se trouver quelque part dans les divers départements. Est-ce là agir avec justice vis-à-vis de cette Chambre? Le Dr Ami nous donne son avis en certains cas, mais alors ce n'est pas d'après sa propre expérience mais bien d'après ce qu'il a pu lire dans les rapports. Ces conclusions peuvent être plus ou moins vraies, mais ce ne sont point là des renseignements. Quant à ce qu'on a dit de l'article 5 du rapport du Dr Ami, article ne concordant nullement avec ce qu'on peut lire dans le rapport du gouvernement d'Ontario, ce n'est pas là un simple index, mais plutôt une indication d'un fait supposé. Dans les deux cas, l'exposé est à la fois très positif et spécifique. Le Dr Ami nous dit, en résumant les conditions, qu'il y a beaucoup de pin blanc au nord du partage des eaux, tandis que l'autre rapport assure qu'il n'y en a pas. Je désire faire remarquer à l'honorable ministre de la Justice qu'il a dit que les rapports des explorateurs du gouvernement d'Ontario avaient été reçus sous serment. Si c'est bien là le cas, ces explorateurs n'ont dû ne certifier sous serment que ce qu'ils avaient vu, bien que cela ne représente que fort peu de chose. Je n'ai cependant nul doute qu'ils ont dû dire la vérité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami est réellement ici trop aimable.

M. CLANCY : Bien entendu, je n'irai pas jusqu'à accuser ces messieurs d'avoir faussé la vérité, car je les crois gens d'honneur. Loin de moi l'idée de jeter sur eux le moindre soupçon, mais ils affirment eux-mêmes dans leur rapport qu'en plusieurs circonstances leurs propres observations ne représentent que fort peu de chose.

L'honorable ministre de la Justice nous dit que ces explorateurs étaient sous serment. Alors que ceux qui viennent d'explorer le pays jurent qu'il ne s'y trouve pas de bois, le Dr Ami nous dit qu'il y a du pin blanc en quantité. Je viens demander à l'honorable ministre de la Justice à qui il veut ajouter foi : à ceux qui ont fait une déposition sous serment, ou à celui qui ne connaît rien de ce qu'il raconte. En présentant cet amendement, il n'est nullement question de l'avenir ou des ressources de cette partie du pays. Je crois, au contraire, que ces régions de Québec et d'Ontario possèdent de grandes ressources, mais on ne pourra pas les exploiter avant plusieurs années car nous avons d'autres parties du Canada qui se prêtent à un développement plus immédiat. Mais tout cela est étranger à la question que je discute maintenant, exception faite de l'intérêt que nous devons attacher à obtenir le plus de renseignements possibles sur les ressources et le caractère du pays où nous projetons de dépenser des sommes si considérables. En affirmant qu'il y a là des marais et de grandes étendues pierreuses et aussi de bonnes terres arables nous ne disons que la vérité. Je crois que rien ne saurait tendre davantage à obscurcir la question que de dire que nous décrions le pays parce que nous cherchons à démontrer, d'après un rapport du gouvernement d'Ontario, qu'il y a dans cette région des étendues de terres absolument stériles. Assurément, personne ne devra chercher à obtenir un avantage de cette manière. Nous admettons que certaines parties de ce pays contiennent de bonnes terres arables, qu'il y en a d'autres où l'on trouve en quantité de la pulpe de bois, mais nous devons aussi reconnaître que d'autres parties sont impropres aux travaux de l'agriculture.

Maintenant, parlons un peu des délais. L'honorable député sait parfaitement que cela ne retarderait pas d'une heure la construction de la section de l'est. Le ministre des Finances est-il prêt à déclarer que le gouvernement construira le chemin coûte que coûte, quand même il serait prouvé que ce chemin doit traverser une région impraticable? Si c'est là l'intention du gouvernement, mon amendement est bien inutile. Dans le cas contraire, cet amendement vient à propos. Que peut bien avoir à dire le ministre des Finances?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous regrettons que mon ami M. Clancy soit bien décidé à ne tenir aucun compte de nos renseignements, en quelque quantité que se présentent ceux-ci. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que nous croyons connaître qu'un chemin de fer peut être construit à un prix modéré à travers la région séparant Québec de Winnipeg. Cela étant, et soit que le pin qu'on a trouvé soit rouge, blanc ou bleu, le gouvernement est bien décidé à doter la partie nord du Canada d'un chemin de fer, car nous croyons être en possession de renseignements qui nous justifient d'aller de l'avant.

M. CLANCY : Ces renseignements sont-ils dans l'index?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a plus de renseignements dans cet index que l'honorable député n'en lira jamais. Quant à ce qu'on a appelé nos " montagnes " de renseignements, je ne crois pas que mon honorable ami en tente jamais l'escalade.

M. R. L. BORDEN : J'ai remarqué que ces " montagnes ", quand on les a déposées sur le bureau de la Chambre, parvenaient à peine à la moitié de la boîte à allumettes qui se trouve sur ce bureau. Le ministre des Finances nous dit que le gouvernement est bien décidé à aller de l'avant, que le pin soit rouge, bleu ou blanc. C'est là sa façon de dire que ce chemin de fer sera contruit envers et contre tous, et dût-il nous

en coûter les yeux de la tête. Le ministre des Finances ne connaît-il donc pas l'état estimatif préparé par son propre expert en chemins de fer (M. Charlton), que le gouvernement avait choisi en premier lieu pour répondre à l'ex-ministre des Chemins de fer, et qui a encore été mis de l'avant l'autre jour pour parler sur un sujet qui n'était pas du tout soumis à la considération de la Chambre? Le ministre des Finances ignore-t-il donc que l'honorable député (M. Charlton) a basé toute son argumentation sur le fait qu'on trouve dans cette région des rampes de quatre dixièmes, ou au plus de six dixièmes? Le ministre des Finances prétend-il qu'il a des renseignements suffisants pour lui permettre d'indiquer à cette Chambre, à 40 millions près, ce que coûtera la construction de ce chemin? J'invite l'honorable député à faire ce calcul, à 40 millions près.

Je crois assurer qu'il ne pourra pas le faire. L'honorable député (M. Charlton) nous a aussi fait remarquer que le Canadian Northern et le Canadien du Pacifique, tous deux allant de Winnipeg au lac Supérieur, transportent le grain à des taux bien plus élevés que ce qu'il pourrait en coûter selon lui pour tout le trajet de Winnipeg à Québec. Le Pacifique Canadien demande 14 cents par 100 livres, à partir de la région de Winnipeg jusqu'aux ports du lac Supérieur. Le Canadian Northern a demandé 12 cents, jusqu'à ce qu'il fût forcé par le gouvernement du Manitoba d'abaisser ses taux à 10 cents. Si l'on doit trouver, de Winnipeg à Québec, les rampes dont parle mon honorable ami (M. Charlton), assurément ces rampes doivent encore plus se trouver le long de la route relativement courte qui va de Winnipeg à Port-Arthur et Fort-William. Et s'il est avantageux de construire ce chemin de 1,875 milles, comment se fait-il que deux corporations aussi bien avisées que le Pacifique Canadien et le Canadian Northern n'ont jamais jugé à propos de construire ce chemin de Winnipeg à la baie Georgienne ? L'honorable député (M. Charlton) croit-il réellement en connaître plus long à ce sujet que sir Thomas Shaughnessy, ou M. C. M. Hays, ou encore MM. Mackenzie et Mann ? Bien que cette prétention ait été émise par le premier ministre, apparemment de façon sérieuse, je ne suppose pas un seul instant que mon honorable ami de Norfolk-nord croit réellement qu'il en sait plus long, en matière de chemin de fer, que sir Wm Van Horne, M. Hays, MM. Mackenzie et Mann ou M. J. R. Booth, qui tous ont passé leur vie à chercher à résoudre les problèmes se rattachant à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Et cependant le ministre des Finances vient nous dire, d'un air dégagé, que le gouvernement est décidé à construire ce chemin de fer coûte que coûte. Et remarquez bien que d'après l'honorable député de Norfolk-nord, ce chemin aura de Winnipeg à Québec, et même jusqu'à Moncton, des rampes de quatre dixièmes ou au plus de six dixièmes par mille. Le ministre de la Justice dit qu'il y aura du retard. En combien de temps le ministre de la Justice estime-t-il qu'on puisse faire ces arpentages afin de trouver dans cette régon ces rampes de quatre dixièmes ? Croit-il que les travaux pourront commencer avant la prochaine session du parlement, c'est-à-dire dans quelques mois tout au plus ? Croit-il que le gouvernement puisse trouver ces rampes avant la prochaine session ? Si la politique du gouvernement est la bonne, et si ces rampes peuvent être trouvées, il n'est personne en cette Chambre qui ne désire que ce chemin soit construit le plus tôt possible, pourvu toutefois qu'il ne nous en coûte pas trop cher. La proposition faite par mon honorable ami (M. Clancy) est qu'on ne se mette à l'œuvre que quand on possédera tous les renseignements nécessaires. Quand ces rampes auront été trouvées—et cela devra nécessairement prendre du temps—il faudra soumettre les arpentages et les plans aux membres du parlement. Et il faudra aussi nous dire s'il nous en coûtera 75,100,150 ou 200 millions pour construire ce chemin, de Winnipeg à Québec, avec les rampes et courbes nécessaires. L'honorable ministre de la Justice croit-il qu'il y ait là rien qui puisse causer des délais inutiles ? Où voyons-nous qu'il puisse y avoir des délais ? Peut-on faire ces arpentages en moins d'un an ou dix-huit mois ? Le gouvernement peut-il nous fournir des renseignements là-dessus ? D'un autre côté, le gouvernement se propose-t-il de commencer la construction de ce chemin alors que ces arpentages ne sont pas encore terminés, et qu'il lui est par conséquent impossible de savoir au juste ce que cette construction devra coûter ? Ce n'est pas ici une question de délai. Il s'agit de savoir où nous en sommes, avant de nous lancer dans une entreprise d'une nature aussi gigantesque.

M. ROSAMOND : J'aimerais à dire un mot ou deux en faveur de l'amendement présenté par mon honorable ami de Bothwell. Cet amendement me paraît fort sage, et le gouvernement ferait bien, ce semble, de se ranger à cet avis. C'est une chose qui mérite considération que de grossir la dette du pays d'environ 125 millions de dollars, qui est à peu près ce que nous coûtera la construction de ce chemin. La chose vaut la peine qu'on s'y arrête ; et il nous en coûterait encore bien plus si, une fois le chemin construit, nous nous apercevions que ce chemin ne remplit pas les fins auxquelles on le destinait. Voici ce que le gouvernement nous a annoncé dans le discours du Trône, au commencement de la session:

La grande affluence de population dans nos territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terres fertiles nous imposent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits aux différents marchés de l'univers. Tout cette question de transport et d'installation de

têtes de ligne continuant de beaucoup à occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Il est question ici d'amener notre grain et nos autres produits sur les marchés de l'univers par les routes canadiennes. Les avis sont très partagés quant à la possibilité, pour une route entièrement canadienne de Winnipeg à Québec, de transporter le grain du Nord-Ouest à des taux rémunérateurs, ou du moins à des taux tels que les cultivateurs retirent quelque profit de leurs peines. Il est vrai qu'on nous a déjà soumis l'exposé de l'honorable député de Norfolk-nord, qu'on s'est plu à appeler l'expert du gouvernement. Je dois dire que cette expert laisse beaucoup à désirer en matière de transports. Il peut être fort habile pour changer d'opinions ou s'échapper par la tangente; mais, comme autorité en matière de transports, je crois que nous devons le récuser.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois pourtant que cette autorité a quelques poids en matières de rampes et courbes de chemins de fer.

M. ROSAMOND : Les courbes dont il parle sont certainement trop prononcées pour être acceptées par aucun chemin de fer. Je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas, dans le pays, un homme d'expérience en matière de chemin de fer ou de transports, qui puisse se ranger, si peu que ce soit, à l'avis exprimé l'autre jour par l'honorable député de Norfolk-nord au sujet du transport du grain par voie de terre de Winnipeg à Québec. L'honorable ministre de la Justice a parlé du danger de la diversion du trafic vers les ports des Etats-Unis, si l'on ne construisait pas immédiatement ce chemin ; et l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a aussi fait allusion à ce danger, dès l'ouverture de ce débat. Il a dit que nous avions absolument besoin de nouveaux chemins de fer, et que si ces chemins ne sont pas immédiatement construits, nous aurons le chagrin de voir nos produits se diriger vers l'étranger, ce qui serait un malheur qu'on ne pourrait faire disparaître par la suite qu'à force de temps et d'argent. Il n'en faut pas plus pour démontrer qu'il est fort dangereux de s'embarquer en ces sortes d'aventures sans avoir fait examiner le sujet à fond par des experts en matière de transports. Par conséquent, je crois que le gouvernement agirait sagement en acceptant cet amendement, et en revenant à son premier projet de nommer une commission d'hommes entendus en ces sortes de choses, de telle sorte que toute la question puisse être considérée avant la prochaine session du parlement. Je ne crois pas que les membres de la gauche de cette Chambre s'opposeraient réellement à la construction de ce chemin de fer si l'on savait à peu près au juste ce que ce chemin doit nous coûter, et si on avait l'assurance que ce chemin remplira les fins auxquelles on le destine. Il n'y a aucun doute qu'il pourra y avoir jusqu'à un certain point avantage à dépenser les sommes considérables que ces travaux entraîneront. Il s'ensuivra pour un temps une prospérité fictive, et c'est à cela que s'arrêtent ceux qui devront retirer quelque profit de la construction de ce chemin. Mais le gouvernement en aura-t-il plus accompli l'objet qu'il a en vue, et qui est de faciliter le transport des produits du Nord-Ouest jusqu'aux marchés de l'univers ? A moins que ce projet ne nous donne cela, ce sera un fiasco complet, sans compter que le pays se trouverait avoir une forte augmentation de sa dette. Je ne veux pas dire qu'il ne se trouve pas de grandes étendues d'excellentes terres au nord du lac Abittibi ; et, à ce propos, je viens demander à l'honorable ministre de la Justice si le chemin devra passer au nord ou au sud du lac Abittibi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suppose que les arpenteurs décideront cela. D'après ce que j'en sais, je crois que la route au nord du lac Abitibi serait préférable.

M. ROSAMOND : J'ai aussi lieu de croire qu'il y a de bonnes terres au nord du lac Abittibi. Quelqu'un qui a voyagé dans cette région me dit qu'au nord du lac Abittibi il y a une zone de 50 à 100 milles de largeur, partant d'un point situé à environ 50 milles à l'est de la frontière entre Ontario et Québec, et s'étendant à l'ouest sur une distance d'environ 300 milles jusqu'à un point situé au nord du lac Népigon, où se trouvent des terres superbes, faites d'une glaise argileuse, avec çà et là des arbres gigantesques ayant jusqu'à 5 ou 6 pieds de circonférence, la plupart des peupliers et des sapins. Toute cette zone comprend, me dit-on, d'excellentes terres; mais, plus au nord, nous retombons de nouveau dans des marais et dans des terres pierreuses absolument impropres à la culture. Il me semble qu'il serait tout a fait déraisonnable d'essayer de construire cette ligne de chemin de fer, tout simplement dans le but d'ouvrir ce pays à la colonisation. C'est là un objet qui est bien plus du ressort du gouvernement d'Ontario ou du gouvernement de Québec. Le gouvernement d'Ontario fait déjà quelque chose en ce sens, car il est à construire des chemins pour arriver à ces bonnes terres de l'extrême nord, et les mettre en communication avec Ottawa, Toronto et autres villes d'Ontario.

Mais construire un chemin de 150 millions de dollars pour coloniser cette partie du pays me paraît être une entreprise que le gouvernement ne devrait pas prendre à sa charge, d'autant plus que nous n'en retirerons pas ce que nous avons en vue, c'est-à-dire d'obtenir plus de facilités pour le transport des produits de notre immense Nord-Ouest. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, je suis absolument sûr qu'il sera impossible de transporter par cette route le grain du Nord-Ouest à des taux

qui laisseront un bénéfice raisonnable aux cultivateurs; et c'est là l'objet que le gouvernement doit surtout se proposer. Ce qu'il s'agit ici de savoir, c'est si on peut transporter par cette route le grain du Nord-Ouest à des taux rémunérateurs. Dans le cas contraire, on se trouvera avoir dépensé inutilement des sommes énormes, en tant que cette entreprise puisse intéresser les cultivateurs du Nord-Ouest. J'ai pris la peine d'aller aux renseignements pour tout cela. J'ai écrit, il y a quelque temps, à quelqu'un qui est très versé en ces matières, qui a des intérêts dans cette question des transports, et qui de plus est un homme entendu en affaires et pour tout ce qui se rapporte aux chemins de fer. L'opinion qu'il émet mérite d'être prise en considération, et cela d'autant plus qu'on sent qu'il n'y a là aucun esprit de parti, ce qui est loin d'être le cas pour l'avis exprimé par l'honorable député de Norfolk-nord. La personne dont je veux parler est M. Robert Meighen, président de la "Lake of the Woods Milling Co" et voici la lettre en question:

Je reçois à l'instant votre lettre du 13 courant, et je serais trop heureux de pouvoir vous être de quelque service au sujet de ce que vous me demandez.

Pour ce qui est du projet du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, j'ai refusé, comme vous ne l'ignorez pas, d'exprimer pour le moment un avis soit pour ou contre ce projet. Je ne puis que parler comme homme d'affaires, en dehors de toutes choses politiques, comme je le fais toujours, du reste, chaque fois qu'il m'arrive d'exprimer une opinion en matière de commerce.

J'ai déjà fait savoir par les journaux, il y a neuf ans, que très peu de produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest seraient transportés à la mer par une voie de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Je suis toujours du même avis, et je persiste à dire que très peu de ces produits prendront la voie entièrement de terre, soit par le Grand-Tronc-Pacifique ou le Pacifique Canadien, et que très peu de ces produits arriveront aussi à la mer par nos canaux canadiens.

Les cultivateurs commencent à disposer de leur blé entre le 1er et le 10 septembre, et si les transports peuvent s'effectuer sans encombre jusqu'à Fort-William les deux tiers de la récolte seront déjà rendus aux lacs avant la clôture de la navigation, disons le 12 décembre.

On peut tenir en service des navires entre Fort-William et les ports de la baie Georgienne jusqu'au 12 décembre. Ce dont nous avons besoin, c'est d'avoir plus d'élévateurs à l'est des lacs pour nous mettre mieux en mesure de lutter avec Buffalo. Il nous faut aussi des chemins de fer à doubles voies et à rampes douces entre Montréal et les ports de la baie Georgienne. Quand nous aurons tout cela, on pourra transporter le blé par les lacs, de Fort-William jusqu'aux élévateurs de l'est, à des taux variant de ¾ de cent à 1 cent par boisseau. Les chemins de fer transporteront le blé de la baie Georgienne à Montréal, hiver comme été, pour 3½ cents le boisseau ou moins. Nos grands élévateurs des lacs, qui auront servi à emmagasiner les immenses quantités de grain expédié par les lacs avant la fermeture de la navigation, se trouveraient aussi de la sorte à fournir en hiver du fret à destination d'Halifax et de Saint-Jean, qui sont nos deux ports d'hiver.

M. ROSAMOND.

Le reste de la récolte du Manitoba ou des territoires resterait soit chez les cultivateurs eux-mêmes, ou dans les élévateurs de l'intérieur, ou encore à Fort-William jusqu'à ce que la navigation s'ouvre de nouveau le 1er mai.

D'après ce qui précède, vous pouvez voir qu'un chemin de fer contournant le nord du lac Supérieur serait, selon moi, un fiasco complet, en tant que facteur pouvant servir à diriger les produits de notre Nord-Ouest vers une route entièrement canadienne.

En réalité, nous sommes plusieurs années en arrière. Nous devrions avoir depuis longtemps une flotte de navires pour transporter le grain de Fort-William jusqu'aux ports de la baie Georgienne. Enfin, il y a beau temps que nous devrions être outillés pour ce transport de produits du Nord-Ouest.

Remarquez bien ce que je vous dis. Une grande partie du grain du Nord-Ouest se dirigera avant longtemps vers le sud, pour expédition de Duluth à Buffalo, et de là à la mer par les chemins de fer des Etats-Unis. Grâce à la politique que nous avons adoptée, et aussi à ce que nous avons négligé de faire, nous sommes à fournir du fret aux chemins de fer des Etats-Unis. Nous mettons nos gens de l'ouest en relation avec l'intermédiaire américain; c'est-à-dire que nous faisons des affaires à reculons.

En un mot, nous ne serons jamais en mesure d'être maîtres de la situation, pour les produits du Nord-Ouest, tant que les chemins de fer traversant la région des prairies ne pourront pas prendre à leur charge les deux tiers de la récolte et les transporter jusqu'aux lacs, disons Fort-William, avant la fermeture de la navigation; tant que, aussi, nous n'aurons pas les facilités nécessaires pour la traversée des lacs jusqu'aux élévateurs, ainsi que les chemins de fer dont j'ai parlé plus haut pour transporter le blé à Montréal et à Québec en été, et à Halifax et Saint-Jean en hiver. Mais ou ne réussira jamais à envoyer de grandes quantités de blé par une voie entièrement de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Un chemin de fer à double voie et à rampes faciles, entre Montréal et disons Midland ou un autre port quelconque de la baie Georgienne, pourrait transporter 200 millions de boisseaux de blé par an, en disposant des trains de 80 wagons par locomotive. On pourra faire des trains de moindre longueur en prenant des wagons de plus grandes dimension, le tout étant l'équivalent de 80 de nos wagons ordinaires.

Je puis vous assurer que, selon moi, l'état de choses actuel, autant qu'il s'agisse de la question des transports, n'est rien moins que rassurant. J'ai bien peur, je le répète, qu'avant longtemps une très grande partie des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ne prenne la voie du sud.

Je demeure,

Votre bien dévoué,

ROBERT MEIGHEN.

M. B. Rosamond,
Membre de la Chambre des communes,
Ottawa.

M. CHARLTON: Qui est le signataire de cette lettre ?

M. ROSAMOND: M. Robert Meighen.

M. CHARLTON: Qui est-il, et que fait-il ?

M. ROSAMOND : Je puis répondre à l'honorable député que ne pas savoir qui est M. Meighen c'est s'avouer soi-même inconnu. M. Meighen est un homme fort entendu en affaires, très versé dans toutes les questions de transport, et j'aurais mille fois plus confiance en l'avis qu'il pourrait exprimer à ce sujet qu'en celui du soi-disant expert du gouvernement. J'ai été surpris l'autre jour quand j'ai entendu le leader de cette Chambre nous dire que l'honorable député de Norfolk-nord était le plus grand expert en matière de chemin de fer et de transports qu'il y eût dans tout le Dominion. J'en croyais à peine mes oreilles, mais nous comprenons fort bien que l'honorable député de Norfolk-nord cherche à ne pas démentir la haute opinion que quelques-uns ont de lui, car il nous a dit des choses fort remarquables, encore que ce ne soit pas à l'honneur de son intelligence. Depuis que nous avons entendu le leader de cette Chambre faire ainsi l'éloge de l'honorable député je me suis toujours attendu de le voir arriver au poste, en ce moment vacant, de ministre des Chemins de fer et Canaux. L'autre jour, j'ai demandé au ministre des Finances s'il était vrai qu'on eût promis ce portefeuille à l'honorable député de Norfolk-nord, mais on ne me donna pas une réponse satisfaisante.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai répondu.

M. ROSAMOND : Oui, mais pas d'une manière satisfaisante. Eh bien, M. l'Orateur, tout cela ne laisse pas que d'être assez grave. Le gouvernement projette d'élever dans une grande mesure la capitation qui pèse sur le peuple. Le premier ministre doit voir lui-même en quelle mauvaise posture se trouvera le pays si, après que cet argent aura été dépensé, nous nous apercevons que l'objet que nous nous étions proposé en construisant ce chemin de fer, et qui est d'amener les produits de l'ouest à la mer, ne peut pas être réalisé. Ce qu'il devrait faire, en suivant le conseil contenu dans cette lettre, c'est pour l'instant d'utiliser les voies de transport entre Port-Arthur et la baie Georgienne, car c'est la seule manière de faire face au danger dont on a parlé de voir les produits de notre Nord-Ouest prendre le chemin des ports des Etats-Unis, nous privant ainsi de ce qui nous appartient en propre. Je viens conseiller au gouvernement, en y mettant toute l'énergie et la conviction dont je suis capable, de s'arrêter dans la voie où il s'est engagé et de suivre l'avis du leader de l'opposition et des membres de la gauche, avis donné en parfaite bonne foi, et non pas parce que nous voulons simplement nous opposer à la construction de ce chemin de fer. On peut être assuré que ce serait là la seule manière de prouver qu'on veut donner au projet toute la considération nécessaire avant de s'aventurer plus loin.

Il est vraiment extraordinaire que, pendant cette session, le gouvernement ait commencé par dire qu'il fallait étudier cette question avec soin et qu'il serait institué une commission à cette fin, puis qu'il ait changé d'opinion sans dire pourquoi, et se soit lancé dans une entreprise qui va ajouter $125,000,000 à la dette publique.

M. BOYD : Si le premier ministre désire que les gens sérieux fassent cas des déclarations du ministre intérimaire des Chemins de fer et du député de Norfolk-nord qui aspire à la direction de ce département, il ferait bien de réfléchir à un certain passage du discours prononcé l'autre jour par ce dernier. Je cite :

> Naturellement, tout dépend des rampes. Si ce chemin doit avoir des rampes de cinquante, soixante ou soixante-dix pieds au mille, c'est folie que d'en entreprendre la construction ; il ne répondra pas à notre attente et nous aurons gaspillé notre argent. C'est un chemin comme celui-ci qu'il nous faut ; nous pouvons l'avoir et nous l'aurons.

Qu'on veuille bien le remarquer, l'honorable député parlait d'un chemin qui aurait 4-10 pour 100 ou environ 19 pieds de pente au mille ; d'après lui, c'est un chemin comme celui-là que nous devons construire si nous ne voulons pas que notre argent soit sacrifié en pure perte. De son côté, le ministre intérimaire des Chemins de fer vient de nous dire qu'on va construire un bon chemin à un prix raisonnable. Je puis vous assurer, M. le président, que le premier ministre, malgré toute son astuce, ne réussira pas à convaincre les gens sérieux que ces deux avis sont également justes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ah, bah !

M. BOYD : Je le répète catégoriquement, et après y avoir bien réfléchi, il est impossible de construire à un prix raisonnable ou à raison de $28,000 par mille un chemin comme celui dont a parlé le député de Norfolk-nord. Dans le discours que je viens de citer, l'honorable député a dit que les ingénieurs du Grand Tronc qui font actuellement des travaux dans la région comprise entre Winnipeg et le lac Népigon ont trouvé des rampes comme celles-là et ont fait rapport à ce sujet. S'il y a des rapports sur ce point, il faut qu'on les dépose sur le bureau de la Chambre. L'expérience que je crois avoir acquise me rend désireux de les voir et de prendre connaissance des estimations que l'on a faites relativement à ce que pourrait coûter la construction d'un chemin comme celui-là. Je voudrais savoir si elle ne coûterait pas plus que ne le prétend le ministre des Finances. L'honorable ministre me paraît faire des déclarations plus risquées que jamais ministre des Finances n'en a osé faire.

Une VOIX : Pas même Foster.

M. BOYD : Foster n'a jamais parlé ainsi. S'il l'avait fait, nous serions peut-être encore au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et voilà pourquoi vous n'y êtes plus. Vous marchez sur les traces de Foster.

M. BOYD : Nous prônons une politique favorable à l'intérêt public. Nous ne devrions rien décider sans avoir été mis en possession des rapports dont l'honorable député de Norfolk-nord a parlé. On peut bien ne trouver que des rampes comme celles-là dans certains endroits, mais il faut se rappeler que ce chemin devra traverser deux faîtes de bassins de plaine, l'un entre la vallée de la rivière Rouge et la pente de la baie James et l'autre entre cette pente et la région dont les eaux se dirigent vers le Saint-Laurent.

Ces simples faits et la déclaration du député de Norfolk-nord qui se fait porte-parole du gouvernement, déclaration tendant à établir que si l'on n'obtient pas ces pentes douces dont il parle notre argent aura été sacrifié en pure perte, nous démontrent qu'il importe que nous ayons les renseignements auxquels il a fait allusion. La motion du député de Bothwell est donc absolument conforme au règlement. Nous devons en rester là jusqu'à ce qu'on nous ait communiqué le rapport et l'estimatiton des frais de construction d'un chemin dont les rampes seront celles dont on a parlé. J'ai travaillé deux ans à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique dans le territoire même dont il est question. Ce chemin a coûté $85,000 par mille bien qu'il n'eût pas de pentes comme celles-là. L'honorable chef de l'opposition a affirmé que le gouvernement ne pouvait dire à $40,000,000 près combien coûterait la construction de ce chemin ; il n'a pas été assez loin, il aurait pu dire à $60,000,000 près.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De quelle partie du chemin de fer Canadien du Pacifique l'honorable député veut-il parler ?

M. BOYD : De la partie comprise entre Portage-du-Rat et Cross-Lake. Certaines parties de ce chemin ont coûté jusqu'à $100,000 par mille.

L'honorable M. HAGGART : C'est à peu près ce qu'il a fallu payer pour diminuer la pente de certaines parties de ce chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et c'est ce chemin-là qu'on voudrait nous faire acheter ?

M. BOYD : Non pas. M. le président, je ferai remarquer que ce n'est pas le ministre de la Justice qui a la parole, mais que c'est moi qui l'ai. A propos, je me permettrai de dire que les députés du Manitoba et du Nord-Ouest n'ont pas adressé la parole bien souvent sur ce sujet. Toutefois, je l'ai déjà dit, si l'on pouvait me démontrer que la construction de ce chemin va résoudre de la façon la plus avantageuse le problème des transports qui se dresse devant la population du Nord-Ouest, j'y serais favorable. Mais elle n'aura pas cet effet-là.

Et quand les honorables députés prétendent qu'un pareil chemin, construit à ce prix, est destiné à transporter les produits de l'ouest à bon marché jusqu'à la mer, je dois me contenter de dire qu'une pareille prétention est ridicule. Je voudrais que quelques-uns des ministres aillent répéter devant les agriculteurs du Nord-Ouest les discours qu'ils ont prononcés dans cette Chambre, afin de voir la réception qui leur serait faite. Le grain de cette région sera expédié par la voie du lac Supérieur et de la baie d'Hudson. Si le gouvernement dépensait cet argent pour développer la route de la baie d'Hudson, sa proposition aurait plus de bon sens. Même si on avait accordé aux Territoires cette autonomie provinciale qu'ils supplient le gouvernement de leur accorder, il y a déjà longtemps que cette route de la baie d'Hudson devrait exister. C'est là le débouché naturel des produits du Nord-Ouest ; jamais ils ne prendront la route que le gouvernement veut essayer d'établir et jamais ils ne seront transportés par cette voie.

Je crois qu'après avoir pris connaissance des faits sur lesquels l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a attiré l'attention du ministre de l'Intérieur avec toute la courtoisie possible, il conviendrait de laisser cette question en suspens durant une journée ou deux, afin de permettre aux membres de cette Chambre d'en prendre connaissance.

L'honorable M. HAGGART : M. le président, c'est la première fois qu'une personne autorisée nous donne une idée du tracé probable de ce chemin. Le ministre de l'Intérieur nous a également parlé des facilités qu'offre la construction d'un chemin de fer en suivant ce tracé. L'honorable ministre nous a dit qu'il se basait pour parler ainsi tant sur le rapport de M. Ami que sur celui de M. Doucet. Je remarque que le tracé indiqué sur ce plan part de Selkirk et suit une direction nord jusqu'au lac Népigon et au lac Témiscamingue pour de là se diriger vers le sud du lac Abittibi.

M. TAYLOR : Le ministre de la Justice a déclaré qu'il passerait au nord du lac Abittibi.

L'honorable M. HAGGART : Sur la carte le tracé passe au nord du lac Abittibi. On a dit dans cette Chambre que nous possédions des montagnes de renseignements quant à ce qui concerne les avantages qu'offre cette partie du pays située entre Winnipeg et Québec pour la construction d'un chemin de fer. Le gouvernement aurait pu se procurer les renseignements les plus complets sur cette partie du pays. On a fait l'exploration du tracé d'un chemin de fer de Selkirk au nord du lac Népigon, à partir de l'endroit où le chemin de fer projeté se dirige vers le nord du lac Témiscamingue et le sud du lac Abittibi. Les anciens explorateurs lais-

sèrent de côté la partie nord du lac Népigon et se dirigèrent vers Mattawa, en passant au sud du lac Témiscamingue, mais le gouvernement aurait pu se procurer les renseignements les plus complets quant à ce qui concerne cette partie du chemin de Selkirk au lac Népigon. M. Keating, qui a exploré cette partie du tracé située à l'ouest du lac Népigon, en se dirigeant vers Selkirk, demeure maintenant à Toronto, et ceux qui ont fait l'exploration de cette partie du pays située à l'est du lac Népigon, dans la direction de Mattawa, où le chemin devait se raccorder au chemin de fer de Brockville et Ottawa d'après le projet original, sont encore vivants. M. Camsby, qui avait la direction de l'exploration de cette partie du pays située à l'ouest du lac Népigon et ceux qui l'accompagnaient sont encore vivants. M. Doucet a fourni au ministre de la Justice des renseignements sur les avantages qu'offre cette route pour la construction d'un chemin de fer, mais il ne faut pas oublier que si l'on doit s'en rapporter au tracé qui nous a été soumis avec un semblant d'autorité, on entre et on sort de la hauteur des terres onze fois entre Winnipeg et Québec.

Je répète que le gouvernement pouvait obtenir les renseignements les plus complets sur cette partie de la voie située entre Selkirk et le nord du lac Népigon, et j'ai, dans plusieurs circonstances, fourni à la Chambre des renseignements que j'avais reçus au sujet de la nature du sol dans cette région particulière du pays. On ne doit pas oublier les sommes énormes qu'il en a coûté au pays pour niveler la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac des Bois. Ce travail a coûté près de $60,000 par mille. Lorsque sir Sanford Fleming était à la tête du personnel des ingénieurs du ministère des Chemins de fer, le gouvernement fut informé que la route de Selkirk à la tête du lac Népigon n'était pas aussi avantageuse que celle que l'on avait découverte le long de la rive nord du lac des Bois. On devrait pouvoir se procurer ces renseignements de M. Keating, qui doit avoir conservé ses notes d'exploration; tous les renseignements et documents originaux fournis au gouvernement à cette époque ont été détruits lors de l'incendie de l'édifice de l'ouest. J'ose dire, cependant, que l'on ne peut parvenir à établir les rampes dont on a parlé, à moins de dépenser des sommes tellement considérables que l'on ne pourrait justifier une pareille dépense. Pour construire une voie commerciale de Selkirk à la tête du lac Népigon, il faut d'abord suivre un tracé le long de la rivière aux Anglais, où la construction offrira autant de difficultés que le long des bords du lac des Bois. Le gouvernement a en sa possession tous les renseignements nécessaires pour se rendre compte de ce qu'a coûté au pays le nivellement de cette partie du chemin, non compris la pose des rails. Il sait aussi que de Selkirk au lac Népigon on ne peut trouver un nivellement plus facile que le long du lac des Bois ; et sans dépenser des sommes énormes, ce que l'on ne serait pas justifiable de faire, on ne peut obtenir une voie ferrée ayant des rampes ne dépassant pas 26 pieds au mille de Winnipeg à la tête du lac Supérieur. Mes renseignements sont à l'effet qu'à partir de 26 milles au nord du lac Népigon en gagnant vers l'est le long ou près des rives de la rivière des Anglais jusqu'à Selkirk, endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique devait s'arrêter lorsque l'on eut l'intention de traverser le lac Népigon, on traverse une région identique à celle qui se trouve sur la rive nord du lac des Bois, où l'on ne peut arriver à obtenir des pentes douces. Toute la région est parsemée de chaînes de rochers entremêlées ici et là de marécages. Il en coûterait des sommes énormes pour obtenir des pentes convenables, et du moment que l'on voudrait suivre la conformation naturelle du terrain et descendre du plateau formé par la hauteur des terres dans la vallée de la baie James pour remonter ensuite dans la région du lac Népigon, il serait impossible de faire de ce chemin une route commerciale. Du lac Népigon à Mattawa, on peut se procurer les renseignements les plus complets au ministère des Chemins de fer, à l'exception de la région située au nord du lac Témiscamingue.

Lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique on a d'abord eu l'intention de faire passer le chemin au nord du lac Népigon, et de le diriger de là vers Selkirk en suivant les rives du lac Lonely, et du lac des Bois. De la partie nord du lac Népigon en se dirigeant vers l'ouest jusqu'à Winnipeg, il existe une voie ordinaire sur une distance de 260 milles de Wabigoon à Winnipeg, et si l'on construit une nouvelle ligne, elle se trouvera parallèle à la première, et située à peu de distance pour pouvoir atteindre les rives du lac Népigon. Lorsque le gouvernement a obtenu le rapport du service géologique quant à ce qui concerne cette partie du pays, pourquoi ne s'est-il pas adressé au chef du service, le Dr Bell ? Il connaît cette partie du pays. Il a passé une bonne partie de sa vie le long des rives de la baie d'Hudson et il a visité le plateau situé au sud de cette nappe d'eau. Il en connaît l'étendue, il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur cette région et il aurait pu fournir des renseignements positifs, bien que n'étant pas un homme de chemin de fer, sur le caractère de la région située entre les différentes rivières qui se dirigent vers le nord et vont se jeter dans la baie James. Au lieu de cela, nous avons un rapport de M. Ami,. Je suppose que ce monsieur est un des fonctionnaires en chef du service géologique. C'est la première fois que j'en entends parler. Je veux bien croire qu'il a fourni un rapport exact des renseignements qu'ils possèdent, mais il faut tenir compte de la manière dont se fait une exploration géologique.

Les explorateurs s'embarquent dans un canot d'écorce au commencement de l'été et suivent le cours des rivières sur une distance de 150 ou 200 milles. C'est ainsi qu'ils font ces explorations et c'est certainement là le meilleur moyen d'obtenir une description géologique de la région traversée. Mais ce chemin de fer projeté ne suit pas le cours des rivières ; il les traverse au contraire à angles droits. Il y a plusieurs années passées, j'ai voulu me renseigner sur cette partie du pays, et je me suis adressé pour cela au service géologique. Il n'était pas question de construire un chemin de fer à travers cette région; seulement je voulais obtenir des renseignements sur la nature du pays situé entre les rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson. J'ai constaté qu'à une certaine distance des rivières il existait une zone forestière dont le bois, ayant de la valeur à certains endroits, n'en avait pas ailleurs, et que règle générale, entre ces rivières et leurs tributaires s'étendent d'immenses marécages, absolument dépourvus de terres cultivables, et qui ne répondent pas du tout à la description fournie par les membres de la droite qui préconisent ce projet.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, pour trouver des terres cultivables et fertiles, il faut atteindre le plateau situé au sud de la baie James. Au sud de la baie James, ce plateau a déjà une largeur de 50 milles et il va en s'élargissant à mesure que l'on approche du nord du lac des Bois, où il atteint près de 250 milles de largeur. Ce chemin de fer ne semble pas devoir suivre ce plateau. Il passe bien plus au sud. Il passe à plusieurs milles au sud du lac Abittibi, traverse la tête du lac Témiscamingue, se dirige de là en ligne droite jusqu'à la tête du lac Népigon et de ce dernier endroit jusqu'à Winnipeg il suit la hauteur des terres sur presque toute la distance, bien qu'entre Québec et Winnipeg il laisse la hauteur des terres pour suivre le plateau.

On ne peut réussir à construire à travers cette région une voie ferrée du modèle préconisé par le député de Norfolk (M. Charlton), voie qu'il prétend être nécessaire pour répondre aux besoins du trafic et en faire une entreprise commerciale rémunératrice, une voie ferrée sur laquelle des locomotives modernes pourront remorquer 50 ou 60 wagons chargés de blé. Et même en supposant que la construction d'une pareille voie serait possible à travers cette partie du pays, elle ne servirait qu'aux fins de la colonisation. Jamais on ne pourrait en faire une entreprise commerciale, car personne n'a contesté le fait contenu dans la lettre dont a donné lecture le député de Lanark-nord (M. Rosamond), lettre adressée par M. Meighen, président de la Compagnie de minoterie du lac des Bois, dans laquelle il dit que le seul moyen de faire concurrence à Buffalo dans le transport du grain vers les ports de l'Atlantique, c'est d'adopter son projet. Ce projet est très pratique, et comprend toute la question du transport. Il propose de construire une voie ferrée à rampes aussi douces que possible de Winnipeg au lac Supérieur. C'est ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique est actuellement en train de faire. On réduit toutes les rampes à 4·10 de un pour 100. Il suggère de plus des modes de transport à bon marché des lacs au port de Montréal. Je ne discouterai pas ce projet davantage, car il est exposé plus en détail que je ne pourrais le faire dans la lettre de M. Meighen.

A une heure le comité suspend sa séance.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. BLAIN : Je considère que l'amendement proposé par le député de Bothwell (M. Clancy) devrait être pris en sérieuse considération par le gouvernement. Il est de la plus haute importance pour le peuple canadien, qu'avant de construire ces 1,800 milles de chemin de fer de Winnipeg à Moncton, le gouvernement nous fournisse des rapports des explorations qui ont été faites et un état convenable de l'estimation du coût des travaux. Il y a quelques semaines le chef de l'opposition a mis au défi n'importe quel membre du gouvernement de dire, à $10,000,000 près, le coût probable de ce chemin de fer, et pas un seul membre de la droite n'a encore relevé le défi porté par mon honorable ami.

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a pris un intérêt tout particulier à cette discussion. C'est lui qui a été chargé de défendre le gouvernement, en outre des ministres eux-mêmes, et vu la part importante qu'il a prise à cette discussion, il ne serait peut-être pas hors de propos de citer ses paroles sur cette question :

> Il est avant tout nécessaire que nous ne commettions pas d'erreur et que nous ne procédions pas d'après des principes faux ; c'est là la raison pour laquelle il est sage de nommer une commission composée d'hommes capables d'étudier cette question et d'en arriver à des conclusions pratiques. Nous ne pouvons le faire ici d'une manière scientifique et comme le ferait un expert, il nous faut compter sur les services d'hommes expérimentés comme ceux qui doivent faire partie de cette commission. Attendons que nous ayons obtenu la décision de ces hommes quant à la véritable conduite à suivre.

C'est là l'opinion qu'exprimait le 26 mai dernier l'honorable député (M. Charlton). Il a déclaré dans cette circonstance que nous ne possédions pas dans ce parlement des hommes ayant les connaissances voulues pour régler cette question, et si l'on tient compte de ce qu'il a dit dans ces derniers temps, cette déclaration est de nature à le déprécier, car il a été poussé de l'avant par le gouvernement, comme étant un expert distingué en fait de chemin de fer, non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le pays. J'ai étudié la brochure que le gouvernement a fait préparer pour notre

usage, et dans laquelle on expose les prétendues ressources de la région que doit traverser ce chemin de fer. Cette partie de la province d'Ontario que ce chemin doit traverser est divisée en dix districts. Les ministres et leurs partisans ont déclaré que la principale raison qui les porte à construire ce chemin de fer, c'est que cette région renferme d'immenses quantités de bois de construction, qui se trouverait ainsi à acquérir de la valeur au point de vue commercial. Voyons maintenant ce que dit ce livre au sujet du bois de construction. Voici ce que j'y trouve au sujet du bois de construction dans le district no 1 :

On trouve du pin blanc en petite quantité au nord de la hauteur des terres, les arbres étant clairsemés et de qualité inférieure. On a rencontré de faibles étendues de pin rouge et de mélèze, presque toutes ces essences forestières se rencontrant au sud du lac Abittibi.

Voici maintenant ce que je trouve au sujet du district n° 2 :

C'est l'épinette et le peuplier qui dominent dans ce district et l'on n'y trouve ni pin ni bois franc. L'épinette, principalement le long des rivières, atteint une hauteur qui permet de l'utiliser pour faire du bois carré, etc.

Ce bois peut avoir de la valeur pour fabriquer le bois à pâte, mais ce n'est pas celui qui est généralement considéré comme ayant le plus de prix au point de vue commercial. Nous avons actuellement à la portée de nos chemins de fer et de nos voies navigables, dans les provinces de Québec et d'Ontario, de vastes quantités de ce bois de construction qui sont encore inexploitées, et l'on a souvent dit dans cette Chambre qu'il y en avait en quantité suffisante, près du tracé proposé de ce chemin et de nos voies navigables, non seulement pour suffire à nos besoins, mais aussi aux besoins du commerce d'exportation pour un grand nombre d'années à venir. Voici ce que l'on dit au sujet du district n° 4 :

Ce district est fortement boisé d'épinette et de mélèze entremêlés d'autres variétés. Comme le bois est très fourni, l'épinette et le mélèze sont de trop petite taille pour être employés à d'autres fins qu'à la fabrication du bois à pâte ; leur diamètre n'étant pas proportionné à la hauteur que ces arbres atteignent ordinairement.

Voici ce que l'on dit du district n° 5 :

Environ un tiers de l'étendue totale de ce district est couvert de bois, représentant une superficie de 640,000 acres, dont la moitié devra, croit-on, fournir d'excellent bois à pâte ou de construction. Les arbres qui croissent le long des rivières atteignent ordinairement une grosseur raisonnable. Dans l'intérieur, le bois est généralement petit et rabougri.

Passons maintenant au district n° 6 :

Il y a dans ce district de grandes quantités d'excellent bois à pâte, les principales espèces étant l'épinette et le mélèze.

Voici ce qu'on dit du district n° 7 :

On y rencontre peu de bois de construction ayant une valeur commerciale, et le bois se trouve situé dans des endroits où il est presqu'impossible de l'exploiter.

District n° 9 :

On n'y rencontre que de rares bouquets de pins. Il y a de l'épinette en grande quantité dans tout le district, mais la plus grande partie n'est pas d'une grosseur suffisante pour le commerce, bien qu'à la hauteur des terres ce bois atteigne une dimension raisonnable.

District n° 10 :

Le bois qui se trouve sur les bords de la rivière des Anglais et de ses tributaires est d'une grande valeur.

Voilà les renseignements les plus favorables concenrant le bois de construction que l'on peut trouver dans ce livre. Il est bien évident que si le gouvernement possède des montagnes de renseignements sur les concessions forestières du nord d'Ontario et de Québec, quand bien même il les aurait pris à la bibliothèque, il les aurait fait connaître, afin d'augmenter la valeur de sa cause. On ne peut trouver dans tout ce livre la moindre description établissant que le bois de construction que l'on rencontre dans cette région est du bois d'une grande valeur.

J'ai foi dans l'avenir du Canada et dans les magnifiques ressources que renferment les provinces d'Ontario et de Québec, mais quand on demande au peuple de ce pays de dépenser des millions et des millions de dollars dans la construction d'un chemin de fer, n'est-il pas raisonnable que nous cherchions à obtenir des renseignements suffisants pour nous permettre de voter cet argent en connaissance de cause ? L'amendement devrait être adopté.

M. KEMP : La question impliquée dans l'amendement de l'honorable député (M. Clancy) est des plus importantes. Il va sans dire que tout corps ou société, avant de s'engager dans une dépense de $125,000,000 pour construire un chemin de fer, établirait comme principe qu'il faut commencer par faire préparer des études topographiques et des estimations sur le coût de l'entreprise. Le chef de l'opposition a fait remarquer très à propos que les masses de renseignements promis par les ministres étaient mis dans l'ombre par la boîte d'allumettes qui se trouve sur la table de la Chambre, et que dans cette collection on ne pouvait pas même découvrir un seul rapport d'un ingénieur compétent qu'il est possible de construire dans ce territoire un chemin de fer selon le modèle spécifié par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui est le champion du projet du gouvernement. Il est vrai que nous avons des rapports de géologues, mais ceux-là, en parcourant le pays, ne songeaient pas le moins du monde à la construction d'un chemin de fer dans ces régions; d'ailleurs, pour faire un travail de cette nature, ce n'est pas à des géologues qu'on a coutume de s'adresser, mais à des ingénieurs civils. Le gouvernement a l'air de vouloir se jeter tête baissée dans cette affaire. Les orga-

nes de l'opinion publique ont critiqué la manière d'agir du premier ministre, et j'appelle son attention sur les paroles d'un journal très important de Toronto, qui, en première instance, se montrait favorable à sa politique de chemin de fer. Ce journal, dont le rédacteur en chef est le biographe du très honorable premier ministre, auquel il n'a pas ménagé son admiration, a fait tout son possible pour défendre les projets du chef du gouvernement. Il est donc naturel qu'il se fasse un devoir de le défendre. Le "News" de Toronto, après avoir approuvé le projet, après avoir fait de son mieux pour encourager le gouvernement dans la ligne de conduite qu'il s'est tracée, a fait le 25 août un exposé très significatif, que j'aimerais à lire pour que l'honorable premier ministre en fasse son profit :

En discutant le projet, le "News" a toujours soutenu que le projet, pour réussir, doit exiger avant tout la construction d'un chemin de fer qui approche le plus possible de la perfection. Cela signifie que les rampes doivent être aussi faciles que celles du New-York Central et du réseau Wabash. La règle par excellence serait de ne pas dépasser quatre dixièmes pour cent, autrement dit 21 pieds au mille. Le "News" a appris par la discussion qu'on peut se tenir dans cette limite et établir en même temps des courbes faciles.

Si on ne se conforme pas à cette condition, la voie ferrée causera des déceptions.

L'importance de cette condition est immense. Espérance n'est pas réalité. Nous disons que la ligne "doit" être construite de cette manière. La conformation du sol peut répondre dans la négative. Que faire alors ? Si, après la localisation du tracé, on constate l'existence de pentes raides, dès ce moment la perspective sera décourageante. Si les ingénieurs, après de patientes recherches se voient forcés de faire rapport qu'on ne peut pas éviter les pentes raides, le projet ne vaudra pas la peine d'être mis à l'essai. Dans ce cas le mieux qu'on pourra faire sera d'améliorer la voie mixte par eau et par terre que nous possédons déjà.

Jusqu'à quel point le gouvernement se rend-il compte de cela ? Nous serions heureux de pouvoir répondre à cette question. Quelques ministres en saisissent l'importance. Quelques-uns des partisans de sir Wilfrid Laurier en dehors du cabinet sont au courant de la situation. Par exemple, M. Charlton a exposé d'une manière très lucide la valeur des pentes douces. Mais pour connaître la déclaration officielle de la politique du ministère il nous faut chercher dans le bill soumis à la Chambre et dans le contrat qui, après sa ratification, liera le pays. Ni dans le bill ni dans le contrat nous ne trouvons une reconnaissance satisfaisante de l'absolue nécessité de pentes douces. Si le bill devient loi, si le contrat est signé, l'Etat sera obligé de construire la section de Winnipeg à Moncton. Les ingénieurs peuvent faire rapport que les rampes de un pour cent sont inévitables. Alors le pays s'apercevra qu'il est engagé dans une entreprise sans profit.

Le pays apprendra que sur une ligne ayant des rampes de un pour cent on réussira peut-être à faire circuler des trains de vingt wagons, au lieu de soixante à soixante-dix. Le pays saura qu'un chemin de fer qui ne peut faire circuler que des trains de vingt wagons ne peut pas lutter contre les voies ferrées américaines dont les trains sont trois fois plus longs.

Bref, le pays saura que le plan de concurrencer les chemins de fer aux Etats-Unis par les chemins de fer canadiens, en s'en tenant à la voie par terre, est une affaire manquée d'avance—manquée même avant qu'on ait construit un talus ou posé un rail. Et cependant le pays devra payer ce chemin de fer. Admettons même qu'on construira cette voie ferrée de la manière la plus économique, et qu'elle rendra service comme voie de colonisation, mais cela n'était pas le but du gouvernement qui avait promis une grande artère nationale.

Le bill contient un article autorisant l'Exécutif à suspendre en tout temps les travaux sur la division de l'Est jusqu'à la session suivante du parlement. Le contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique ne contient pas cette stipulation. En vertu du bill, le gouvernement, s'il reçoit des rapports décourageants des ingénieurs, peut suspendre les opérations et faire rapport au parlement. Alors le pays serait imformé que les conditions indispensables de succès font défaut et qu'il est néanmoins lié par le contrat. On pourrait faire des raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais dans ces sortes de négociations la compagnie aura toujours le dessus. Vraisemblablement on modifiera le plan qui se transformera en un réseau calqué sur celui proposé dans le projet initial du Grand-Tronc-Pacifique.

Les ingénieurs du Grand Tronc ont fait rapport qu'on peut avoir des rampes convenables de Winnipeg vers l'est jusqu'à Abittibi, On pourrait faire terminer la ligne à Abittibi, où elle se raccorderait avec le "Témiscamingue and Northern", mettant ainsi le Grand-Tronc-Pacifique en communication avec l'ancien réseau du Grand Tronc. Tout ce cependant, n'est que conjecture. Ce qui n'est pas une conjecture, c'est la situation embarrassante dans laquelle se trouveraient le gouvernement et le pays.

Il n'est pas trop tard pour éviter cet écueil. Le contrat n'est pas encore ratifié. Que l'on insère dans le contrat une clause stipulant que la division de l'Est doit remplir des conditions de construction déterminées, mais que si la conformation du sol est un obstacle insurmontable à la réalisation du type convenu, d'après les attestations des ingénieurs, le gouvernement sera dispensé de l'obligation de construire la division de l'Est.

Pratiquement parlant, la résolution soumise à la Chambre contient les mêmes idées que celles qui sont exprimées dans cet article si bien marqué au coin du bon sens. Si le gouvernement vient à constater qu'un chemin de fer pourvu de tous les perfectionnements pour transporter du grain, dont les rampes ne dépassent pas quatre dixièmes pour 100, n'est pas réalisable, pourquoi le pays se mettrait-il vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique dans l'obligation de continuer l'entreprise, ou de l'exposer à payer des dommages-intérêts ? Il me semble qu'aucune critique, aucune punition ne saurait être trop sévère à l'égard d'un gouvernement qui s'embarque dans une pareille galère. L'honorable député de Norfolk-nord, en ré-

M. KEMP.

ponse à l'honorable ministre des Chemins de fer, s'exprime comme suit sur ce point :

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, si l'on veut que cette partie du chemin entre Québec et Winnipeg soit en état d'atteindre le but pour lequel elle est construite, il faut qu'elle soit de qualité supérieure. Ses rampes ne doivent pas dépasser un demi pour cent, et elles doivent être de quatre dixièmes pour cent dans la direction de l'est, ou de 21 pieds au mille. Ce chemin doit être pourvu de rails de 90 livres, de ponts capables de supporter le matériel roulant le plus lourd qui soit en usage, et même avoir une force additionnelle pour répondre à une augmentation dans le poids de ce matériel ; ses locomotives devront peser au moins 100 tonnes sans leur tender, et ses wagons devront avoir une capacité de transport de 50 tonnes. Ce chemin devra aussi avoir une capacité de trasport de 50 pour cent plus considérable que celle qui est requise à l'heure actuelle.

On peut apporter les meilleures preuves pour démontrer que le gouvernement commet une erreur en liant le pay envers la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique par l'obligation qu'il contracte de mener à bonne fin cette entreprise, sans savoir si les conditions sont avantageuses ou désavantageuses. Evidemment le gouvernement ne peut pas commencer la construction de cette ligne avant la session du parlement qui suivra celle-ci. Je ferai remarquer que depuis trois ans le chemin de fer Canadien du Pacifique poursuit des travaux topographiques pour localiser une ligne entre Toronto et Sudbury. Après avoir fait un ou deux tracés, il a pris une autre direction pour tâcher de trouver des pentes plus douces ou une route plus économique. Et dans ce cas-ci le gouvernement se propose de construire une ligne de 1,800 à 1,900 milles de longueur avec des rampes de quatre dixièmes pour 100 sans avoir de levés topographiques. Il dit que la chose est possible. Sans doute, il n'y a rien à l'épreuve des ingénieurs, mais à quel prix ? Il faudra franchir les montagnes ou les percer. Le percement des tunnels coûtera des sommes énormes, et si on franchit les montagnes, les rampes seront trop fortes. Les raisons données par le gouvernement pour construire le chemin de fer sont tombées à plat. On ne revient plus sur la question du transit, et il ne reste pas grand'chose de la théorie qu'on peut, par cette voie, transporter le grain à meilleur marché que par le transport mixte par terre et par eau. Quel est le motif de cette précipitation ? Quelques mois suffiraient pour obtenir des levés d'arpenteurs et d'ingénieurs compétents ayant l'expérience dans la localisation des tracés. Il me semble que le Grand Tronc aura la haute-main sur nous si nous entraînons le pays dans cette obligation à l'époque actuelle. Je suis convaincu que le premier ministre agirait tout autrement, s'il pouvait revenir sur ses pas.

Il me paraît certain qu'il ne s'attendait pas à ce que le ministre des Chemins de fer, le membre du cabinet le mieux renseigné pour traiter la question, donnât sa démission dans le cas où ce projet serait imposé dans sa forme actuelle. Par conséquent il n'est pas encore trop tard pour le gouvernement de dire : Nous nous efforcerons de recueillir le plus de renseignements possibles au cours des six prochains mois et nous les mettrons devant le parlement, pour démontrer que nous pouvons construire un chemin de fer qui transportera les produits du Nord-Ouest jusqu'au littoral, et que nous aurons des rampes dont le maximum sera de quatre à cinq dixièmes pour cent. La résolution présentée par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) n'est pas déraisonnable et si toute la droite ne peut pas l'appuyer, elle mérite à coup sûr l'approbation de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Je ne conçois pas qu'il ne puisse pas voter en faveur de cette proposition.

M. BROCK : Avant de soumettre cette motion au vote, M. l'Orateur, il me semble à propos de continuer encore quelque peu la discussion. Je me bornerai à l'examen de la résolution elle-même. Cette résolution me paraît conforme aux règles de prudence et de bonne administration. Nous sommes à la veille de nous lancer dans une dépense énorme pour construire un chemin de fer dans un territoire inconnu, et c'est pourquoi nous devons nous procurer tous les renseignements qu'il est possible d'obtenir avant de laisser adopter cette mesure. Le premier ministre a déclaré au nom du gouvernement qu'il avait des masses de documents et je suis convaincu qu'il croyait sincèrement posséder une telle abondance de renseignements qu'il pouvait justifier son assertion. Mais nous constatons que tous ces renseignements sont contenus dans les limites étroites d'un petit livre bleu, une remarquable compilation qui nous conduit à travers les siècles, mais nous renseigne très peu. D'après le ministre de la Justice ce n'est qu'un simple index de la masse de renseignements que l'on nous soumet, mais c'est certainement une mince quantité en comparaison de ce qu'on nous a promis. Ce n'est pas même une table des matières. Le pays sait très bien ce que tout cela veut dire. Le premier ministre a été induit en erreur, et ses partisans, avec la loyauté qui les a toujours distingués, lui donnent le plus de latitude possible, beaucoup plus qu'un homme d'affaires dans une transaction quelconque. Si un cultivateur se rend en ville pour acheter une chaîne de bûcheron, comment juge-t-il de sa force ? Par la force de trois ou quatre chaînes ? Non, par la force du chaînon le plus faible, et il ne terminera pas son marché tant qu'on n'aura pas remédié au défaut.

On devrait appliquer la même épreuve au cas actuel. L'expert du gouvernement en matière de chemins de fer nous dit que cette voie ferrée ne serait parfaite qu'en autant que ses rampes ne dépasseront pas 4-10 au mille. Je prétends que nous devons juger de

la valeur de cette entreprise par son côté facile, et non par quelques extraits de rapports d'explorations géologiques qui n'ont pas été faites dans le but de construire un chemin de fer. La majeure partie des renseignements, si on peut les appeler ainsi, qui sont contenus dans ce livre ne se rapportent pas aux territoires que doit traverser ce chemin et par conséquent, le gouvernement serait justifiable de retarder la mise à exécution de ce projet. Nous ne demandons pas autre chose qu'un délai suffisant afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour justifier la construction de ce chemin. Il nous faudra attendre ces renseignements dans tous les cas, car le gouvernement ne peut entreprendre la construction avant de les avoir obtenus. Il devra faire faire des explorations et la Chambre se réunira de nouveau dans quelques mois à peine. Pourquoi n'attendrait-on pas que ces renseignements soient soumis à la Chambre.

On a prétendu qu'il fallait construire ce chemin sans retard, nos privilèges de transit étaient en danger d'être abrogés. Le ministre des Douanes a fait l'autre jour une supposition. Il a prétendu que la population du Nord-Ouest ferait preuve de déloyauté si elle expédiait ses marchandises autrement que par les voies canadiennes, nonobstant les frais additionnels qui pourrait en résulter. Mais il est certain que ces expéditeurs choisiront la route la moins dispendieuse, celle qui leur permettra de réaliser les bénéfices les plus considérables. Un argument de cette nature serait considéré comme ridicule par la population des Territoires du Nord-Ouest. Ce projet de construction de la division de l'est de ce chemin a été lancé très habilement. La compagnie était satisfaite d'obtenir une charte lui permettant de construire un chemin de fer à partir de North-Bay pour atteindre les terres à blé du Manitoba et du Nord-Ouest, mais on l'a forcé d'accepter une charte pour un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton. La compagnie n'a jamais laissé entendre qu'elle voulait construire cette division de l'est. Ses promoteurs avaient assez d'expérience en fait de chemin de fer pour savoir que cela ne pouvait se faire avantageusement; c'est pourquoi ils laissèrent l'entreprise au gouvernement. Ce dernier mordit à l'appât qu'on lui tendait et c'est pour cela qu'il veut maintenant brusquer les choses et forcer l'adoption de cette mesure avant d'avoir fourni les renseignements que le peuple est en droit d'obtenir.

L'un des membres les plus intelligents de la droite, le député de Brantford (M. Hays) a reconnu qu'il n'avait pas tous les renseignements que nous voulons tous obtenir. Il ne s'agit pas ici de construire un embranchement de quelques milles. Il s'agit de la construction d'un chemin de fer transcontinental situé exclusivement en territoire canadien et qui doit aboutir à des ports canadiens. L'entreprise porte un beau nom, et c'est ce qui lui a valu son

M. BROCK.

succès dans certains quartiers. Je ne suis donc pas surpris que le premier ministre, avec son ignorance des questions de chemin de fer, se soit laissé prendre par ces mots sonores. Mais s'il est possible qu'une partie des contribuables de ce pays soit tenue continuellement dans l'erreur, et que même la majorité d'entre eux puisse être trompée de temps à autre, cela ne peut durer éternellement. C'est pourquoi je dis que nous devrions obtenir un peu plus de ces sortes de renseignements que le premier ministre nous a promis. On prétend que si nous ne construisons pas ce chemin sans retard, nous allons causer un tort irréparable au Nord-Ouest, et que s'il n'est pas construit immédiatement, les agriculteurs du Nord-Ouest vont expédier leur grain par les voies américaines. Vont-ils expédier leur grain par les voies américaines, à des taux plus élevés que ceux qu'ils doivent payer pour l'expédier par les voies canadiennes ? Pas du tout. Les Etats-Unis ne peuvent s'emparer de notre trafic qu'en offrant de le transporter à meilleur marché que ne le font les routes canadiennes.

Qu'est-ce qui a lieu actuellement au sujet du grain ? S'accumule-t-il dans le Nord-Ouest ? Non, on en expédie chaque jour, et il en passe une plus grande quantité actuellement par les voies canadiennes qu'il n'en a jamais passé dans l'histoire de notre pays.

Et cette route offre tant d'avantages que nous voyons le peuple américain recommander à ses cultivateurs de ne pas expédier une seule livre de grain par les routes canadiennes. Mais, comme question de fait, le grain américain, suit la route canadienne et est expédié par Montréal et Québec. Il me semble que cela devrait suffire à ouvrir les yeux aux honorables députés de la droite. Plusieurs d'entre eux veulent être justes. Ce n'est pas par intérêt personnel qu'ils cherchent à faire adopter cette mesure par le parlement. Je suis obligé de supposer qu'ils se sont laissés subjugués par les paroles éloquentes de ceux qui leur ont parlé du privilège de transit. Et si l'orateur qui a traité cette question n'eut pas été le premier ministre de ce pays, j'aurais cru qu'il faisait ce discours uniquement pour produire de l'effet. Mais, j'en suis sûr, l'effet produit n'a pas été aussi fort qu'il l'espérait.

Une autre raison qui me porte à dire que nous devons procéder lentement, c'est que ce projet n'est appuyé par aucun expert en fait de chemin de fer dans ce pays. Pas un seul d'entre eux ne lui est favorable. Les ingénieurs comme les gérants de chemin de fer ont condamné l'entreprise. Tous sont convaincus que sa réalisation est une chose impossible. Pourquoi nous briserions-nous la tête contre un pareil mur de pierre quand, en attendant encore une année, nous pourrions voir s'il nous est possible ou non de construire un pareil chemin de fer, un chemin de fer du modèle indiqué par l'expert incomparable du gouvernement dans cette

Chambre, l'homme d'affaire par excellence qui a répondu à l'ex-ministre des Chemins de fer et qui, de propos délibéré, et après une longue préparation, a déclaré—et je suis bien convaincu qu'il était sincère en parlant ainsi—qu'à moins d'obtenir un chemin de fer avec des rampes comme celles qu'il a décrites, nous gaspillions notre argent en construisant ce chemin de fer. Je crois que plusieurs membres de la droite sont disposés à gaspiller l'argent des contribuables. Le ministre des Finances, celui à qui est confié la garde des finances de ce pays, dit que ce chemin de fer se construira coûte que coûte. Ce n'est pas ainsi que l'on devrait envisager une question de cette importance. Nous éprouvons beaucoup de respect pour cet honorable ministre, mais une pareille déclaration n'est pas de nature à l'augmenter.

Une autre raison qui devrait nous porter à réfléchir, c'est qu'il ne s'agit pas de tenter une expérience dont nous pourrons dès demain faire disparaître les résultats. Si ce contrat est conclu et exécuté, ce chemin nous restera sur les bras non seulement pour 50 ans, mais pour toujours. Il retardera les progrès du pays et il nous mettra dans l'impossibilité d'améliorer et de retirer les plus grands avantages possibles de nos meilleurs moyens de transport. Le gouvernement a pris le bon moyen de découvrir nos moyens de transport les plus avantageux, lorsqu'il a annoncé qu'il allait nommer une commission qui serait chargée d'étudier tous nos moyens de transport. Pour se conformer à cette promesse, il nomma une commission composée d'hommes respectables autant que distingués et en qui le pays aura pleine confiance. C'est devant eux qu'il nous faudrait faire une preuve suffisante pour leur permettre d'en arriver à une décision. Ils peuvent avoir recours aux connaissances des meilleurs experts en fait de chemin de fer, et après s'être procuré tous les renseignements possibles, toutes recommandations qu'ils pourront faire seront reçues avec considération par la Chambre et le pays.

Cette question est tellement importante que je ne serai pas surpris de voir le premier ministre se lever pour déclarer qu'il a réfléchi, que le mode proposé par l'opposition pour en arriver à obtenir les renseignements voulus est le meilleur, et qu'il nous permettra de nous occuper d'autres affaires, jusqu'à ce que nous ayons obtenu les renseignements dont nous avons besoin. Mais il est toujours difficile de reconnaître que l'on s'est trompé. Nous avons tous beaucoup d'orgueil et c'est cet orgueil qui nous empêche quelque fois de faire notre devoir. Je crois que c'est ce sentiment qui a fait agir plusieurs membres de la droite comme ils l'ont fait. Après s'être engagés, tant personnellement que comme membres d'un parti, à appuyer cette mesure, ils préfèrent perdre leur mandat plutôt que de reconnaître qu'ils sont dans l'erreur. J'éprouve un certain respect pour ce sentiment. J'aime l'homme qui sait rester ferme dans la résolution qu'il a prise, du moment que cette décision n'affecte que ses intérêts personnels.

Mais, dans le cas actuel, le perdant est le pays tout entier. Les honorables députés devraient faire passer le pays avant leurs sentiments. S'ils insistent pour faire voter ce projet, ils devront en assumer tout le blâme, comme ils espèrent en retirer toute la gloire, s'il doit en résulter. Ils ne peuvent adresser de reproches au parlement ou à l'opposition. Je dis donc que l'amendement proposé par l'honorable député de Bothwell est juste et raisonnable et il devra recevoir l'approbation du peuple canadien.

M. JOHNSTON (Cardwell) : En écoutant la lecture de l'amendement proposé par le député de Bothwell, j'ai considéré qu'il constituait la chose la plus raisonnable qu'une opposition pouvait demander à un gouvernement. J'ai cherché à me renseigner sur le tracé que devrait suivre ce chemin ainsi que sur les dépenses que le gouvernement devrait encourir pour exécuter cette entreprise, et je dois dire que je serai absolument incapable de répondre aux questions que pourront me poser à ce sujet quelques-uns de mes commettants, lorsque je retournerai dans mon comté, Et s'ils me posent des questions au sujet de ce projet, je serai obligé de leur dire que le gouvernement lui-même n'en connaît pas le premier mot. On lui a demandé dans plusieurs circonstances de dire, à $40,000,000 ou $60,000,000 près, ce que devrait coûter la construction de cette partie du chemin de Winnipeg à Moncton, et cette question est encore sans réponse. En l'absence de pareils renseignements, je considère que l'amendement proposé par le député de Bothwell, dans lequel il demande du délai, est absolument raisonnable. En retardant la décision de la question de savoir si l'on doit ou non construire ce chemin de fer, le gouvernement n'en retarde pas la construction, s'il est décidé que les travaux doivent s'exécuter. Dans l'intervalle, des explorations pourraient être faites. Si le gouvernement demandait un crédit pour subvenir aux frais d'exploration de la route proposée, je crois que ce crédit serait voté sans la moindre opposition de la part des membres de la gauche.

Le député de Norfolk-nord nous a dit que les explorateurs étaient actuellement à l'œuvre, et je me demande quels sont ces explorateurs ? Comme c'est le gouvernement qui doit construire cette partie du chemin, on serait naturellement porté à croire que ces explorateurs, qui sont actuellement à l'ouvrage, sont au service du gouvernement. Cependant, on nous dit que c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui est en train de faire explorer ce tracé. Si je comprends bien, le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement doivent surveiller la construction de cette division de l'est. Le peuple cana-

dien est intéressé à savoir quelle sera cette route et ce que coûtera ce chemin ; par conséquent, les explorateurs qui sont envoyés dans cette partie du pays devraient être au service du gouvernement fédéral.

Le Grand Tronc doit tenir le gouvernement à sa merci, car ce dernier ne veut consentir à accepter aucun amendement à l'arrangement actuel. Il ne peut nous dire à $60,000,000 près combien coûtera cette partie du chemin de Winnipeg à Moncton. Le discours prononcé hier par le ministre des Douanes est, à mon avis, le plus faible que j'aie jamais entendu. Il a parlé d'expéditeurs poussant l'amour de leur pays jusqu'au point d'expédier leur grain par les routes canadiennes. J'ai vendu beaucoup de grain, et je me suis toujours contenté de le porter à l'élévateur et d'essayer d'en obtenir le prix le plus élevé possible. Ce n'est pas aux cultivateurs qu'il appartient de dire de quelle manière le grain sera expédié; il apporte son grain à l'élévateur—et le nombre de ces derniers est beaucoup plus considérable dans l'ouest que dans Ontario—et c'est au propriétaire de l'élévateur, ou aux acheteurs, aux endroits où le grain s'accumule, qu'il appartient de dire par quelle route le grain sera expédié, et il est beaucoup plus facile pour une compagnie de chemin de fer d'indiquer aux propriétaires d'élévateurs les avantages qu'ils peuvent retirer en se servant d'une certaine route, que d'indiquer ces avantages aux agriculteurs de ce pays.

Je n'ai jamais entendu un homme de l'expérience du ministre des Douanes commettre une plus grave erreur que lorsqu'il nous a parlé de ce producteur de mille boisseaux de blé indiquant de quelle manière ce grain devra être expédié.

Du moment que le producteur obtient un prix raisonnable pour sa marchandise, il n'a pas autre chose à dire. Je suis aussi loyal que n'importe quel autre citoyen d'Ontario ou des autres provinces. Cependant, je n'ai jamais demandé où mon blé serait expédié une fois qu'il a quitté l'élévateur. Le propritaire d'élévateur choisit la route qui lui coûte le moins cher. J'espérais que le gouvernement retarderait la construction de la division de l'est de ce chemin jusqu'à ce qu'il eût obtenu les renseignements nécessaires pour déterminer où et comment il doit être construit et ce qu'il coûtera.

Le député de Norfolk (M. Charlton) nous a dit que le chemin devra avoir certaines rampes et certaines courbes déterminées, car autrement il serait absolument inutile. J'ignore ce qu'il appelle une courbe prononcée sur un chemin de fer, mais je sais ce que cela veut dire lorsqu'il s'agit du jugement de quelqu'un. Il lui suffit de quelques jours pour changer d'idée et pour adopter une attitude absolument différente de celle qu'il aurait prise quelques jours auparavant. S'il permet des changements aussi rapides dans les chemins de fer, j'ai bien peur que

cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique ne soit très risquée.

Je supplie le gouvernement d'adopter l'amendement proposé par le député de Bothwell (M. Clancy). Cela servirait au moins à démontrer à l'opposition et au pays que le gouvernement n'a pas l'intention de lier le pays à cette énorme dépense sans savoir où passera ce chemin et ce qu'il devra coûter. Il n'y a pas un cultivateur, pas une municipalité et pas une autre institution au Canada, si ce n'est le gouvernement fédéral, qui voudrait soumettre un pareil projet avant de savoir ce qu'il devra coûter, où ce chemin devra passer, et s'il pourra être construit ou non.

On parle de faire perdre le temps de la Chambre. C'est le gouvernement qui nous fait perdre du temps en soumettant une mesure dont il ne connaît pas le premier mot. Le député de Brant (M. Heyd) à eu le courage de reconnaître qu'il n'en connaisait pas le premier mot. Je suis dans son cas ; j'ignore où ce chemin devra passer, et je désirerais beaucoup le savoir, car on me questionnera à ce sujet quand je serai de retour dans mon comté, et je voudrais pouvoir être en état de répondre en connaissance de cause. Si je ne puis répondre de cette manière, il me faudra dire que le gouvernement ne peut le faire. Ce dernier est incapable de nous dire, à 40 ou 60 millions près, ce que ce chemin de fer coûtera, et il ignore également, à 40 ou 50 milles près, où il devra passer. Il a un point de départ et un point d'arrivée et c'est tout ce qu'il sait.

M. SPROULE : C'est probablement la dernière chance que nous ayons de conseiller au gouvernement d'agir avec lenteur et d'une manière intelligente et conforme aux principes d'affaires avant d'engager la responsabilité du pays dans cette vaste entreprise. Tous les hommes intelligents se demanderont : les membres de la Chambre des communes étaient-ils justifiables d'appuyer le gouvernement pour cette mesure ?

M. CHARLTON : Et les trois quarts d'entre eux répondront dans l'affirmative.

M. SPROULE : Cette remarque est à peu près de la valeur des renseignements que l'honorable député nous a fournis sur la question des chemins de fer. Il répond à une question avant de la connaître, ou en se basant sur des données qui ne justifieraient pas un citoyen ordinaire d'entreprendre la construction d'une grange devant coûter $1,000 ; cependant, ce projet coûtera 100 millions de dollars au Canada. Si c'est là tous les renseignements dont l'honorable député a besoin, je le félicite de la facilité avec laquelle le gouvernement peut le satisfaire lui et ses commettants, quant à ce qui concerne une question de cette importance.

M. CHARLTON : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) a pris une plaisanterie un peu trop au sériux.

M. SPROULE : Le discours que l'honorable député a prononcé l'autre soir doit-il être considéré comme une plaisanterie, ou bien nous occupons-nous dans le moment d'une affaire peu importante ? La conduite de l'honorable député est-elle déraisonnable, lorsqu'il cherche à engager la responsabilité du pays dans une entreprise aussi importante, et ne peut-il traiter la question plus sérieusement ? Il ne la considère pas au point de vue des affaires, il semble plutôt croire qu'il est ridicule de la part du gouvernement de soumettre cette entreprise, et que les membres de cette Chambre doivent l'accepter sans murmurer.

L'avis donné par le député de Bothwell est aussi important qu'il vient à propos ; les conseils ne sont jamais déplacés à l'origine d'une nouvelle entreprise. Des intérêts importants dépendent de cette entreprise. Il s'agit d'un chemin de fer transcontinental qui sera appelé à transporter les produits de la moitié d'un continent, soit à bon marché ou à un prix élevé, et c'est des avantages qu'il offrira sous ce rapport que dépendra la prospérité de ceux qui auront contribué à sa construction. Pour les producteurs de grain, il est important que ce soit un chemin comme le veut le député de Norfolk (M. Charlton), ayant peu de courbes et des rampes douces, ainsi qu'une voie parfaite sous tous les rapports. Ce sont là les qualités qu'il devra avoir, s'il doit être appelé à transporter les produits à un prix rémunérateur pour le producteur des provinces de l'est du Canada qui a placé son argent dans cette entreprise, ainsi que pour le cultivateur de l'ouest, qui s'en sert pour expédier son grain.

Il faut également que ce chemin soit le plus parfait possible pour que le consommateur puisse s'en servir, car ce dernier sera appelé à payer une partie du coût du chemin comme le producteur. Ainsi donc, de quelque point qu'on envisage la question, on constate qu'il s'agit d'une entreprise importante et il convient que nous donnions des conseils au gouvernement qui est sur le point de s'engager à l'exécuter. Qui est tenu de fournir ces renseignements ? Quel est le devoir du parlement ? Il y a dans cette Chambre 213 députés qui s'efforcent de se rendre compte de la nature de l'entreprise dans laquelle le gouvernement est en train de lancer le pays. Du moment que ce dernier soumet un projet au parlement, son devoir est de lui fournir les renseignements qui peuvent lui permettre de se prononcer sur la question en connaissance de cause, et cela avant d'engager la responsabilité du pays. Le gouvernement a-t-il suivi cette ligne de conduite ? Nous nous plaignons qu'il ne l'a pas fait. Il est vrai que le premier ministre nous a dit qu'il existait des montagnes de renseignements, mais les membres de cette Chambre n'ont pu en profiter, car ces renseignements n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre. Si le premier ministre et ses collègues savent où se trouve cette montagne de renseignements, ils manquent à leur devoir en ne la produisant pas, afin de permettre à tous les députés de se renseigner par eux-mêmes et de se rendre compte s'il convient ou non de se lancer dans cette gigantesque entreprise. Quels renseignements nous ont-ils fournis ? Ils nous ont soumis certains renseignements ; mais après examen, nous avons constaté que ces renseignements se résumaient à des rapports de missionnaires qui ont traversé cette partie du pays il y a cent ans passés, et qui n'avaient aucune idée de ce que pourraient être les besoins de notre civilisation actuelle dans cette région, et qui s'occupaient non de se procurer des renseiments pour les générations futures, mais plutôt de fournir des renseignements concernant le genre de vie dans lequel ils étaient engagés, ainsi que sur les destinées futures de ce pays. Nous voulons aujourd'hui obtenir des renseignements qui puissent nous permettre de faire notre devoir comme membres de cette Chambre, lorsqu'il s'agit de combattre ou d'approuver cette mesure.

On nous a aussi fournis d'autres bribes de renseignements fournis par des voyageurs, des excursionnistes, des chasseurs, des gens qui étaient allés à la recherche du bois de construction, mais dans 49 cas sur 50, je crois pouvoir dire sans exagération que ce n'était pas là le genre de renseignements dont nous avions besoin pour nous permettre d'entreprendre la construction d'un grand chemin de fer transcontinental. Ils nous soumet quelques renseignements sur la flore de cette partie du pays, sur ses magnifiques rivières, ses forêts d'épinette, que l'on ne trouve que dans une étendue de territoire comparativement limitée, mais l'étude faite de cette partie du pays nous justifie de dire que les rapports ne nous offrent aucun renseignement pratique.

Nous n'avons pas de renseignements de la part d'ingénieurs qui ont visité cette partie du pays et qui nous en font connaître la topographie. Nous avons besoin de savoir aujourd'hui si cette région est montagneuse ou unie, si son sol est rocailleux ou d'alluvion. Il est vrai qu'une partie de ce territoire renferme de la terre d'alluvion, mais la plus grande partie de la région que devra traverser ce chemin est absolument inconnue des membres de cette Chambre.

Si on possède d'autres renseignements sur ce pays, pourquoi ne les a-t-on pas rassemblés et produits pour que la Chambre puisse les étudier ? Les informations que le gouvernement nous a données nous permettent à peine de nous faire une idée de la question et ne suffisent pas pour permettre à un homme intelligent de dire s'il doit appuyer ou combattre le projet ministériel. Il s'agit ici d'une entreprise que tous les Canadiens devraient pouvoir comprendre. Le gouvernement et ses partisans sont supposés représenter au moins la moyenne de l'intelligence du pays puisqu'ils ont été élus com-

me représentants du peuple. Il est donc important pour eux et pour leur réputation de bien étudier la question avant d'engager la responsabilité du pays.

Il s'agit d'un grand chemin de fer transcontinental destiné à transporter les produits de la moitié d'un continent. Si on nous donne un chemin comme celui que nous devons avoir, il transportera ces produits à bon marché et avec profit. Si nous ne pouvons pas avoir un chemin comme celui qu'il nous faut, sans y consacrer des sommes trop considérables, et si nous persistons à vouloir le construire, nous commettons une mauvaise action. Pour la population actuelle et pour la population future, pour les cultivateurs de l'ouest et les consommateurs de l'est, il est important que nous n'agissions pas à la hâte et que nous ayons tous les renseignements nécessaires avant de prendre une décision. Le succès ou l'insuccès de l'entreprise dépend de la nature du chemin.

Quels renseignements authentiques avons-nous pour affirmer qu'il est possible de construire un chemin comme celui que nous devons avoir, pour en faire une entreprise commerciale profitable ? Quels sont les experts qui se sont prononcés sur ce point ? Quel est le spécialiste ou l'ingénieur qui a visité ce pays? Il n'y en a pas. Cependant, on voudrait que nous nous prononcions sur cette grande entreprise en l'absence de tous renseignements positifs. Comme représentants des comtés de l'ouest de ce pays, nous demandons à être éclairés. Nous le demandons pour l'avantage de nos électeurs, pour l'avantage de ceux qui se serviront de ce chemin plus tard et nous le demandons afin de savoir à quoi nous engageons le pays.

Même s'il n'y avait pas autre chose que la question financière à considérer, il serait du devoir du gouvernement de nous fournir les renseignements demandés. Une entreprise qui entraînera une dépense de cent ou cent cinquante millions de dollars est assez importante pour que nous prenions toutes les précautions nécessaires. Quelles en seront les conséquences ? Notre crédit à l'étranger en sera affecté. Notre dette nationale en sera augmentée. Toute la population, nos cultivateurs, nos ouvriers, nos hommes de profession seront grevés d'une taxe d'au moins $125 par famille de cinq membres.

Pour toutes ces raisons, n'est-il pas prudent de se hâter lentement. Ces renseignement sont importants pour les cultivateurs de l'ouest parce qu'on leur a fait croire que ce nouveau chemin de fer transportera leur grain à meilleur marché que les chemins de fer actuels. Ils savent ce qu'ils ont à payer aujourd'hui pour expédier leurs produits sur les marchés de l'univers. Mais on leur a laissé espérer que lorsque le pays aura approuvé cette entreprise, ils paieront 2, 3, ou 4 cents de moins par boisseau pour l'expédition de leurs produits.

Le gouvernement nous dit que ce chemin devra être du modèle le plus parfait et en présence de cette déclaration, nous sommes portés à nous demander si les ressources du pays seront suffisantes pour nous permettre de construire un pareil chemin de Winnipeg à Moncton. Nous ignorons absolument ce qu'il devra coûter, et le gouvernement refuse de nous fournir les renseignements qui pourraient nous permettre de nous prononcer en connaissance de cause. Nous lui demandons une dernière fois de fournir ces renseignements à la Chambre. Si cette entreprise doit avoir le résultat que plusieurs prévoient, elle ne réussira jamais. Et si elle devait porter un coup fatal au crédit de notre pays ; si, après avoir imposé une taxe sur chaque homme, chaque femme et chaque enfant canadien, on venait à constater que nous avons manqué de prudence, c'est alors que les contribuables de ce pays seraient en droit de tenir le gouvernement responsable de s'être lancé tête baissée dans ce projet, en refusant d'écouter les sages conseils que voulait lui donner l'opposition dans cette Chambre. Que le gouvernement en appelle au peuple et qu'il cherche à faire approuver sa politique par les électeurs de ce pays.

Mais je le mets au défi de le faire, car je sais bien qu'il ne l'oserait pas. Si les honorables ministres sont disposés à accepter ce défi, nous ne parlerons plus de renseignements. Nous nous contenterons de soumettre le fait aux électeurs afin de les mettre en état de dire si nous avons raison et si le gouvernement est dans l'erreur.

Il est bien évident que le gouvernement engage la responsabilité du pays dans cette entreprise avant que le peuple ait eu l'occasion de se prononcer sur cette question, et dans ce cas, il est de notre devoir d'essayer de les amener, puisque nous ne pouvons les y obliger, à fournir les renseignements que le pays demande. Nous nous adressons au gouvernement pour la dernière fois. Il ne répondra peut-être pas à l'appel, mais le jour ne tardera pas à arriver où les électeurs de ce pays feront entendre leurs voix plus puissantes que le tonnerre, condamnant le gouvernement et sa politique imprudente et imprévoyante sur cette question. Pour la dernière fois, nous demandons au gouvernement de se hâter lentement avant d'engager la responsabilité du pays dans cette énorme dépense.

M. LOGAN : En écoutant les remarques que vient de faire l'honorable député (M. Sproule), il est difficile de supposer qu'il y a 15 ans passés, cet honorable député adoptait dans cette Chambre une attitude absolument différente de celle qu'il a préconisée aujourd'hui avec tant de vigueur. Il y a 15 ans passés on proposait de dépenser $4,000,000 de l'argent public pour construire un chemin de Harvey à Salisbury ou Moncton ; et on proposa alors une résolution dans laquelle il était dit qu'aucune exploration n'avait été faite, que l'on ne connaissait absolument rien de la région que devait

traverser ce chemin de fer, qu'aucun ingénieur n'avait jamais visité ce territoire et que par conséquent il était prématuré d'imposer au pays la dépense qu'entraînerait la construction de cette ligne. Le député de Grey-est (M. Sproule) vota contre la résolution.

M. SPROULE : Ai-je voté pour ou contre la résolution ?

M. LOGAN : Vous avez voté contre l'amendement demandant un délai jusqu'à ce qu'on eut obtenu des renseignements. Cet amendement avait été proposé par M. Weldon qui représentait à cette époque la ville de Saint-Jean ; il demandait d'attendre que des explorations fussent faites et l'honorable député de Grey-est vota contre cet amendement.

M. SPROULE : L'honorable député approuve-t-il ce vote ?

M. LOGAN : Je ne suis pas ici pour approuver ou désapprouver les votes de l'honorable député, mais pour démontrer ses inconséquences.

M. SPROULE : L'honorable député peut-il dire si j'ai bien fait ou mal fait de voter ainsi ?

M. LOGAN : Je le laisse juge de sa conduite, mais n'empêche que nous avons ici la preuve de ses inconséquences. La construction de ce chemin de fer n'était pas urgente ; rien ne pressait, mais l'honorable député de Grey-est repoussa cet amendement et pour sa part il était prêt à entreprendre la construction de l'embranchement Harvey-Salisbury, sans arpentages et sans estimations du coût de l'entreprise.

L'honorable député (M. Sproule) était membre de cette Chambre quand fut votée la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je voudrais savoir si le gouvernement du jour possédait sur la division ouest de ce chemin plus de renseignements que n'en possède le gouvernement actuel concernant le Grand-Tronc-Pacifique. Il sait bien le contraire ; il sait comme moi que le gouvernement conservateur d'alors n'avait pas sur le chemin de fer Canadien du Pacifique autant d'informations que le gouvernement actuel en possède concernant le Grand-Tronc-Pacifique.

Je crois que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) est sincère dans ses convictions et j'aime toujours à l'entendre quand il prend la parole dans cette Chambre. Il nous a dit aujourd'hui même qu'en achetant une chaîne, il faut en déterminer la valeur par la force du plus faible chaînon. J'admets cela. Si nous appliquons ce principe à la question qui nous occupe, quels résultats avons-nous. Nous avons des monceaux de renseignements concernant le pays entre Winnipeg et Québec. Le ministre de l'Intérieur nous a exhibé une carte qui démontre que ce pays a été arpenté et exploré en tous sens. Les renseignements les plus précis nous ont été fournis par les ingénieurs et autres——

M. CASGRAIN : S'il en est ainsi, pourquoi le gouvernement ne peut-il pas nous donner une estimation du coût probable de ce chemin ?

M. LOGAN : L'honorable ministre des Finances nous en a fourni une et mon honorable ami devrait s'en contenter.

M. CASGRAIN : Oh, non.

M. LOGAN : Je regrette que mon honorable ami ait été absent, mais s'il veut relire le discours de l'honorable ministre des Finances, il trouvera tous les renseignements qu'il désire. Je dis donc que nous possédons tous les renseignements nécessaires sur le territoire a l'est de Winnipeg, et le plus faible chaînon est celui qui s'étend de North-Bay à Winnipeg, et cependant l'honorable député (M. Brock) et tout son parti étaient prêts à venir en aide au Grand Tronc pour la construction de cette partie du chemin. Tous les renseignements que nous possédons font voir que sur toute cette étendue depuis Québec jusqu'à 400 milles de Winnipeg le Canada possède un superbe héritage riche en ressources agricoles, minières et forestières.

Il est admis qu'à partir de cet endroit le pays n'est pas aussi propice, et cependant c'est à travers ce territoire le moins favorisé, entre North-Bay et Winnipeg, que l'honorable député (M. Brock) voulait avoir un chemin de fer. Que serait-il arrivé, si son vœu s'était réalisé ? Le trafic du pays, au lieu d'être dirigé vers des voies canadiennes, aurait pris la route des Etats-Unis.

Les renseignements que nous possédons démontrent que nous manquerions à notre devoir en ne donnant pas à cette partie du pays les moyens de développer les richesses agricoles minières et forestières qu'elle renferme. Je suis surpris de voir le représentant d'une ville de progrès comme Toronto demander de remettre à demain, à plus tard, l'exécution d'une pareille entreprise.

Il faut envisager cette question au point de vue élevé de l'intérêt national. Ce chemin ne passe pas dans ma province, mais nous ne l'approuvons pas comme citoyens de la Nouvelle-Ecosse, mais comme Canadiens. Le temps des hésitations est passé, et le moment est arrivé de travailler énergiquement au développement des ressources du pays. Voilà pourquoi nous approuvons ce bill.

Il y a à peine une heure, je causais avec un conservateur éminent de l'ouest et il me disait qu'il voyait avec regret ses amis dans la Chambre des communes, combattre ce chemin de fer, car tous ceux qui connaissent l'ouest savent qu'il nous faut, non pas un, mais trois ou quatre chemins de fer transcontientaux, pour le développement de l'ouest seulement, sans parler du développement du nord de Québec et d'Ontario. Je ne comprends pas que des hommes qui ont

approuvé la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique manquent de logique au point de combattre la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable député de Toronto-centre nous a parlé des expéditeurs qui vont s'informer auprès des agents du Grand-Tronc-Pacifique de la route la plus économique pour l'expédition de leur grain. Nous admettons que ces expéditeurs chercheront la route la plus économique; mais mon honorable ami ignore-t-il que grâce à l'arrangement que nous avons fait, non seulement ce grain devra être transporté dans un port canadien au même prix que dans un port américain, mais que de plus il devra être envoyé à destination, à Liverpool, Manchester, Southampton, ou ailleurs, de l'autre côté de l'Atlantique, au même prix que s'il était expédié d'un port américain ? Si cette condition est imposée au Grand-Tronc-Pacifique ce serait insulter au patriotisme des populations de l'ouest que de supposer qu'ils expédieront leur grain à Liverpool par les ports américains, quand ils pourront l'expédier par les ports canadiens aux mêmes conditions. Il ne faut pas connaître le patriotisme des cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest pour émettre une pareille supposition. Cette condition fait partie du contrat et elle sera respectée. Mon honorable ami dit que nous n'avons pas de rapports d'ingénieurs et il nous demande d'attendre. Or l'ingénieur le plus éminent du Canada est, sans conteste, sir Sandford Fleming. Il a été le principal ingénieur de l'Intercolonial et le principal ingénieur du chemin de fer Canadien du Pacifique et il connaît peut-être mieux que qui que ce soit au Canada, les conditions de ce pays, et cependant, il a approuvé la construction de ce chemin de fer entre Winnipeg et Québec.

M. BROCK : Produisez ce rapport.

M. LOGAN : L'honorable député a dû lire les entrevues qu'il a données à plusieurs journalistes du pays; ses opinions ont même été combattues par certains journaux conservateurs. Il déclare que la route est praticable et que les difficultés ne sont ni graves ni insurmontables. Que nous faut-il de plus que le témoignage du premier ingénieur du pays ? Qu'avons-nous besoin de l'opinion d'autres ingénieurs de moindre réputation ?

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit que nous avons peur d'aller devant les électeurs sur cette question. Pour ma part, je ne crois pas à des élections prochaines, mais nous aurions pu faire un appel au peuple avant qu'il fût question du Grand-Tronc-Pacifique. Cela ne ressemble guère à de la lâcheté de notre part, puisque nous soumettons le projet au parlement, quand nous aurions pu nous présenter devant les électeurs et leur demander simplement de se prononcer sur la meilleure administration que le pays aie jamais eue.

M. SPROULE : Vos chances auraient été meilleures sans cela.

M. BENNETT : Ils n'auraient pas eu le nerf de la guerre.

M. LOGAN : Nous n'avons pas agi en lâches en soumettant le projet dès maintenant. Le gouvernement demande à la population d'avoir confiance dans l'avenir du Canada et d'aider au développement du nord du pays. Que répondent à cela nos adversaires ? Le chef des conservateurs dans la province de Québec parle de ce pays comme d'une région sous-actique; un autre député l'appelle le pays des pins et des bouleaux rabougris. Les géologues et les ingénieurs en parlent comme d'un pays d'immenses ressources destiné à devenir une partie du Canada aussi importante que l'est aujourd'hui la province d'Ontario. Quand nous en appellerons au peuple, nous lui soumettrons avec confiance cette question du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable député de Toronto-centre dit que si nous voulions mettre de côté tout esprit de parti, il en ferait autant. S'il pouvait se dépouiller de ses préjugés politiques, il serait le premier à acclamer ce projet du gouvernement. Un représentant de la ville de Toronto ne doit pas être un homme à vues étroites ; il devrait avoir des idées larges, et si mon honorable ami était exempt de préjugés mesquins il serait en faveur du Grand-Tronc-Pacifique.

Nos adversaires font le calcul de ce qu'il en coûtera à chaque famille d'Ontario si ce projet est mis à exécution. Supposons qu'ils aient raison et demandons-nous si ce que ce projet nous rapportera ne mérite pas ce sacrifice. D'ailleurs si la réalisation de cette entreprise entraîne une taxe pour chaque famille d'Ontario, de combien plus ne serions-nous pas taxés si la contre-proposition du chef de l'opposition était acceptée ? Et que nous donnerait l'exécution de ce projet ? Depuis l'Atlantique jusqu'à Winnipeg, nous n'aurions pas un seul mille de chemin de fer de plus; pas une acre de terre ne serait ouverte à la colonisation; il ne nous amènerait pas un colon de plus, n'augmenterait pas d'un sou les ressources du pays. Le Canada continuerait à n'être qu'une étroite lisière le long de la frontière américaine.

Quand nous nous présenterons devant les électeurs, M. le président, nous le ferons avec la conscience d'avoir fait une bonne action, et avec la certitude d'être approuvés par les loyaux électeurs du Canada qui désirent ouvrir à la colonisation les riches régions qui ne sont habitées actuellement que par les sauvages et les fauves. Après les élections le gouvernement reviendra ici avec une majorité augmentée et nos adversaires, s'ils continuent à se faire les partisans d'un Petit-Canada, se trouveront :

Dispersés comme les grains de sable et les feuilles quand les violentes rafales d'octobre les saisissent dans leurs tourbillons et les jetent à la mer.

M. SPROULE : L'honorable député de Cumerland cherche à ridiculiser les inconséquences du représentant de Grey-est. Voilà un mot que les honorables députés de la droite ne devraient jamais prononcer. Depuis le berceau jusqu'à la tombe, toute leur vie n'est qu'une inconséquence perpétuelle. Toutes les pierres millières de leur carrière sont autant d'épitaphes à la mémoire des principes qu'ils ont enterrés sur leur route. Ils nous parlent de leur politique, mais les principes qu'ils prêchent au peuple ne valent pas ceux qu'ils affichent ici. Jamais on n'a vu un groupe d'hommes plus saturés d'inconséquences que les libéraux du Canada.

Quelle inconséquence y avait-il de ma part à approuver la construction de l'embranchement Salisbury ? Ce tracé n'avait pas été arpenté d'un bout à l'autre ; mais nous connaissions la nature de chaque acre de terrain ; tout le chemin ne devait pas avoir plus de 100 milles de longueur.

M. LOGAN : 113 milles.

M. SPROULE : Les ingénieurs avaient fait leurs rapports et le pays était aussi connu que n'importe quelle partie d'Ontario ou de Québec. Y avait-il inconséquence de ma part à approuver une entreprise qui a coûté, prétend-il, $4,000,000, mais dont le coût était alors estimé entre $2,000,000 et $3,000,000 ? Si j'ai eu tort d'agir ainsi, avec tous les renseignements que nous possédions alors, combien plus coupables sont ceux qui veulent lancer le pays dans une entreprise qui coûtera $150,000,000, pour la construction de 3,000 milles de chemin de fer sans que nous ayons aucun des renseignements indispensables.

L'honorable député dit aussi que j'ai approuvé la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il oublie d'ajouter qu'avant de voter cette entreprise, on avait dépensé plus de $3,000,000 en arpentages et explorations pour se procurer tous les renseignements que nous devrions avoir sur l'entreprise actuelle et que nous n'avons pas. Quelle inconséquence y avait-il à approuver la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique quand nous avions devant nous les rapports d'ingénieurs éminents et d'experts qui avaient étudié la question pendant plusieurs années, et auxquels le pays avait payé entre $3,000,000 et $5,000,000 ?

Mais même si la construction de ce chemin avait été ordonnée avant d'avoir tous les renseignements nécessaires, les conditions d'alors n'étaient pas comparables à celles d'aujourd'hui. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique était une des conditions de la Confédération. C'était à cette condition que le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise étaient entrés dans la Confédération. Que l'entreprise fût avantageuse ou non, il fallait la mettre à exécution. Mais même dans ces circonstances le gouvernement du jour prit le précaution de faire faire des arpentages et des explorations avant d'entreprendre la construction de ce chemin qui ne pouvait pas être retardée. Non seulement il fallait le construire pour obéir à la constitution, mais il était aussi indispensable pour pénétrer dans le Nord-Ouest par une route canadienne. Nous ne pouvions alors pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest qu'en passant par les Etats-Unis et nous savons tous qu'en 1885, quand il fallut envoyer des troupes dans le Nord-Ouest pour reprimer la révolte, nous n'avons pas pu les envoyer par le Sault-Sainte-Marie parce qu'il fallait, pour cela, passer sur le territoire américain.

La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique était urgente ; le commerce de ce pays prenait la route de Minnéapolis, Saint-Paul et Chicago ; l'est du Canada perdait tout les avantages de ce trafic. Nos immigrants étaient arrêtés par les agents américains, en passant par les Etats-Unis, et bien souvent on les décidait a s'établir dans le nord-ouest américain, au lieu du nord-ouest canadien. Il était donc nécessaire de construire immédiatement ce chemin de fer, mais malgré cela, il dépensa au delà de $2,000,000 à faire faire des explorations avant de commencer les travaux. Nous travaillions alors à garder le Canada pour les Canadiens, pendant que nos adversaires prédisaient la ruine et la banqueroute ; ils disaient partout qu'il n'y avait pas au monde un pays qui ne fût préférable au Canada. Ils faisaient office d'agents d'immigration pour les Etats-Unis. On allait jusqu'à orner la couverture des brochures publiées par le département de l'immigration à Washington, des portraits des chefs de l'opposition libérale, dans le parlement canadien. Cela ne peut pas être nié. J'ai vu moi-même une de ces brochures, contenant le portrait de l'honorable Edward Blake et un de ses discours, dont on se servait pour induire les immigrants à aller dans les Etats-Unis au lieu de venir dans le nord-ouest canadien.

Pendant que nous faisions tous nos efforts pour construire ce chemin de fer nos adversaires mettaient tout en œuvre pour en empêcher la construction et pour nuire à leur pays.

Y a-t-il aujourd'hui la même urgence ? Nous avons deux lignes canadiennes qui vont dans le Nord-Ouest. On peut y pénétrer par des voies entièrement canadiennes. Nous n'avons à redouter aucune ingérence de la part de nos voisins. Le courant de l'immigration se dirige de notre côté. Les causes qui rendraient nécessaire la construction immédiate du chemin de fer Canadien du Pacifique n'existent plus, et le parlement n'est pas excusable de faire preuve d'un tel empressement. Le gouvernement est en état de se hâter lentement et d'agir en parfaite connaissance de cause. C'est parce qu'il ne veut pas prendre le temps nécessaire que, dans l'intérêt du pays, nous lui demandons de ne pas se lancer en aveu-

gle dans cette entreprise sans en connaître le coût et sans s'être procuré tous les renseignements nécessaires.

M. CASGRAIN : L'honorable député de Cumberland, a cherché à faire croire que sir Sandford Fleming avait entièrement approuvé le projet actuellement soumis à la Chambre. Il est à propos de rapporter ce que dit cet éminent ingénieur pour voir si les faits corroborent la prétention de mon honorable ami. Avec la permission de la Chambre, je vais citer quelques extraits qui se rapportent plus immédiatement à la question que nous discutons en ce moment.

M. CHARLTON : De quel journal ?

M. CASGRAIN : C'est le " News " de Toronto qui reproduit l'interview que sir Sandford Fleming a donné au " Herald " de Montréal, il y a déjà quelque temps. Voici ce qu'il dit :

C'est un vaste projet affectant la prospérité de tout le pays et le bien-être de dix millions d'individus qui plus tard occuperont les vastes régions habitables de l'intérieur. Il n'est pas surprenant que j'aie écouté sir Wilfrid Laurier avec un vif intérêt. Le sujet n'est pas nouveau pour moi. A titre de fonctionnaire public, j'ai consacré les meilleures années de ma vie à des entreprises publiques destinées à ouvrir à la colonisation de nouveaux districts dans presque toutes les provinces du Canada. Il y a 41 ans je me posais à peu près les mêmes questions que celles qui sont aujourd'hui soumises au parlement et j'y ai répondu dans une petite brochure éditée par le professeur H. Y. Hind, de l'Université Trinity, Toronto, et publiée par Scobie et Balfour, Toronto, 1862. Mon sujet était "L'ouverture d'une grande artère de communication, du Canada à l'océan Pacifique en territoire britannique." Rappelez-vous qu'à cette époque le Canada était borné virtuellement à l'ouest par le lac Huron, et comme je me risquais à regarder au delà des grands lacs beaucoup de gens ont dû me prendre pour un visionnaire. Moins de dix ans après, la construction du premier chemin de fer transcontinental canadien était décidée, et quelques temps après, le livre du professeur Grant, "Ocean to Ocean" donnait aux Canadiens un premier aperçu de la grandeur de leur pays. Au cours de la période décennale suivante j'ai eu la bonne fortune de conduire la première expédition à travers les montagnes, en suivant la ligne actuelle, et deux ans plus tard, j'assistais à la pose du dernier rail qui devait relier les deux océans, par le Canadien du Pacifique. Avec de tels souvenirs encore frais dans la mémoire, on conçoit avec quel intérêt et quelle satisfaction j'ai écouté, des tribunes de la Chambre des communes, le premier ministre du Canada expliquer le grand projet du gouvernement pour la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental.

Je ne vois rien dans ce qui précède, qui soit de nature à recommander l'entreprise à la confiance de la Chambre ou du pays.

Sir Wilfrid prononça un puissant plaidoyer en faveur d'une voie ferrée pour relier les prairies à blé avec le littoral, et transporter le blé par des voies canadiennes. Ensuite M. Charlton, du côté du gouvernement, expliqua plus au long le projet et annonça qu'il ne s'agissait pas d'un chemin de fer ordinaire, mais d'un chemin de fer de première classe, avec des pentes très douces, ou sans pentes, construit et outillé de la manière la plus parfaite possible, pour répondre aux besoins du jour.

On remarquera que sir Sandford Fleming rapporte les paroles de l'honorable député de Norfolk-nord, mais il ne va pas jusqu'à compromettre sa réputation d'ingénieur en corroborant ces paroles.

Je ne crois pas qu'il prenne la responsabilité de rien de ce qui a été dit l'autre jour par l'honorable député de Norfolk-nord. Il continue ainsi :

Je donne à ce projet la plus entière approbation——

C'est-à-dire, si les affirmations de l'honorable député de Norfolk-nord sont fondées et si ses chiffres sont exacts.

—convaincu que je suis que si un chemin de fer de ce modèle est construit entre la région des prairies et le port de Québec, il sera d'un avantage inappréciable pour tout le Canada, pour toujours.

Cela veut dire que s'il est possible de construire un chemin de fer sans pentes ou n'ayant que des pentes très douces, un chemin de fer de première classe sous le rapport de la construction et de l'outillage, sir Sandford Fleming et tous les Canadiens se déclareront immédiatement en faveur de cette entreprise. Mais sir Sandford Fleming, ne se compromet pas. Il a sans doute le souci de sa réputation, et il ne veut rien dire qui puisse lui porter atteinte. C'est probablement pour cela qu'il ne prend pas la responsabilité des assertions de l'honorable député de Norfolk-nord.

M. CHARLTON : Mon honorable ami ingnore-t-il que dans une entrevue publiée par le " Chronicle " d'Halifax, sir Sandford Fleming approuve entièrement le projet?

M. CASGRAIN : Il s'agit de la même entrevue. Je vois que l'honorable député s'est laissé prendre comme bien d'autres. Moi-même, au premier abord, j'ai cru que sir Sandford Fleming approuvait le projet sans réserve. Mais si on lit cet écrit attentivement, il est facile de voir que sir Sandford Fleming n'approuve rien du tout. Cette entrevue a été très habilement rédigée——

M. CHARLTON : L'honorable député ne m'a pas compris. Je lui ai demandé s'il sait que sir Sandford Fleming approuve l'action du gouvernement dans une entrevue avec un écrivain du " Chronicle " d'Halifax. J'ai fait demander le journal et je vais citer cette entrevue.

M. CASGRAIN : J'ai répondu à cela que l'entrevue que je cite est une reproduction de celle que sir Sandford Fleming a donnée au " Chronicle " d'Halifax. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) m'informe qu'il a appris de sir Sandford Fleming que c'est lui-même qui a adressé cette en-

trevue au "News" de Toronto, après l'avoir revue et corrigée. Ainsi ce sont bien les idées et les opinions de sir Sandford Fleming que je donne à la Chambre, et je répète qu'il ne veut pas prendre la responsabilité des affirmations, des chiffres et des conclusions de l'honorable député de Norfolk-nord. J'ai dit qu'à première vue, j'ai cru aussi que cet ingénieur approuvait le projet, et je me suis demandé ce qui avait pu le faire changer ainsi d'opinion ; car si je me rappelle bien, et si j'ai été bien renseigné, quand le projet a été rendu public pour la première fois, il l'a condamné.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a été mal renseigné.

M. CASGRAIN : J'en doute, car mes renseignements sont puisés à bonne source. Dans tous les cas, je crois avoir convaincu la Chambre que sir Sandford Fleming n'a jamais approuvé le projet ministériel. Il se base sur des déclarations faites dans cette Chambre par l'honorable député de Norfolk-nord, et depuis il a été clairement démontré que ces déclarations sont erronées. Je continue la citation :

Ce chemin de fer transportera les produits à aussi bon marché et même à meilleur marché que par les routes actuelles, par chemin de fer et par eau, et il ne sera pas arrêté la moitié de l'année, comme la route des lacs, puisqu'il aura l'avantage de transporter le trafic pendant les douze mois de l'année. Il ne faut pas conclure, cependant, que j'approuve sans réserve le projet tel qu'il nous est présenté. (1.) Je ne crois pas que le besoin immédiat se fasse sentir d'un nouveau chemin de fer entre Québec et Moncton. (2.)Je ne crois pas qu'on ait besoin immédiatement de la section ouest, c'est-à-dire la section à travers les montagnes jusqu'à Port-Simpson.

J'entends l'honorable premier ministre dire "écoutez, écoutez". Parce que sir Sandford Fleming diffère d'opinion avec le gouvernement sur certains points, il en conclut qu'il partage entièrement son avis, sur l'autre partie de la ligne. Or, prenons cette entrevue telle qu'elle est et on verra que sir Sandford Fleming ne donne pas sa propre opinion comme ingénieur, mais se base entièrement sur les affirmations et les chiffres de l'honorable député de Norfolk-nord, sans dire s'il les approuve :

Il y a des raisons pour désirer une meilleure ligne de première classe, comme celle décrite par M. Charlton, entre Québec et Saint-Jean et Halifax. Même si cela est possible, ce dont je doute, il faut admettre que l'Intercolonial est suffisant pour transporter tout le trafic qui pourra se présenter d'ici à plusieurs années.

Je ne vois pas non plus la nécessité immédiate de la section des montagnes. Ce qu'il nous faut ce n'est pas tant une nouvelle route entre l'Asie et l'Europe que l'établissement des meilleurs moyens de communications possibles entre l'intérieur du Canada et nos ports de mer, pour atteindre le marché anglais. Toutes les sections du nouveau transcontinental n'ont pas une égale importance. La première chose à faire, c'est de nous donner un moyen de transporter à bon marché les produits des prairies à un port de mer canadien. C'est donc la section du milieu qui nous intéresse le plus ; celle qui part de Québec pour se rendre dans l'intérieur du pays, et tant que ce chemin ne sera pas terminé, j'ai tout lieu de croire qu'il srait préférable, dans l'intérêt public, de suspendre les travaux aux deux extrémités de la ligne. Les renseignements que je possède me convainquent absolument que toute autre ligne de conduite ne pourra produire que des désappointements. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, pour le moment, de vous exposer au long les raisons qui me font parler ainsi.

Après avoir expliqué les besoins du Nord-Ouest et discuté les différents projets proposés—j'admets qu'il n'est pas en faveur de celui du chef de l'opposition—sir Sandford Fleming ajoute :

En construisant un chemin de fer national il est sûrement désirable d'atteindre directement le centre de la région à blé non encore desservie par des chemins de fer et de construire un chemin de fer du modèle le plus perfectionné. Avec un chemin de fer d'un autre genre, d'une autre classe, on n'atteindre pas le but que se propose le gouvernement.

Quelqu'un a-t-il osé prétendre dans cette Chambre qu'un ingénieur de quelque réputation ait démontré qu'il était possible de construire un chemin de fer comme celui dont parle sir Sandford Fleming, un chemin de fer du modèle le plus perfectionné car c'est à cette condition seulement qu'il admet que le chemin sera de quelque utilité. Sur ce point il va même plus loin que l'honorable député de Norfolk-nord et il déclare expressément que si nous n'avons pas un chemin de première classe, sous tous les rapports, il ne nous donnera pas les avantages que les honorables députés de la droite en attendent.

Le coût du transport par chemin de fer est déterminé par les pentes et d'autres conditions expliquées au parlement par le honorable député de Norfolk-nord. Tout homme de chemin de fer sait que le problème des transports reside moins dans la longeur d'un chemin que dans ses pentes. Chaque pied par mille qui est ajouté aux pentes, augmente les dépenses de traction. Si on obtient les conditions nécessaires, le transport du blé jusqu'à un port de mer par chemin de fer, peut se faire à aussi bon marché que par le transport mixte. Si l'on peut transporter du blé par chemin de fer de Chicago à New York, pour 7 ou 8 cents par boisseau, il doit être possible, dans des conditions identiques, de le transporter depuis les prairies de l'ouest jusqu'à Québec, pour un prix proportionné. Naturellement il faut accorder une certaine marge pour la différence dans le climat et dans le prix du combustible.

Voyons maintenant ce que demande l'amendement soumis à la Chambre. On me permettra de le citer de nouveau car il a été un peu perdu de vue au cours de la discussion:

Toutefois, il faudra d'abord soumettre à l'approbation du parlement les levés et plans indiquant la route la plus favorable et les rampes et les courbes les plus douces qu'il soit possible

d'obtenir, et une estimation du coût, d'après ces données.

C'est tout ce que demande cet amendement. N'est-il pas juste et raisonnable, dans une entreprise de cette importance, de demander que les plans et le tracé soient soumis au parlement avant que nous sanctionnions une pareille dépense En réponse à une question que je lui ai posée, l'honorable député de Cumberland a dit que le ministre des Finances nous avait fourni des renseignements suffisants sur le coût probable de ce chemin de fer. J'ai beaucoup de respect pour le ministre des Finances et ses opinions, surtout quand il parle de questions concernant son ministère. Comme il l'a fait remarquer, ma longue absence m'a privé du plaisir d'entendre l'honorable ministre discuter au long cette question. Mais j'ai lu autant que possible les discours qui ont été prononcés pendant cette discussion. A quelque parti que l'on appartienne, il est impossible de lire ces discours sans en venir à la conclusion que l'honorable ministre des Finances a commis une grave erreur quand il a dit que ce chemin ne coûterait que $13,000,000 environ. Que l'on indique un chemin de fer de cette importance qui n'a pas coûté plus que cela. Si je n'étais retenu par mon respect pour l'honorable ministre, je dirais que sa supposition est simplement ridicule; elle est contraire à tout ce que peut nous enseigner l'expérience dans la construction des chemins de fer sur ce continent, en Angleterre, sur le continent européen. Je préfère prendre les calculs de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) que ceux de l'honorable ministre des Finances. Depuis 7 ou 8 ans l'ex-ministre a fait une étude spéciale des questions de chemins de fer et il est devenu un expert. L'honorable premier ministre l'avait choisi comme l'homme le plus compétent auquel il pouvait confier le portefeuille des Chemins de fer, car on se rappelle qu'en 1896, il n'était pas membre de cette Chambre. L'honorable premier ministre est allé le chercher au Nouveau-Brunswick comme le plus en état d'administrer ce département.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous donne une évaluation plus élevée que celle du ministre des Finances et s'il nous faut choisir entre les deux, tout le monde admettra que celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux semble être plus exacte. Que fait-on dans les cas ordinaires? Prenons le cas d'un chemin de fer ordinaire construit par une compagnie possédant une charte de ce parlement. Avant que le chemin puisse être construit la compagnie est obligée de soumettre les plans, devis et tracés à l'Exécutif pour qu'il les examine et décide si le tracé est le plus avantageux qui puisse être choisi dans l'intérêt du pays.

Mais ici, il s'agit de construire un immense chemin de fer partant de Winnipeg, allant jusqu'à Québec et de là à Moncton—une distance de 1,500 milles—qui coûtera au bas mot de $80,000,000 à $100,000,000, et tout ce que nous demandons c'est que, lorsque les plans et le tracé auront été adoptés par le gouvernement, ils soient soumis au parlement, afin que nous soyons en état de juger si le tracé adopté est le plus avantageux qui puisse être choisi dans l'intérêt du pays. Que le parlement soit juge dans ce cas-ci, comme l'Exécutif est juge dans le cas d'un chemin de fer ordinaire.

Il y a deux manières d'envisager cette question. Les uns disent que ce ne sera qu'un chemin de colonisation, construit uniquement pour ouvrir de nouveaux territoires encore inhabités et vers lesquels on désire attirer l'immigration. D'autres prétendent que ce ne sera pas un chemin de fer de colonisation, mais une artère pour transporter l'immense trafic de l'ouest dans les ports de l'Atlantique. La grande question à décider c'est de savoir si on construira un chemin de fer de colonisation ou un chemin de fer destiné à amener le trafic de l'ouest dans les ports de l'Atlantique ? Cette question est si importante que le gouvernement ne devrait pas hésiter un instant à décliner la responsabilité d'avoir à choisir entre les deux, pour laisser cette responsabilité au parlement réuni. La seule réponse donnée par la droite, quant à l'opportunité de l'amendement, a été faite par le ministre de la Justice qui dit que nous perdons du temps. Serait-ce perdre du temps que d'avoir ces tracés devant nous ? Prenons les choses telles quelles sont et soyons pratiques. Je ne crois pas que les explorations soient terminées avant dix-huit mois et peu importe que nous attendions deux, trois ou quatre mois ; et si le gouvernement ne peut pas nous les soumettre à la prochaine session, il nous les soumettra à la session suivante, et alors le parlement aura à se prononcer sur le tracé et les plans choisis par les ingénieurs.

Cela nous retarderait peut-être de quelques mois, mais est-ce une raison suffisante à donner à ceux qui disent : Vous voulez engager le pays dans des dépenses énormes et sans exemples—car jamais encore le gouvernement canadien n'a entrepris la construction d'un chemin de fer de cette importance—et nous vous demandons un délai de deux ou trois mois pour que les plans et le tracé soient soumis au parlement afin que ce dernier décide si l'on construira un chemin de fer de colonisation destiné à encourager la colonisation de ces régions inhabitées, ou un chemin de fer commercial, destiné à amener le trafic de l'ouest dans les ports de mer de l'est.

Je crois de plus que dans ce bill le gouvernement s'écarte des principes constitutionnels. L'article 25 du bill dit :

A toute époque, à mesure qu'il y aura besoin d'argent pour le paiement d'ouvrages ou de services dans la construction de ladite division de l'Est, la commission doit émettre et déposer entre les mains du ministre des Fi-

nances et receveur général une obligation de la commission d'un montant suffisant pour les paiements à faire, laquelle débenture portera la date de son émission et sera remboursable en cinquante ans, à compter du premier jour de juillet mil neuf cent trois, et jusque-là portera intérêt au taux de trois pour cent par année payable par semestre au premier jour de janvier et au premier jour de juillet chaque année.

Et l'article 26 :

Les débentures ainsi émises seront en la forme qu'approuvera l'Exécutif, et la commission est par le présent autorisée à les émettre ainsi qu'il est édicté en l'article précédent, et ces débentures une fois émises et les intérêts sur ces débentures constitueront une première charge sur ladite division de l'Est et sur tous les gains et recettes qui en reviendront au gouvernement ou la commission de tous frais nécessaires d'entretien ou d'exploitation ; mais rien de ce qui précède ne rend les membres de la commission personnellement responsables pour le remboursement du capital ou le versement des intérêts de ces débentures.

Un autre article dit que bien que les commissaires construisent le chemin, ils sont nommés par le gouvernement, pour exécuter les contrats passés avec les entrepreneurs pour cette construction, et que ce seront eux qui feront les paiements. Il est vrai que l'article 32 dit que l'argent pourra être payé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, à toute époque, à condition, toutefois, qu'il ne sera fait aucun paiement sans qu'un crédit suffisant ait été à cette fin, voté par le parlement. Il me semble que ce bill enlève au parlement le contrôle qu'il doit avoir sur l'emploi des deniers publics. Pense-t-on que la Chambre des communes d'Angleterre ait jamais donné ou voudrait donner à un département, à celui de l'Amirauté, par exemple, un blanc-seing l'autorisant à construire le nombre de navires qu'elle jugerait à propos de constrire ?

Le parlement anglais est si jaloux de son contrôle sur l'emploi des deniers publics, qu'il va presque jusqu'à nommer les navires que l'Amirauté est autorisée à construire durant l'année. Ici nous autorisons le gouvernement à construire un chemin de fer de Winnipeg à Moncton et nous lui donnons carte blanche, une procuration générale. Nous l'autorisons à signer des contrats pour n'importe quel montant, pour $100,000,000, peut-être, à la seule condition que de temps à autre, il se présentera devant le parlement et lui demandera les crédits nécessaires pour payer le prix des contratts qu'il aura déjà signés. Je dis que cette disposition du bill enlève au parlement le contrôle efficace de l'emploi des deniers publics. Voici ce qui arrivera : le gouvernement, appuyé sur la majorité qu'il possède, dira : Nous avons signé tel et tel contrat, nous avons concédé tels et tels travaux, il est dû $500,000, il est dû un million de dollars, il est dû cinq millions, dix millions, vingt millions et nous demandons au parlement de décider que ces sommes doivent être payées.

De cette manière la Chambre n'aura plus aucun contrôle sur l'emploi des deniers publics. Avant d'engager le pays dans une dépense aussi considérable, imposons au gouvernement au moins le devoir de consulter le parlement sur le meilleur tracé à adopter. Il me semble que c'est une raison pour que cet amendement soit approuvé par la Chambre. Dans tous les cas, je suis certain qu'il sera approuvé par le sens pratique des électeurs de ce pays.

M. CHARLTON : L'honorable député de Montmorency a exposé sa manière de voir en termes courtois et modérés, et à son point de vue sa manière de raisonner est assez plausible. Mais je crois qu'il a négligé de se renseigner à fond sur les différentes questions qui ont été traitées au cours de ce débat. Je considère qu'entre autres choses, il n'est pas renseigné exactement sur l'attitude de sir Sandford Fleming concernant cette entreprise. Si j'ai bien compris les remarques de mon honorable ami, il prétend que sir Sandford Fleming n'approuve pas la construction de ce chemin à travers le hinterland de Québec et d'Ontario. A l'appui de sa prétention, il nous a lu de longs extraits d'une entrevue de cet éminent ingénieur avec le "News" de Toronto. Précédemment, sir Sandford Fleming avait donné au "Chronicle" d'Halifax une entrevue plus documentée, qui traitait la question plus à fond que l'entrevue du "News". L'honorable député me permettra de lui citer quelques extraits de cette autre entrevue. Je n'imposerai pas au comité une trop longue citation. Je me contenterai de citer les conclusions de sir Sandford Fleming et ce qu'il dit du contre-projet de l'honorable chef de l'opposition. Voici d'abord les conclusions :

CONFIANCE DANS LE PROJET.

Vous m'avez demandé de parler ouvertement et je me suis rendu à votre désir. J'exprime de nouveau la grande satisfaction que j'éprouve en apprenant que l'intention du gouvernement est de construire un grand chemin de fer destiné à ouvrir à l'immigration et à l'industrie les territoires habitables, mais inhabités, du Canada. J'ai confiance dans la sagesse de cette entreprise. J'ai confiance dans le transport, entièrement par chemins de fer, des produits agricoles depuis les prairies jusqu'aux ports de mer. Si on me demande quelle est la conduite à tenir, ma réponse est : "Hâtez-vous, mais hâtez-vous lentement et sûrement.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON——

——ne retardez pas d'une journée la localisation d'un chemin de fer comme celui décrit par M. Charlton dans son discours sur cette question le 12 août dernier——

M. BROCK : C'est un bon conseil.

M. CHARLTON——

——un chemin de fer pouvant transporter le grain des prairies de l'ouest jusqu'à Québec,

à meilleur marché que par toute autre route. Après avoir localisé le chemin, mais alors seulement, employez tous les bras, tous les efforts, toutes les énergies, à construire au plutôt la section mitoyenne dont le besoin se fait si vivement sentir. Quand cela sera fait, mais non avant, procédez de la manière qui vous paraîtra la plus avantageuse, à compléter d'un océan à l'autre, la grande voie transcontinentale.

Voilà quelles sont les conclusions de sir Sandford Fleming dans son entrevue avec le "Chronicle".

M. BROCK : S'il était membre de cette Chambre, il voterait en faveur de l'amendement.

M. CHARLTON : Pas du tout. Parlant du contre-projet, il dit :

Au parlement, on a soumis un contre-projet qui reçoit l'appui d'un parti nombreux et influent. Les traits principaux de ce projet sont de doubler la voie du Canadien du Pacifique entre Winnipeg et le lac Supérieur, d'acquérir la propriété du Canadien du Pacifique entre Fort-William et North-Bay, de construire une nouvelle ligne entre Sudbury et Depot-Harbour, d'acquérir le chemin entre Depot-Harbour, sur le lac Huron, et Montréal, etc. ; le but étant surtout de s'en tenir au mode actuel de transporter le lourd trafic par transport mixte, par chemin de fer et par eau.

Je ne puis approuver ce contre-projet pour une foule d'excellentes raisons. Malgré les dépenses considérables que nécessiterait un pareil projet, il serait complètement insuffisant pendant la moitié de l'année. Il n'est pas du tout comparable à une route entièrement par chemin de fer construite spécialement pour le transport à bon marché du grain, depuis le centre des grandes régions de blé, dans le district de la Saskatchewan, jusqu'à Québec. Ce dernier chemin serait, sous tous les rapports, une artère nationale : Il n'y a qu'à regarder la carte pour comprendre que la construction de ce chemin septentrional donnerait plus d'ampleur au Canada, développerait les industries, encouragerait la colonisation dans la grande région intérieure d'Ontario et de Québec, tandis que le contre-projet n'offrirait pas les mêmes avantages. Pris en lui-même, le contre-projet laisse le Canada en deux moitiés distinctes réunies seulement par deux rails le long des grands lacs, ce qui est un lien facile à briser, en aucun temps. Au point de vue politique, il est important que l'unité du Canada ne repose pas sur un lien aussi fragile, s'étendant sur des centaines de milles le long de la frontière. Sans doute, les lacs seront toujours utilisés, comme à présent, concurremment avec les chemins de fer, à l'est et à l'ouest, mais il y a de graves raisons pour construire une nouvelle route à l'intérieur.

M. CASGRAIN : Quelle est la date de cette interview et quel journal l'honorable député cite-t-il ?

M. CHARLTON : Le "Chronicle" d'Halifax du 17 septembre.

M. CASGRAIN : Le mien est daté du 18.

M. CHARLTON : Au cours d'une conversation que j'ai eue avec sir Sandford Fleming sur cette question, il a approuvé sans réserve et de la manière la plus absolue, la politique du gouvernement. Il a déclaré qu'avec un chemin de fer comme celui que nous devrons avoir entre Moncton et Winnipeg, aucune autre voie ne pourra lutter contre celle-ci, pour transporter le trafic entre les prairies de l'ouest et les ports de l'Atlantique; et les extraits que je viens de donner de cette interview du "Chronicle" prouvent clairement que sir Sandford Fleming approuve entièrement le projet ministériel actuellement soumis au parlement.

M. BROCK : Vous aurez à retirer cela.

M. CHARLTON : Non; et je ne serai jamais dans l'obligation de le retirer. Les faits m'autorisent à parler ainsi.

M. CLARKE : Lisez ce que dit sir Sandford Fleming de l'idée de construire une ligne entre Québec et Moncton.

M. CHARLTON : Je ne discute pas cette partie de la question.

M. CLARKE : Cette section fait partie du projet du gouvernement.

M. CHARLTON : Je parle de la question d'atteindre Québec.

M. CLARKE : Le projet du gouvernement comporte-t-il la construction d'une ligne depuis Québec jusqu'à Moncton ?

M. CHARLTON : Certainement, mais le but principal de l'entreprise est de relier les prairies de l'ouest avec un port de mer canadien. L'important est d'atteindre Québec, et la prolongation du chemin jusqu'à Moncton est une considération secondaire. D'ailleurs sir Sandford Fleming ne nie pas l'utilité d'un nouveau chemin entre Québec et Moncton, si on peut découvrir un tracé n'ayant que les pentes voulues; dans le cas contraire ce serait au gouvernement de décider ce qu'il y aurait à faire. Pour ce qui concerne le chemin de fer entre Québec et l'ouest, à travers l'hinterland des provinces d'Ontario et de Québec, sir Sandford Fleming approuve entièrement la politique du gouvernement. Dans la brochure publiée par la Compagnie du Trans-Canada, il est dit que sir Sandford Fleming, au mois d'octobre dernier, parlant de ce transcontinental, s'est exprimé comme suit :

Il devrait partir de Québec et aller aboutir à Fort-Simpson sur la côte du Pacifique par la route la plus directe. D'après ce que je connais de la nature générale des territories à traverser, je crois qu'avec les précautions ordinanaires, ou pourrait trouver un tracé très avantageux entre Québec et Fort-Simpson.

Mon honorable ami (M. Brock) émet quelquefois des opinions qui ne s'accordent guère avec d'autres qu'il a déjà exprimées.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : C'est surtout contre moi que sont dirigées les accusations d'inconséquence ; et quand je dis que je n'at-

tache pas grande importance aux contradictions de mon honorable ami (M. Brock), je veux dire que tout homme est bien libre de reviser ses opinions ; et si l'honorable député juge à propos de reviser ou de modifier ses opinions, je n'y trouve rien à redire. Toutefois, on ne saurait me faire un reproche de citer, pour leur valeur intrinsèque, les opinions qu'il a pu exprimer naguère. Le 10 mars 1902, lors du débat sur l'opportunité d'accorder une subvention pour le creusement de la rivière des Français jusqu'au lac Nipissingue, l'honorable député parla en ces termes :

Mieux vaudrait pour le pays que le gouvernement trouvât moyen d'augmenter le nombre des voies de notre réseau de chemins de fer. Dans notre pays, les affaires ne chôment jamais. Nous ne pourrons pas voiturer le grain récolté au Nord-Ouest, si le transport ne s'effectue qu'en été. Nous devons engager les compagnies de chemins de fer et les grandes compagnies de factage à transporter le grain toute l'année durant,—ce n'est pas trop de l'année entière pour ce transport. Dans l'intérêt, non seulement des cultivateurs du Nord-Ouest, mais des grandes institutions financières qui fournissent les fonds nécessaires au roulage des céréales, le transport doit se faire sans interruption et non seulement pendant les quelques mois où la navigation des canaux est possible. Aussi, je prie le gouvernement de bien mûrir cette question, avant de s'engager dans cette dépense de $5,000,000, qui peut paraître une bagatelle, mais qui, comme bien d'autres, peut ouvrir la porte à une de ces entreprises, désastreuses dans lesquelles le pays s'est déjà lancé pour la construction de canaux.

M. CLARKE : Ne sont-ce pas là de sages conseils ?

M. CHARLTON : Oui, de sages conseils.

Les représentants du Nord-Ouest désirent faire éclore en un instant une ère de grande prospérité. Ils veulent qu'en quelques années, le Nord-Ouest devienne un pays immensément riche. Mais la seule prospérité commerciale reposant sur de solides assises s'obtient par un travail lent et persévérant.

Nous avons bien fait voir que sir Sandford Fleming approuve ce projet ; qu'il est d'opinion qu'une bonne ligne de chemin de fer peut être établie de Québec à Fort-Simpson, en traversant l'intérieur des provinces de Québec et d'Ontario, en vue de développer notre pays en largeur ; en vue de donner accès aux régions inhabitées ; en vue d'assurer des voies de communication à d'immenses solitudes susceptibles d'assurer l'existence d'une nombreuse population. Sir Sandford Fleming est un homme d'Etat ; ses opinions à ce sujet sont sages, et je le répète, elles sont d'accord exactement avec la politique que le gouvernement a promulguée. Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) nous dit, dans le passage que j'ai cité, que notre pays est en activité toute l'année, et qu'un système de transport ne fonctionnant que six mois, comme celui des lacs, ne répondra pas aux besoins. Il nous dit qu'il nous faut nous assurer d'un plus grand nombre de lignes de chemin de fer, en vue de nous faciliter le transport de notre trafic. L'honorable député (M. Brock) parlait alors sans parti pris. Dans le temps il n'avait pas à venir en aide à une opposition tenue, dans son propre intérêt, de critiquer toute mesure à tort ou à raison. Dans cette circonstance, il nous fit connaître son opinion sincère, en sa qualité d'homme d'affaires ; et comme je l'ai montré, le gouvernement agit en conformité des opinions exprimées par l'honorable député (M. Brock) en mars 1902.

M. BROCK : Encore un peu et l'on me demandera de devenir ministre des Chemins de fer.

M. CHARLTON : Sans doute, en septembre 1903, l'opposition en était venue à la conclusion qu'on pourrait tirer quelque avantage politique en s'attachant à critiquer le projet du gouvernement ; et l'honorable député (M. Brock) a modifié ses vues en conséquence. Maintenant, ces messieurs de la gauche ont placé devant le pays un contre-projet des plus absurdes, comme sir Sandford Fleming nous le dit. Leur position aurait été meilleure s'ils s'étaient abstenus de soumettre un projet ; s'ils s'étaient bornés à gronder, à critiquer, à trouver à redire. Malheureusement pour eux, ils soumirent un contre-projet. La critique est une chose facile ; il est besoin de moins de force intellectuelle pour critiquer et pour tourner en ridicule que pour toute autre chose excepté manger.

M. COCHRANE : Vous avez critiqué pendant dix-huit ans.

M. CHARLTON : Et j'avais cent fois raison. J'ai toujours trouvé qu'il était facile de critiquer quand il y avait lieu de le faire; et nos amis de l'opposition auraient agi sagement en suivant la même ligne de conduite. Or, M. le président, j'admire le caractère du chef de l'opposition, j'admire sa courtoisie et son respect des formes parlementaires; mais je suis parfois contraint d'en faire le contraste avec les agissements de quelques-uns de ses partisans. L'honorable député (M. Borden, Halifax) désire savoir pourquoi les chemins conduisant de l'ouest à la baie Georgienne, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord, ont des rampes plus fortes que quatre dixièmes pour cent par mille. Il désire savoir pourquoi ces chemins ne sont pas au niveau de perfection regardé aujourd'hui comme nécessaire en vue du transport économique et profitable du trafic-marchandises. Or, le chemin de fer Canadien du Pacifique fut bâti il y a vingt ans, et on pensait alors qu'une pente de un pour cent donnerait des résultats satisfaisants. Les lignes des Etats-Unis ont été construites d'après le même principe; mais depuis dix à quinze ans, les grandes lignes des Etats-Unis et le chemin de fer du Grand Tronc ont dépensé sans éclat des millions et des millions à redresser leurs lignes, à réduire leurs rampes, et à porter leurs che-

mins à un niveau de perfection leur permettant de transporter leurs marchandises au plus bas prix possible. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et autres chemins de fer seront tenus de faire de même; et on ne saurait, à l'encontre de l'adoption de ce niveau de perfection pour la nouvelle ligne, représenter que ces chemins ne l'ont pas adopté. C'est simplement admettre qu'un certain chemin de fer a été construit de telle manière qu'il se trouve dans l'impossibilité de soutenir la concurrence d'autres chemins d'un meilleur type, construits en conformité des principes modernes. On a beaucoup parlé de la pente de quatre dixièmes pour cent, et on m'a quelque peu tourné en ridicule comme expert. Je n'ai jamais prétendu être un expert. J'ai simplement affirmé ma conviction qu'un chemin de fer de Winnipeg à Québec, destiné à transporter les grains vers l'océan à meilleur marché qu'aucun autre chemin, devrait avoir certains caractères. C'est là une affirmation sujette à examen, à critique, et dont on est libre de s'appliquer à démontrer la fausseté, si on le peut. Mais on n'a pas tenté de le faire; on s'est borné à se moquer de moi le plus possible pour m'être posé, à ce qu'on disait, en expert. Pourtant je n'avais fait que suggérer ce que tout homme de chemin de fer du pays sait être aujourd'hui une condition indispensable de succès; et si on ne l'a pas reconnue comme telle jusqu'aujourd'hui, le fait n'en existe pas moins. Puis, mon honorable ami affirme que le gouvernement ne pourra s'assurer d'une telle pente; et l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) hoche la tête en signe d'approbation.

M. BROCK : Vous ne pourrez l'obtenir.

M. CHARLTON : Attendons et nous verrons.

M. BROCK : Très bien, c'est ce que nous vous demandons de faire.

M. CHARLTON : Nous ne saurions attendre et suspendre les travaux jusqu'à la prochaine rentrée des Chambres ; car, comme le dit sir Sandford Fleming, c'est un cas d'urgence; nous devons nous hâter.

M. BROCK : Hâtez-vous lentement.

M. CHARLTON : Non; hâtez-vous de mettre à exécution tout ce que vous savez être en mesure de bien faire. Avant que la construction de ce chemin soit terminée nous aurons une population grandement accrue attendant l'achèvement de ces voies de transport depuis le Nord-Ouest jusqu'à l'océan; et une année de retard dans l'ouverture de ce chemin sera d'une grande conséquence pour cette population et pour notre pays.

On a cité ce que j'avais dit au sujet de l'établissement d'une commission, en mai dernier. L'idée d'une commission était très acceptable en mai dernier ; l'idée d'une commission serait très acceptable maintenant ; mais si, à l'examen de toutes les circonstances, on trouvait que le gouvernement est en possession de plus de renseignements qu'il n'en avait à l'époque où il était question d'établir une commission; si, d'autre part, on trouvait, après réflexion, qu'il est plus urgent de pousser les travaux qu'on ne le pensait dans le temps, et si la somme des renseignements en notre possession était suffisante pour nous justifier d'en agir ainsi, dans ce cas, dis-je, il faudrait marcher de l'avant. Etant donnée l'urgence du cas, étant donné l'existence d'une crise en matière de transport, une fois nos précautions prises, notre devoir était de marcher. On a beaucoup parlé de ce pays du nord. A cet égard, j'observe que ces messieurs de l'opposition faiblissent quelque peu, et j'en suis heureux. Ce matin, l'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond) a déclaré qu'il existe une zone au nord du lac Abitibi, large de cent à cent cinquante milles et de trois cents milles de longueur, dont le sol est excellent; et il nous conseille de faire passer le chemin au nord de ce lac en vue d'atteindre ce pays magnifique. C'est là un aveu. Ces messieurs de la gauche nous avaient dit que le pays était sans valeur, qu'il ne renfermait pas de bonne terre.

M. BROCK : Qui a dit cela ?

M. CHARLTON : L'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) a dit qu'il n'y avait rien de bon dans ce pays.

M. BROCK : Non ; j'ai dit que s'il renfermait quelque chose de bon, nous n'en savions rien.

M. CHARLTON : N'était-ce pas là mettre en doute toutes les déclarations qui avaient été faites au sujet de la richesse de ce pays ? La ligne de conduite suivie par l'opposition dans toute cette affaire a été anti-patriotique. Elle a décrié le pays, nié l'existence de ses grandes ressources, et cherché manifestement à donner l'impression que c'était un acte de pure folie, un gaspillage d'argent, que de construire un chemin de fer dans cette région. Elle n'a pas voulu tenir compte de la nécessité de ce chemin en vue de transporter les produits de l'ouest à l'océan, indépendamment du trafic local qui pourra se produire ou non le long de la ligne. Mon honorable ami de Lanark-nord n'est pas sans doute pleinement renseigné, car il est bien probable qu'il existe une plus grande étendue de pays semblable à celui dont il a parlé. Mais après avoir fait cet aveu, il continua son discours en s'élevant contre la prétention du gouvernement, que ce chemin pourrait profitablement transporter le blé des prairies du Nord-Ouest à l'océan. On n'y arrivera pas, dit-il ; ce chemin ne pourra jamais soutenir la concurrence de la voie d'eau combinée avec la voie ferrée ; ce chemin, une fois construit a-t-il dit, pourra être utilisé en vue de la colonisation ; il s'assurera naturellement le trafic du pays à travers lequel il devra passer ; mais, la prétention que ce chemin pourra transporter

les productions des champs de blé du Nord-Ouest vers l'océan, n'a d'après lui, aucun fondement. Or, il y a là matière à discussion. Maintenant, avant-hier soir, je fournissais à la Chambre certains renseignements sur cette question ; et l'honorable député a rejeté ces renseignements avec mépris et en les qualifiant d'absurdes ; la chose ne pouvait se faire. Il n'a pas dit pourquoi elle ne pouvait se faire ; il n'a fourni aucune raison ; il a simplement nié mon affirmation. On m'avertit que mes chiffres seront critiqués. J'attends la critique. On affirma qu'aucune autorité en matière de chemin de fer ne corroborerait mon opinion. Or, M. l'Orateur, cette opinion que j'exprimai dans le temps n'était pas de moi ; elle était celle d'autorités en matière de chemin de fer. Je m'étais borné à prendre les données fournies par les administrateurs de chemin de fer ; quant à la force de traction de certains chemins de fer en vue du transport des marchandises, quant à la dépense des trains par mille, quant aux autres facteurs du problème, quant à la dépense entraînée par le remorquage du grain depuis l'ouest jusqu'à Québec ; et je tirai mes conclusions de ces données. Ce n'était pas ma théorie ; je n'avais pas inventé ces faits ; mais j'avais constaté que sur un chemin d'une certaine nature, ayant des pentes de quatre-dixièmes, on prétendait pouvoir remorquer des charges d'un certain poids. D'après M. Ledyard, de 2,400 à 2,800 tonnes de grain pouvaient être remorquées par une locomotive. Je supposai donc que 2,000 tonnes pourraient être remorquées sur un chemin de même nature. J'avais la déclaration de M. Scott, du chemin de fer de Grand-Nord, quant à la force de traction des locomotives sur un chemin de six-dixièmes pour 100 de pente ; il disait qu'on y remorquait des charges de 2,000 tonnes, l'équivalent de 1,350 tonnes en marchandises, ou de 45,000 boisseaux de blé.

L'honorable M. HAGGART : Quelle était la puissance de la locomotive ?

M. CHARLTON : Une locomotive de 75 tonnes, sans le tender. Je fixai le prix du remorquage à $1 du train par mille, ce qui excédait de 10 ou 11 cents le chiffre fourni par le Grand Tronc, le Grand-Nord, le Canada-Atlantique et le Canada-du-Sud. Si c'était là une prémisse fausse, qu'on le prouve, et le résultat du calcul en sera modifié. C'est le calcul d'arithmétique le plus simple que l'on puisse imaginer. Nous avons un train dont la dépense est d'un dollar par mille ; il y a 1,475 milles de Winnipeg à Québec. Vous avez sur un chemin de quatre-dixièmes pour 100 de pente, une puissance de traction de 66,000 boisseaux. Vous divisez $1,475 par 66,000, et vous avez le coût du remorquage d'un boisseau de blé sur cette distance. Puis, j'ajoute cinquante pour 100 pour les recettes nettes, et la moitié du prix du remorquage du train pour ramener les chars vides. C'est là le calcul que je soumis à la Chambre. Si les données ne sont pas exactes, la déduction est inexacte; si les données sont exactes, le résultat doit l'être également. Mais si les données ne sont que légèrement modifiées, le résultat reste sensiblement le même. Et le résultat, ce sera qu'un tel chemin de fer défiera la concurrence dans le transport des produits de l'ouest vers l'océan.

L'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond) nous a dit que M. Meighen, de Montréal, avait fait une certaine déclaration, et que M. Meighen en connaissait plus long à ce sujet que M. Ledyard, qui a donné les résultats positifs de l'exploitation du Canada-Sud, ou que M. Scott qui a donné les résultats positifs fournis par l'exploitation du Grand-Nord. M. Meighen prétendit (se fondant, je suppose, sur l'expérience qu'il a eue avec le Canadien du Pacifique, lequel peut remorquer à peu près le quart de ce que le Canada-Sud peut remorquer), que tous les renseignements que j'avais donnés étaient faux, et que ce chemin ne pourrait être utilisé avec succès pour le transport des grains. Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) hoche la tête.

M. BROCK : A tout événement, j'ai plus de confiance dans le témoignage de M. Meighen que dans celui de l'honorable député.

M. CHARLTON : Le témoignage de M. Meighen ne remorquera pas une charge de blé, ne remorquera pas un seul train. Si son témoignage est fondé sur son expérience avec le Canadien du Pacifique, il n'est d'aucune valeur en ce qui regarde le problème du transport des grains sur un chemin de quatre-dixièmes de pente. Il est amplement prouvé qu'un certain poids peut être remorqué sur un chemin d'une certaine pente. Les rapports mensuels des chemins de fer établissent que le prix du remorquage des trains par mille sur tous les chemins de fer du Canada est de moins d'un dollar. Si vous pouvez faire le remorquage pour ce prix, et si vous connaissez exactement la longueur du parcours, vous pouvez déterminer avec précision le coût du transport du grain. Je ne dis pas que ce prix, augmenté ce cinquante pour cent, sera suffisant pour couvrir l'intérêt sur les capitaux engagés. Il sera peut-être nécessaire d'augmenter de cinquante pour cent le taux de six cents le boisseau. Mais même dans ce cas, nous aurons une voie de communication qui défiera la concurrence. On a fait en cette Chambre toutes sortes de déclarations, on a exprimé toutes sortes d'opinions de nature à dénigrer le pays, niant cette vérité généralement reconnue quant à la puissance de traction des chemins de fer, discréditant toutes choses, et tout cela dans un but d'intérêt politique. On a nié qu'il fût possible d'exploiter des chemins de fer conjointement ; la gauche a multiplié ses dénégations, et elle n'a pu dans un cas sur dix établir la vérité de ses prétentions. Même lorsque

nous citons les paroles d'une autorité comme sir Sandford Fleming, qui a déclaré nettement, aussi clairement que la parole humaine le permet, qu'il approuve l'établissement de ce chemin, qu'il répondra à la fin qu'on se propose, si les pentes sont telles qu'on a l'intention de les faire ; même dans ce cas, dis-je, on nous jette le démenti ; c'est une campagne de dénégation et de fausse représentation dans le sens le plus large du mot, du commencement à la fin.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami aurait dû lire le commencement du compte rendu de l'entrevue à laquelle j'ai fait allusion il y a un instant. Sir Sandford Fleming débute en ces termes :

Je suis très disposé à donner mes opinions pour deux raisons : d'abord, parce que des rapports quelque peu contradictoires de ce que j'ai dit ont paru dans les journaux, et en second lieu, parce qu'ayant été le serviteur du peuple pendant bien des années, je considère de mon devoir de lui fournir tous les renseignements spéciaux qui peuvent être en ma possession touchant les intérêts publics. Je suis donc heureux de faire connaître mes vues, bien qu'elles puissent n'avoir que peu de valeur. Je ne suis pas du tout hostile à l'administration actuelle. J'ai entendu sir Wilfrid Laurier exposer la politique du gouvernement à l'égard de ce nouveau chemin de fer, et j'ai été enchanté de son exposition du projet.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Il paraîtrait qu'il a été tellement enchanté de l'exposition du projet faite par le très éloquent premier ministre qu'il n'a pas abordé l'examen de la question et n'a pas donné son opinion comme ingénieur de réputation et d'expérience. Je connais des personnes qui, dans certaines circonstances, ont été entraînées par une exposition éloquente d'un sujet, et sous le charme de cette éloquence ont exprimé des opinions qu'elles n'auraient pas exprimées après mûre réflexion. Sir Sandford Fleming n'a pas donné une opinion fondée sur sa connaissance personnelle, mais simplement sur les données fournies par l'honorable député de Norfolk-nord, qu'il accepta dans une certaine mesure comme exactes. Mais je note une différence marquée entre le compte rendu de l'entrevue que mon honorable ami a lu il y a un instant, et celui que j'ai lu dans le " News ", de Toronto ; et ce compte rendu du " News ", de Toronto, fut revisé par sir Sandford Fleming, comme l'a dit mon honorable ami de Toronto-ouest.

M. TALBOT : Lisez le passage, quelques lignes plus loin, où sir Sandford explique pourquoi il a été gagné par la déclaration du premier ministre.

M. CASGRAIN : Je lis, dans le " Morning Chronicle ", le compte rendu de l'entrevue donnée le 17. Le compte rendu de l'entrevue que j'ai lu, et qui fut revisé et corrigé par sir Sandford Fleming parut hier soir dans le " News " de Toronto, en date du 18 septembre. Sir Sandford continue :

Le sujet est d'une très grande importance ; il touche à la prospérité de tout le pays, au bien-être d'une dizaine de millions d'habitants, qui, dans les générations à venir, se porteront vers les vastes régions habitables de l'intérieur. Il n'est pas suprennant que j'aie été vivement intéressé par le discours de sir Wilfrid.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Ce n'est pas là une approbation du projet. Qu'y a-t-il dans ces paroles pour autoriser mon honorable ami à dire que M. Fleming a exprimé, en sa qualité d'ingénieur l'opinion que ce projet était réalisable ? L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit que l'opposition faisait œuvre anti-patriottique, en critiquant, comme elle l'a fait, le projet à l'examen. Nous ne méritons pas ce reproche ; il me paraît bien déplacé dans la bouche de l'honorable député ; nous savons tous à quoi son patriotisme se réduit, et personne de ce côté-ci de la Chambre ne prendra modèle sur lui à cet égard.

M. BROCK : Certaines observations que j'ai faites, il y a plus d'un an, ont été lues à la Chambre par l'honorable député de Norfolk-nord. Certes, je n'ai pas lieu d'en rougir. Au cours de ces observations, je rappelais qu'on allait dépenser quelque $5,000,000 sur un projet fait de pièces de rapports, et j'en appelais à la Chambre de nommer une commission chargée de s'enquérir de toute la question des transports dans notre pays, et de soumettre au parlement un projet complet montrant où les ports devraient être établis et comment ces ports seraient atteints, précisément en la manière énoncée dans l'arrêté ministériel qui a été soumis à la Chambre dans le cours de la présente session. Ces citations, loin de me condamner, coroborent l'attitude que je pris alors ; et je prends la même attitude aujourd'hui. L'honorable député de Norfolk-nord fait baucoup de fonds sur certains renseignements fournis par sir Sandford Fleming, un gentleman pour qui j'ai le plus grand respect. De fait, j'ai tellement de respect pour ce monsieur et ses opinions que, si j'avais été à la place du premier ministre, avant de présenter à la Chambre un projet comme celui-ci, je le lui aurais soumis, j'aurais obtenu de lui son opinion d'ingénieur, non seulement quant à la possibilité d'exécuter l'entreprise, mais quant à sont coût probable. Sir Sandford Fleming demeure à Ottawa, et son opinion peut être obtenue en tout temps. Le gouvernement a-t-il eu soin d'obtenir cette opinion ? J'ai parcouru le livre bleu publié récemment, et je ne vois pas qu'on ait même cherché à obtenir une expression d'opinion de sir Sandford Fleming. Pourquoi ? Parce que les ministres savaient que s'ils en venaient à parler du coût de l'entreprise, sir Sandford Fleming les aurait mis en assez mauvaise posture. Mais n'ayant pas obtenu l'opinion de ce particulier, ils sont contraints d'avoir recours aux entrevues dans les journaux. Ces messieurs de la droite

doivent se rendre compte à quel point les ministres cherchent à leur en faire accroire. Voici un particulier que l'honorable député (M. Charlton), qui à la suite du premier ministre a proposé ce projet en cette Chambre, signale comme un grand ingénieur et expert (et j'admets qui sir Sandford Fleming est l'un et l'autre), et pour faire connaître au parlement, les opinions de ce particulier, il lui faut aller les chercher dans les entrevues avec les journaux. Je dis que c'est une honte pour le gouvernement et pour l'honorable député qui a soumis la question au comité. Nous aurions dû avoir cette opinion, car elle a tout le poids que ces honorables messieurs de la droite y attachent. La raison pour laquelle il aurait été si désirable d'obtenir cette opinion, c'est que le gouvernement est contraint d'aller en Angleterre prélever les fonds pour l'exécution de ce projet. Les ministres devront soumettre ce projet aux hommes d'affaires de la Grande-Bretagne. A voir la précipitation avec laquelle le gouvernement voudrait faire passer cette mesure, on croirait que le moment est particulièrement favorable pour prélever les fonds, et qu'il leur faut faire passer ce bill afin de les prélever sur-le-champ. Pourtant, les ministres doivent savoir très bien qu'il va leur falloir attendre avant de pouvoir prélever des fonds. Le gouvernement d'Ontario s'est adressé aux financiers en vue d'obtenir de l'argent sur les obligations du chemin de fer de Témiscamingue : comment a-t-il réussi ? Est-il parvenu à disposer de ses obligations ? Non, il lui a fallu des reprendre, et modifier son projet, et le gouvernement fédéral devra faire de même pour le sien. Même à quatre pour cent, il n'ose pas émettre les obligations. C'est une très sérieuse affaire lorsqu'on lance un projet de cette nature. Il nous faut emprunter d'énormes sommes, non seulement, en vue du projet à l'examen, mais pour d'autres fins. Il va nous falloir emprunter des centaines de millions avant que ce chemin de fer soit construit. Je regrette que le ministre des Finances ne soit pas ici.

Il sait parfaitement à quoi s'en tenir là-dessus, j'en suis sûr, mais j'aurais aimé à faire cette déclaration en sa présence. L'honorable député parle de prélever ces fonds à trois pour cent. On croirait qu'une armée de terrassiers sont prêts à se mettre à l'œuvre pour la construction de ce chemin de fer. Mais une fois ce bill passé, le gouvernement devra faire exactement ce que nous lui demandons de faire : employer des ingénieurs et établir le tracé du chemin. Les travaux de construction ne pourront pas être commencés tant que les levés topographiques n'auront pas été faits; et nous leur demandons seulement d'attendre que les explorations topographiques nous aient donné les renseignements nécessaires pour nous permettre d'entreprendre les travaux. Je suis surpris d'entendre le ministre de la Justice dire que nous allons retarder les travaux. L'honorable ministre doit savoir que ce n'est pas le cas. En quoi pouvons-nous les retarder? Vous n'allez pas mettre vos terrassiers à l'œuvre demain matin. Il faut que le gouvernement commence par nommer les commissaires; il lui faut envoyer des ingénieurs dans ce pays, et faire faire les études topographiques. Ce n'est pas nous qui causons le retard. Le gouvernement peut se mettre à l'ouvrage demain et commencer les explorations. On voit donc que cette excuse du gouvernement n'a pas sa raison d'être. J'attache peu d'importance à ce que dit l'expert de chemin de fer du gouvernement, parce ce qu'il dit aujourd'hui, il le rétractera peut-être demain. Je ne parlerai pas des dissertations de l'honorable député sur le patriotisme; il serait oiseux de s'en occuper. Il est un fait sur lequel je désire insister: c'est qu'en 1901 et 1902, je crus qu'il m'incombait de signaler à l'attention de la Chambre l'opportunité de nommer une commission des transports. Je n'ai jamais prétendu que le gouvernement devrait accepter les opinions non mûries de cette Chambre ; je voulais qu'il obtînt l'avis d'experts; et je prêchai la nomination d'une commission, précisément ce que l'on fait maintenant. Je suis fier de ce que les honorables députés qui relèvent mes déclarations antérieures aient jugé à propos d'omettre celle-là. Est-il déraisonnable de proposer qu'ayant nommé une telle commission, nous devrions obtenir son avis avant d'agir ? Tout au moins, avant de prendre une décision en une matière comme celle-ci, avant de commencer les travaux, nous devrions attendre que les levés topographiques aient été faits. Nous voulons des levés basés non pas sur les renseignements fournis par quelqu'un qui a traversé le pays en chassant le canard, ou par quelqu'un qui a admiré un grand poisson pris dans ces parages. Ce sont les sortes de renseignements fournis dans ce livre bleu que le gouvernement a publié. Les renseignements fournis sont si peu sérieux que cela ne vaudrait pas la peine de s'y arrêter, si l'affaire n'était pas d'une telle gravité. Je n'ai pas cherché, je le répète, à répondre à tous les arguments de l'honorable député de Norfolk-nord. Il a parlé sans la connaissance des choses, comme il l'a dit lui-même; de sorte qu'il n'y a rien à réfuter. Ses observations ne vaudront qu'en autant que les ingénieurs seront en état de trouver une route avec les pentes et les courbes qui, d'après lui-même, sont absolument nécessaires, et tout ce que nous demandons, c'est que les ingénieurs soient mis à l'ouvrage en vue de découvrir si nous pourrons trouver ces rampes et ces courbes. Mais le gouvernement gaspille le temps à vouloir pousser cette entreprise sans avoir obtenu les renseignements nécessaires. Sûrement, le pays ne jugera pas déraisonnable de notre part de demander qu'avant de dépenser $100,000,000, vous vous assureriez qu'il est possible de faire ces choses que l'honorable député désigné comme expert en matière de trans-

ports, a déclarées être absolument nécessaires au succès de l'entreprise. L'honorable député a dit qu'il faudrait s'assurer de certaines rampes et de certaines courbes. Observez que cela doit s'appliquer à tout le parcours de 1,800 milles. Il ne suffira pas d'établir que ces pentes peuvent être obtenues sur un parcours de 100 milles, ou peuvent être obtenues ici et là. Comme je l'ai dit, il vous faut juger de l'utilité de ce chemin de fer, comme on juge de la force d'une chaîne: par la force de son anneau le plus faible. On m'informe que ce chemin devra traverser la ligne de partage des eaux neuf fois, et chaque fois rencontrera des pentes raides. Il vous faudra traverser de grandes étendues de roches, de granit, dans bien des cas, et il faudra remplir d'immenses étendues de fondrières. Si vous ne pratiquez pas de tranchées dans le roc, il va vous falloir percer des tunnels. On décidera probablement qu'il est préférable de percer des tunnels, car des tranchées profondes sont exposées à se remplir de neige. Et que ferez-vous lorsqu'un train se trouvera pris dans les neiges à deux cents, trois cents ou quatre cents milles de toute habitation?

Ce chemin coûtera de $60,000 à $70,000 par mille; mais une fois sa construction terminée, vous ne serez qu'au commencement de vos ennuis: il vous faudra l'exploiter. Ces considérations ne sont-elles pas assez sérieuses pour engager le gouvernement à retarder la mise à exécution du projet, non pas d'une année, mais jusqu'à ce qu'il ait obtenu les renseignements que le pays demande.

Les propositions qui ont été faites par les membres de la gauche depuis quelques jours n'ont pas reçu de réponses satisfaisantes par l'honorable député dont nous attendons beaucoup de lumière dans les questions de cette nature : le ministre de la Justice, l'honorable ministre a déclaré qu'en agréant ces propositions, nous perdrions du temps, que nous perdrions toute une année si nous ne votions pas ce bill maintenant. L'honorable ministre de la Justice a-t-il une armée de terrassiers prêts à se mettre à l'ouvrage dès demain sur ce chemin de fer ? Si nous votons ce bill, que va-t-il faire ? Il va faire ce que nous lui demandons : il va mettre des ingénieurs sur le chemin, et nous ne le gênerons pas en cela, nous voterons de manière à ce qu'il puisse mettre des ingénieurs sur le chemin dès demain matin—et il attendra qu'on lui fasse rapport. Il lui faudra, à tout événement, obtenir les rapports avant de pouvoir mettre un seul terrassier à l'œuvre. Je ne puis comprendre, probablement à raison de l'insuffisance de ma perspicacité politique, pourquoi l'honorable ministre ne veut pas nous donner une meilleure raison que celle qu'il nous a donnée. Nous savons tous qu'il a une meilleure raison, qu'il pourrait nous donner le nom de ceux qui ne veulent pas attendre. A mon avis, quelque ministre devrait nous faire connaître sans détour la

M. BROCK.

cause de cette précipitation maladive. L'honorable gentleman de qui nous, dans la province d'Ontario, attendons beaucoup, le ministre de la Justice ne nous a pas fait connaître cette raison ; probablement qu'il ne la connaît pas. Nous croyons que ce projet de chemin de fer fut adopté au conseil hors la connaissance de certains membres du cabinet. L'un d'eux, comme nous savons, a déclaré qu'il n'avait pas été consulté ; et pourtant il était un membre important du ministère, et celui entre tous qui aurait dû être consulté, et qui aurait pu expliquer le projet au peuple canadien. Pourquoi l'a-t-on mis à la porte du ministère ? Le coup le plus sérieux porté à cette mesure l'a été de la main d'un membre du ministère, et je ne sache pas que ce monsieur soit dans l'habitude de changer d'opinion. Il diffère en cela de l'honorable député qui a été désigné pour répondre aux attaques de la gauche, et qui est très souple en ce qui regarde ses opinions politiques. Comme le ministre de Justice est ici présent, je vais lui céder la parole. Il a déclaré que la raison pour laquelle le ministère n'acceptait pas l'amendement actuellement à l'étude, c'est qu'il aurait pour effet de retarder l'exécution du projet. J'aimerais qu'il nous dît si ces terrassiers sont à la porte armés de pics et de pelles, prêts à se mettre à l'œuvre demain. La raison pour laquelle il ne les a pas mis à l'œuvre, c'est que les levés topographiques ne sont pas faits ; et nous ne l'empêchons pas d'envoyer ses ingénieurs demain matin ; de fait, nous demandons ce délai, afin qu'il puisse le faire, et obtenir les renseignements requis, non seulement pour son propre avantage, mais pour celui du pays. Je pense qu'à tous les points de vue, nous devrions obtenir du ministre de la Justice une meilleure raison que celle qu'il vient de nous donner.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est peut-être bon que je dise à l'honorable député (M. Brock), que les terrassiers ne sont pas à la porte prêts à partir.

M. CLARKE : Me permettra-t-on de lire pour l'information du comité, une déclaration faite, il n'y a pas bien des mois, par l'honorable député qui semble être maintenant l'expert de qui nous devons attendre des renseignements en matière de chemin de fer :

> Il est surtout important que nous ne fassions pas de faux pas, que nous ne partions pas d'une hypothèse douteuse ; et pour cette raison, il est sage de nommer une commission composée d'hommes compétents pour l'étude de cette question et capables d'arriver à une solution juste. Nous ne pouvons pas décider cette question ici d'un manière scientifique et en connaissance de cause ; il nous faut nous en rapporter à la décision d'hommes comme ceux qui seront nommés de cette commission. Attendons que nous ayons la décision de ces hommes quant à la ligne de conduite qu'il convient de suivre.

C'est la déclaration que fit le 26 de mai dernier, il n'y a pas quatre mois, l'honora-

ble député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui s'est fait aujourd'hui le champion de ce projet de chemin de fer, et qu'on présente au peuple canadien comme un expert en cette matière. On nous prie d'accepter ses avis aujourd'hui, bien que nous ayons sous les yeux le texte imprimé de cette déclaration qu'il fit il y a moins de quatre mois. Si la déclaration de l'honorable député de Norfolk-nord mérite qu'on s'y arrête, les conditions étant les mêmes aujourd'hui qu'elles l'étaient il y a quatre mois, pourquoi, au nom de tout ce qui est juste et raisonnable, ne suivrions-nous pas les conseils donnés par cet expert, et n'attendrions-nous pas pour faire cette énorme dépense d'argent que nous ayons l'opinion des savants et des ingénieurs relativement aux difficultés qu'il faudra surmonter ?

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a attaqué l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) au sujet de ce que celui-ci a déclaré en mars de l'année dernière. A l'examen du discours que cet honorable député (M. Brock) prononça en mars de l'année dernière, je vois que ce discours lui fait infiniment honneur. L'honorable député de Norfolk-nord n'a pas cité les points saillants de ce discours. L'honorable député de Toronto-centre insista fortement pour qu'on adoptât une mesure large, compréhensive, et signala l'importance pour les cultivateurs du Nord-Ouest de pouvoir placer les produits du sol de cette partie du Dominion dans les marchés de l'Europe à des taux aussi bas et aussi favorables que ceux dont jouissent les cultivateurs du Minnesota et du Dakota. C'est là l'essence de son discours ; c'est un appel en faveur d'une politique large de transport en vue d'assurer ce résultat très désirable. Quelle valeur peut-on attacher aux opinions exprimées par l'honorable député de Norfolk-nord ? Nous nous attendrions à obtenir de lui des données sûres ; mais lorsque nous l'entendons exprimer une opinion aujourd'hui, et exprimer l'opinion absolument contraire demain, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de le discuter davantage. Tout ce que nous avons à faire, si nous voulons connaître ses vues sur un certain sujet, c'est de consulter l'index des " Débats " et nous y trouverons que, suivant les exigences de la politique, suivant que le décide le caucus du parti, cet honorable député est prêt à modifier ses opinions vingt-quatre fois dans la journée, si c'est nécessaire. Et pourtant, c'est lui qu'on désigne pour nous fournir les renseignements certains qui nous justifieront de voter ce projet du gouvernement. On n'est pas en état de nous fournir le moindre renseignement positif sur lequel nous pourrions nous former une opinion intelligente. Pour ma part, je suis fortement et cordialement en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Bothwell. Je pense que les habitants intelligents de notre pays ont le droit de demander qu'on leur fournisse des informations complètes, précises et positives, avant d'être appelés à faire l'énorme dépense de fonds publics que le gouvernement propose de faire.

M. OLIVER : Je désire soumettre à la Chambre certains faits qui font comprendre la nécessité de la construction prochaine du Grand-Tronc-Pacifique dans l'intérêt non pas de l'ouest, mais de l'est du Canada. Toronto et Montréal sont à 1,400 milles de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Chicago est à 800 milles, et les villes sœurs de Saint-Paul et Minnéapolis à 400 milles, de Winnipeg. Chicago et les villes sœurs sont de plus grands centres de fabrication et de commerce que Toronto et Montréal. Elles sont beaucoup plus rapprochées de l'ouest canadien que Montréal et Toronto, et leurs articles de fabrication sont spécialement adaptés au commerce de l'ouest. A égalité des frais de transport par mille, les fabricants et les marchands des Etats-Unis sont en mesure d'enlever aux marchands et aux fabricants canadiens leur marché du Nord-Ouest. Les droits de douane compensent dans une certaine mesure, la différence dans les prix de transport dont souffre le commerce canadien ; mais dans le cas de toutes les marchandises lourdes, cette différence dans les frais de transport détruit dans une grande mesure, ou complètement l'avantage assuré par les droits de douane.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique à le monopole du trafic. Il est capitalisé à $64,700 par mille. Une capitalisation aussi excessive l'oblige à imposer les prix de transport les plus élevés que le trafic puisse supporter. Par une disposition particulière de sa charte, son tarif de transport échappe à la réglementation du parlement.

Le seul moyen de placer le commerce et les manufactures de l'est du Canada sur un pied d'égalité avec leurs concurrents de l'ouest des Etats-Unis, c'est de construire une autre ligne de chemin de fer qui mettra les maisons de commerce et de fabrication de l'est canadien en communication directe avec tous les points de l'ouest, par un chemin à capitalisation très réduite et à taux réglementés par l'Etat.

Dans le cours de ces années dernières, les importations de machines agricoles et autres articles requis sur les fermes, à provenance surtout de Chicago et des villes sœurs, ont augmenté beaucoup plus rapidement que celles à provenance de l'est du Canada, et cela surtout en raison des taux réduits de transport. Une fois le nouveau chemin de fer transcontinental terminé, les intérêts manufacturiers et commerciaux de l'est du Canada auront éprouvé des pertes pour une somme plus considérable que le prix de revient de ce chemin de fer, à moins que, dans l'intervalle, les frais de transport ne soient réduits bien au-dessous de leur niveau actuel. Les batteuses mécaniques à vapeur, fabriquées à Minnéapolis, sont transportées à Winnipeg moyennant

un prix de transport d'un tiers moins élevé que celui demandé à partir de Toronto. Ce taux peut être assez juste, si l'on ne considère que la distance, mais il ne permet pas aux fabricants canadiens de batteuses, de vendre leurs machines dans l'ouest à un prix suffisamment bas pour soutenir la concurrence des fabricants des Etats-Unis. Ce qui est vrai des batteuses est vrai dans une mesure plus ou moins grande de tous les articles de commerce ou de fabrication.

Ce qui fait bien voir que les taux de transport de l'est du Canada aux diverses localités du Nord-Ouest pourraient être notablement réduits, c'est que les taux sur les lieuses mécaniques, de Toronto à Vancouver, sont virtuellement les mêmes que de Toronto à Calgary, bien que Calgary soit de 642 milles moins éloigné. Sur les voitures de route, le taux de transports jusqu'à Calgary est de $2.97, et jusqu'à Vancouver de $2.41 par cent livres. Cet inconvénient des prix élevés de transport devra être supprimé, sinon l'est du Canada ne pourra tirer avantage du développement de l'ouest, suivant le désir de tous les Canadiens. On ne saurait faire disparaître cet inconvénient trop tôt, et dans les circonstances actuelles, on ne pourra le faire disparaître assez promptement.

A six heures le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

CONSIDERE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley.—(M. Porter.)

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre de nouveau en comité sur le bill (n° 235), en vue de la construction du chemin de fer Transcontinental-National.—(Le premier ministre.)

M. GOURLEY: Cet après-midi, nous avons discuté l'amendement qui demande l'ajournement de ce débat, afin que nous soyons en position plus tard de voter une mesure qui sera pour le plus grand intérêt de l'ensemble du Canada, et non pas une simple mesure locale, provinciale, comme celle-ci. J'ai le plus grand respect pour l'opinion de sir Sandford Fleming, et j'ai été très heureux de l'entendre citer ; car j'aimais à savoir quelle était réellement son opinion relativement au projet actuel. Les comptes rendus d'entrevues publiés dans les journaux dénaturent parfois les opinions des gens ; bien qu'on ne le fasse pas à dessein, les idées de la personne que l'on fait parler sont souvent plus ou moins modifiées par l'organe qui les transmet au public. Sir Sandford Fleming a eu à faire avec l'exploitation de tous nos chemins de fer dans les provinces maritimes. Il était très renseigné ; ce n'était pas un ingénieur ordinaire, et nous nous en aperçumes bientôt. Je partage l'opinion du député de Norfolk-nord, lorsqu'il dit que sir Sandford Fleming n'est pas seulement un grand ingénieur, mais aussi un homme d'Etat. Il a une belle imagination, une grande envergure d'esprit, une grande générosité ; il est bien supérieur à l'ingénieur ordinaire, aux spécialistes ordinaires, en ce qu'il possède les vues larges d'un homme d'Etat. Nous recourions souvent à ses conseils dans les provinces maritimes ; et il a consacré les meilleures années de sa vie, lorsqu'il était plein d'énergie et d'activité, à nous aider à développer les voies de la Nouvelle-Ecosse. Pour ma part je serais très prêt à modifier dans une grande mesure mes opinions pour les rendre plus conformes à celles de sir Sandford Fleming en ce qui regarde une grande politique quelconque de chemin de fer. Il est très à propos que sir Sandford prenne un grand intérêt à la question. Dès les débuts de l'histoire de la construction des chemins de fer dans notre pays, il a été un grand promoteur de ces sortes d'entreprises. Dès l'année 1862, il prévoyait la construction, non pas seulement d'un chemin de fer transcontinental, mais de deux ou trois, et naturellement, toutes les petites gens du Canada traitèrent ses idées avec mépris et le regardèrent comme un visionnaire. Avec sa grande expérience, ses études sérieuses, sa connaissance des voies transcontinentales, sir Sanford Fleming est probablement plus compétent qu'aucun autre à parler de la question. Il a exploré plus de pays au Canada qu'aucune autre personne ; les cartes du pays lui sont familières ; la géographie du Canada n'a point de secrets pour lui ; il connaît nos rivières et les leçons qu'elles enseignent, et il est mieux en état de nous parler des voies de commerce du Canada qu'aucun homme en cette Chambre ou au dehors. Cela lui vient non pas tant de ce qu'il est ingénieur, qu'en raison de sa vue large d'homme d'Etat. Sir Sandford Fleming se prononce sur cette question, et je prendrai son opinion comme guide dans la circonstance. L'honorable député de Norfolk-nord déclare que c'est là un grand projet de chemin de fer. Evidemment ! Toute mesure qui propose la dépense de $200,000,000, en vue du développement du Canada, est une grande mesure. Je n'ai pas d'objection à l'appeler une grande mesure de chemin de fer, mais est-ce bien la mesure la plus sage et la meilleure que nous puissions adopter? Sir Sandford Fleming dit : Choisissez la meilleure route, puis mettez à contribution toutes les forces pour la construire. Or, c'est l'attitude que nous prenons tous. Nous différons en ceci, que la gauche prétend que le gouvernement a montré de la précipitation, n'a pas attendu d'avoir les renseignements nécessaires pour choisir la meilleure route. Mais lorsque

l'honorable député (M. Charlton) laissant de côté les généralités, vient dire que sir Sandford Fleming a approuvé la construction in toto, je n'hésite pas à dire que je suis très surpris d'entendre le député de Norfolk-nord affirmer pareille chose. Lorsque j'arrivai en cette Chambre, j'avais un grand respect pour l'honorable député (M. Charlton), à cause de ses grandes connaissances.

M. CHARLTON : Ce que j'ai déclaré, c'est que sir Sandford Fleming avait approuvé l'idée générale de la construction d'un chemin à travers l'intérieur.

M. GOURLEY : Mon honorable ami (M. Charlton) ressemble beaucoup à Gladstone; celui-ci ne se servait jamais d'un mot avec l'idée que vous le comprendriez dans son sens ordinaire ; et plus tard, il était en mesure dire ; n'avez-vous pas remarqué cet autre petit mot que j'ai placé là ; vous ne m'avez pas compris. Je n'entends pas que l'honorable député de Norfolk-nord me traite de cette manière ; je donnerai aux termes qu'il emploie leur sens ordinaire ; et je le tiendrai responsable ce soir strictement de ce que je crois être le sens de ses paroles. Réellement je ne comprends pas trop l'honorable député. Je lui prête l'oreille avec le plus grand respect, de même que je le fais à tout homme habile, espérant que j'en obtiendrai des renseignements qui me mettront à même de m'acquitter de mon devoir ici. Mais je ne puis comprendre le député de Norfolk-nord, je ne puis comprendre pourquoi il se mêle de parler du tout de lignes trancontinentales. Qu'a-t-il à voir aux lignes transcontinentales ? Il dit que le Canada est une annexe de la vallée du Mississipi. Comment un homme qui a cette idée peut-il avoir affaire avec un chemin de fer transcontinental canadien ? Je suis bien persuadé que l'honorable député perd son temps à se tracasser au sujet d'une ligne transcontinentale. Si je partageais son avis, je dirais : Vendez le Canada aux enchères, vendez toute la boutique pour ce qu'on en voudra donner ; car si le Canada est une annexe de la vallée du Mississipi, il ne saurait guère exploiter une ligne transcontinentale. Mais l'honorable député est en contravention de toute la géographie du pays. La vallée du Mississipi est aussi nettement séparée de la grande vallée de la baie d'Hudson et de l'océan Arctique que l'Atlantique l'est du Pacifique. Il y deux lacs dans la partie nord du Minnésota ; le Mississipi prend sa source dans l'un de ces lacs et coule dans la direction du sud, tandis que la rivière Rouge et le système des rivières du Canada prennent leur source dans d'autres lacs et coulent vers le nord. On trouve sur ce continent des caractères physiques plus nettement tranchés que dans aucune autre partie du monde. De sorte que lorsque l'honorable député dit que le Canada est une annexe de la vallée du Mississipi, il affirme quelque chose qu'on ne saurait aucunement prouver. S'il en est ainsi, pourquoi parle-t-il de construire un chemin de fer transcontinental ? Qu'avons-nous besoin de construire un chemin de fer pour relier le Canada à la vallée du Mississipi ? Je ne puis comprendre comment l'honorable député, avec ses vastes connaissances, ne préfère pas être sincère, de manière à ce que lorsqu'il prendra la parole, tout le monde en tirera avantage et sera fortifié par son raisonnement. Il ferait mieux, à mon avis, de ne pas se tracasser l'esprit à discuter la construction d'un chemin de fer transcontinental. Il prend un grand intérêt à la construction de ce chemin ; et si cela veut dire qu'il s'est converti, qu'il ne veut plus que le Canada soit annexé, alors j'en suis très heureux et je lui souhaite la bienvenue à son entrée dans le bercail des Canadiens patriotes.

L'honorable député semble se conformer à la philosophie du vieux proverbe : Quand le diable fut vieux, il se fit ermite.

> When the devil was sick, the devil a monk would be ;
> When the devil got well, the devil a monk was he.

Patriote, quand son parti est au pouvoir, il est tout le contraire du patriote, quand son parti est dans l'opposition. Je suis ravi, toutefois, de le voir dans son nouveau rôle. Il se fait tantôt l'interprète du Canada, tantôt celui de New-York, tantôt celui de Québec. Tout homme politique, au Canada, doit se faire l'interprète non pas des intérêts d'une province, mais de ceux de tout le pays. Cet après-midi, il a voulu créer au sein de la Chambre l'impression que sir Sandford Fleming approuve le projet en discussion ; tandis que l'impression que je dégage de la lecture de ce document qu'il a cité, c'est que sir Sandford Fleming condamne catégoriquement cette entreprise. L'honorable député excelle à pervertir ses témoins, cela soit dit sans blesser ses justes susceptibilités. Comme sir Sandford Fleming, je veux qu'on construise des chemins de fer transcontinentaux ; seulement, qu'on choisisse la meilleure route, comme le propose le député de Bothwell. Nous ne demandons pas au gouvernement de remettre à deux ou trois ans l'exécution de son entreprise ; mais qu'il attende six à neuf mois, afin d'obtenir le rapport des experts sur les meilleures routes à choisir ; et si le gouvernement avait obtenu ce rapport, comme il en avait l'intention au début, nous serions aujourd'hui à débattre la question en pleine connaissance de cause. Depuis l'établissement de la Confédération, la Nouvelle-Ecosse attend la réalisation des promesses faites au sujet de ce chemin de fer, et l'attitude actuelle du gouvernement donne le coup de grâce à toutes nos espérances. Libre au député de Cumberland (M. Logan) et à d'autres députés, de défendre ce projet, qu'ils n'oseront justifier devant le corps électoral ; quant à moi, je me constitue ici le champion des intérêts des provinces maritimes. Revenons à l'entrevue en question. Si le séna-

teur Cox pouvait attendre, sans doute le gouvernement pourrait utiliser les services de sir Sandford Fleming, à titre d'ingénieur consultant ; et il n'hésiterait pas à condamner cette entreprise. Le choix de la route au sud du lac Winnipeg est une cruelle déception pour notre peuple.

Le lac Winnipeg domine toutes les routes commerciales du Canada. Entre ce lac, de 216 milles de longueur, et les Etats-Unis s'étend une lisière de territoire de 65 milles ; et c'est sur cette étroite lisière qu'on veut faire passer ce chemin de fer, bien qu'il s'y trouve déjà deux chemins de fer transcontinentaux. Je ne m'oppose nullement à la construction de nouvelles voies ferrées, et s'il faut construire et créer de nouveaux débouchés pour l'écoulement du trop-plein des transports, qu'on construise des lignes succursales qui serviront de tributaires aux lignes existantes. Ici il s'agit non pas de la construction de petites lignes, mais de la création d'un grand réseau transcontinental, qui influera puissamment sur l'avenir du pays ; et en présence d'un pareil problème, il faut mettre de côté les questions de clocher. Voilà pourquoi je ne saurais approuver l'appel que le premier ministre et le ministre des Finances ont fait à l'esprit de parti, à un moment si solennel dans notre existence nationale où le grand conseil du pays, convoqué pour résoudre un si important problème, devrait conférer et s'entourer de toutes les lumières nécessaires, avant de prendre une décision. Siégeons encore trois mois, s'il le faut, plutôt que de prendre une décision précipitée ; votons un million de dollars, s'il le faut, pour faire venir ici des experts d'Angleterre, de France, d'Allemagne, qui visiteront le pays et dresseront un rapport sur lequel nous appuierons notre décision. Sir Sandford Fleming condamne catégoriquement le projet du gouvernement ; mais il a tort de condamner la construction de la section de l'est, bien que, je l'avoue, il puisse y avoir divergence légitime d'opinion à cet égard.

Le député de Bellechasse (M. Talbot) nous a lu le compte rendu du Chronicle au sujet de l'entrevue avec sir Sandford Fleming, qui témoigne de son admiration pour l'éloquent et habile plaidoyer du premier ministre en faveur de ce projet. Je partage moi-même cette admiration pour tout ce qui évoque le sentiment national et l'amour du pays natal ; et j'ajoute que ce sentiment n'est malheureusement pas assez cultivé au Canada, et c'est là ce qui constitue notre faiblesse aux yeux des autres peuples. Mais tout en complimentant le premier ministre, sir Sandford Fleming s'est bien gardé d'approuver la proposition du chef du cabinet ; et d'ailleurs, qui n'a pas entendu prononcer les plus brillants discours à l'appui des projets les plus insensés ?

Né en Nouvelle-Ecosse où les hommes savent unir le courtoisie la plus parfaite à l'esprit d'initiative, sir Sandford Fleming, après avoir exprimé son admiration pour

l'éloquence du chef du cabinet, montre qu'il est forcément hostile au projet ; il déclare que la partie sud de ce grand pays de l'ouest est déjà suffisamment desservie par les chemins de fer. Notre grande lacune, ajoute-t-il, c'est que le pays n'est pas assez développé en profondeur. Voyez, dit-il, cette petite lisière de pays, le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, du Saint-Laurent et des grands lacs ainsi que sur le parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique, une étendue de pays de 3,000 milles de longueur et de 40 milles de profondeur. Si ce chemin de fer est destiné à devenir un réseau vraiment national, il faut qu'il développe le pays en profondeur, et pour cela il faut qu'il pénètre dans l'intérieur à 300 milles en arrière de Winnipeg. Au lieu de cela, ce chemin de fer suit une ligne de partage des bassins de la plaine. Ces messieurs ont d'étranges notions sur la géographie du pays. Cette " hauteur des terres " n'est qu'un plateau élevé, à pente douce, et c'est la pire partie du pays. Le sol d'alluvion est charrié par les eaux sur chaque versant, et à une centaine de milles au sud de la baie de James on trouve de la magnifique terre d'alluvion, se composant en grande partie du sol charrié par les eaux, du faîte des bassins de plaine. Ce sol a une profondeur de huit à dix pieds, et ce pays sera sans doute habité plus tard par des millions d'êtres humains. J'ai foi dans la puissance productive de ce pays. Si le chemin de fer partait de l'embouchure du Saguenay, gagnant l'est jusqu'à une centaine de milles de la baie de James, et de là, se dirigeait au nord de Winnipeg et à travers la vallée de la rivière de la Paix, ce serait une ligne directe presque à vol d'oiseau, et la route commerciale du Canada se trouverait abrégée de 350 milles. Au lieu de cela, le tracé du chemin de fer remonte la vallée de la rivière de la Paix, puis il descend à 600 milles jusqu'à Winnipeg, puis regagne le nord, et on espère ainsi diriger les transports du grain vers la Nouvelle-Ecosse. On rallonge ainsi la route de 300 à 400 milles, et l'on veut persuader aux citoyens de la Nouvelle-Ecosse que le commerce de l'ouest se dirigera vers les provinces maritimes.

C'est violer les lois de la géographie du pays, et ce projet est voué d'avance à l'avortement. Des intelligences plus fortes ont déjà succombé à des tâches moins ardues. Sir Sandford Fleming vous crie : halte-là ! et l'organe ministériel d'Halifax doit être convaincu que l'opinion publique se prononce fortement contre ce projet, puisqu'il donne publicité à cette entrevue. Que le ministre des Finances se tienne pour averti. Cette faible voix, que notre pieux collègue, le député de Grey-est (M. Sproule) a adjuré le ministre d'écouter, s'est fait entendre par l'organe du Morning Chronicle. Sir Sandford Fleming dit :

Il est un point qui semble avoir échappé à l'attention du parlement.

J'espérais que quelque député ministériel développerait cette question touchant la géographie du continent et dirait à la Chambre l'influence prépondérante du lac Winnipeg sur les routes commerciales du continent. Cette question géographique s'impose à l'étude du gouvernement ; et si le tracé de cette route est défectueux, il est encore temps d'y remédier. Cette question géographique est un facteur essentiel, au point de vue des routes commerciales de ce pays.

Le gouvernement aurait dû voir qu'il y a déjà deux lignes de chemin de fer qui traversent le continent au sud du lac Winnipeg, et que le Northern Pacifique entre aussi dans cette région. Il n'est guère convenable de faire passer quatre chemins de fer dans cette étroite bande de territoire. Sir Sandford Fleming commence par traiter ce point comme il était tout juste qu'il le fit. Lorsque j'ai entendu l'honorable député de Norfolk-nord lire l'entrevue du 17 septembre, je me suis bien aperçu que quelque chose n'allait pas, car sir Sandford Fleming avait parlé de cela le 4 octobre dernier, longtemps avant qu'il sût que les partis politiques allaient jouer au ballon avec cette affaire. Sir Fleming exprime ses vues comme citoyen du Canada, homme de savoir, capable de nous guider et de nous donner des renseignements sur les routes que suit le commerce.

Je me rappelais ce que sir Sanford Fleming avait dit, et, en écoutant l'honorable député de Norfolk-nord, je m'étonnais qu'un homme du caractère de sir Sanford Fleming pût avoir donné deux entrevues aussi contradictoires. Voyons ce qu'il a dit en octobre dernier, lorsque cette question n'était pas encore du domaine de la politique, et que chacun pouvait voir qu'il parlait simplement comme Canadien, ayant droit, par ses connaissances et sa position, de donner des conseils à ses concitoyens :

Un nouveau chemin de fer national devrait à mon sens, partir du pont de Québec——

On comprend pourquoi sir Sanford Fleming dit que ce chemin de fer devrait partir du pont de Québec. Il a été le père de l'Intercolonial, et son désir était de rattacher le Trans-Canada au chemin qui lui devait l'existence. Selon moi, ce chemin devrait dépasser Québec et se rendre jusqu'à l'embouchure du Saguenay, ce qui nous donnerait la route la plus courte et la plus directe vers l'Europe.

Un nouveau chemin de fer national devrait, à mon sens, partir du pont de Québec, qui se construit actuellement, et où il se relierait directement à l'Intercolonial. De Québec, le chemin s'étendrait par les voies les plus directes jusqu'à Port-Simpson sur la côte du Pacifique. D'après ce que je connais du caractère général de la plus grande partie du pays qu'il traverserait, je crois qu'il est possible, avec un peu de soin, d'y trouver un tracé présentant au travail de l'ingénieur de merveilleuses facilités. Ce tracé éviterait les rudes bords des lacs Huron, Supérieur, Népigon et Winnipeg, et traverserait une vaste région que l'on dit généralement être de formation alluviale, et où l'on trouve du bois et de l'eau en abondance.

Au nord du lac Winnipeg, dit sir Sanford Fleming.

J'ai toujours exprimé des doutes sur la sagesse et la convenance d'agir au hasard.

Qu'a fait ici le gouvernement, sinon d'agir au hasard ? Il entreprend de construire un chemin de fer à travers le continent sans prendre la moindre précaution. Je veux bien que l'on ait de nouveaux chemins de fer ; mais, si le gouvernement se donnait une année de réflexion avant de prendre une décision sur cette affaire, ce ne serait certainement pas trop. Il aurait l'approbation du pays. Une année ne compte que pour un instant dans l'utile existence d'un chemin de fer de cette nature, quand on a eu bien soin de l'établir sur des bases solides.

Je considère comme déjà bien assez long——

Ecoutez ceci :

Je considère comme déjà bien assez long le tracé le plus court que l'on peut obtenir entre les deux océans. Pour cette raison, et pour d'autres puissants motifs, je conseillerais d'adopter la route la plus favorable que l'on puisse trouver entre Québec et Port Simpson pour un nouveau Grand Tronc canadien, et d'avoir en même temps en vue l'établissement d'un service de chemin de fer avec tous les points désirables, par des embranchements judicieusement choisis.

Ecoutez maintenant ce que dit sir Sanford Fleming des avantages d'un chemin de fer ainsi convenablement placé en ce pays :

Quand arrivera le moment d'ouvrir le chemin de fer comme ligne allant d'un bout du continent à l'autre, on verra que, comparé à la route de San-Francisco à New-York, il aura de grands avantages sous le rapport de la distance. De Yokohama à Liverpool, la traversée du Pacifique compterait 605 milles marins, et celle de l'Atlantique, 195. La distance par terre serait de 502 milles statutaires de moins. Ce qui sauve, pour le parcours entier, près de 1,423 milles statutaires en tout.

Sir Sanford Fleming vous dit ici que, si vous aviez fait passer votre ligne au nord du lac Winnipeg, en ligne droite, vous auriez pu raccourcir de 1423 milles la distance qui sépare Yokohama de Liverpool. Voilà la route à laquelle l'honorable député de Norfolk-nord aurait dû donner l'appui de sa parole.

Son devoir était de dire au gouvernement : Quand le Canada a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, ses finances n'étaient guère prospères, et il lui a fallu placer la ligne où il a pu. Quand le Canada a construit l'Intercolonial, il était nécessairement dominé par l'idée militaire, et il lui a fallu, dans le choix du tracé, avoir égard à cette idée de protection du territoire. Mais aujourd'hui le Canada est fort, et peut faire à sa guise le choix d'un tracé. Prenons une année, s'il le faut, dépensons un million de dollars, pour trouver où ce chemin doit être placé. Le gouvernement ne

peut manquer de voir que, si nous avions une différence de 1,423 milles en faveur de nos routes commerciales sur San Francisco et New-York, ces villes ne pourraient plus lutter avec nous. J'ai cherché, depuis que je fais partie de cette Chambre à réveiller le sentiment national chez les Canadiens en leur disant que, si nous savons nous y prendre, les Etats-Unis ne pourront pas nous tenir tête dans la lutte pour le transport des marchandises. J'apprécie beaucoup ce débat ; c'est le plus important dont la Chambre ait été témoin depuis plusieurs années. Si, par le passé, les députés, au lieu de disputer de serviettes de table et de verres à vin, choses qui ont été pendant tant d'années l'objet des graves questions de la politique, avaient tourné leur attention vers l'étude des routes du commerce, quelle position bien différente le Canada n'occuperait-il pas aujourd'hui ? Si, au lieu de chercher à défigurer la carte de la province d'Ontario pour convenir aux exigences de sa politique, le gouvernement avait consacré son temps et ses soins au développement de nos routes commerciales, il aurait en ce moment des millions de libres électeurs à qui demander appui, et se serait épargné l'ignominie et l'opprobe qui vont s'attacher à la perpétration du crime le plus grand non seulement du siècle présent, mais de tous les siècles.

Voilà donc quel était le conseil que sir Sandford Fleming donnait aux Canadiens au mois d'octobre dernier, quand les journaux ont commencé d'agiter cette question, et avant qu'elle ne devint une question de politique, avant même qu'il connût l'attitude du gouvernement, ou des partis à l'égard de l'affaire. Ayez soin, leur disait-il, de penser aux besoins du commerce ; faites partir votre ligne de Québec, et qu'elle se rende en ligne directe à Port-Simpson, en passant au sud de la baie James et au nord du lac Winnipeg ; cela vous donnera un avantage sur les Etats-Unis de 523 milles sur terre, 720 milles sur le Pacifique et 450 sur l'Atlantique. Eh quoi ! si les Etats-Unis avaient sur nous, pendant une heure, d'aussi grands avantages, et que nous fussions dans leur présente position, ils ne nous laisseraient pas une livre de marchandise à transporter. Ils exploiteraient leurs routes, et diraient : La géographie est pour nous contre ces gens du sud ; et nous n'aurions pas la moindre chance de rivaliser avec eux. Dieu nous a placés ici sur ce continent, entre les grands entrepôts du commerce de l'Europe et ceux des Etats-Unis ; il nous a donné un pays de 2 à 3,000 milles de largeur, et nous a mis droit sur les routes du commerce. Le navire qui va de New-York en Angleterre est forcé de remonter jusqu'au haut des côtes de la Nouvelle-Ecosse. S'il y avait guerre entre nous et les Américains, une poignée de Néo-Ecossais, montés sur une goélette, pourraient couper la route à leurs navires marchands et les faire tous sombrer en quelques jours. Leurs navires seraient à quatre ou cinq jours de New-York, et rien ne nous empêcherait de les arrêter au passage et de les détruire. Nous ne pensons pas assez aux grands avantages naturels que nous avons sur ce continent, soit en temps de paix, soit en temps de guerre.

Tant que je vivrai—et je dois dire que je me porte bien, et que j'espère voir le milieu du siècle—je m'efforcerai d'instruire la population de ce pays des avantages prodigieux que nous possédons sur cette terre d'Amérique. J'en suis fâché pour le premier ministre, mais j'aurais voulu voir son nom écrit en lettres d'or sur les pages de notre histoire, et le nom de tout député à qui ses actes auraient valu cet honneur. J'aurais voulu voir le premier ministre se dégager des menées politiques du Manitoba, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et dire à ses collègues : En abordant cette question, mettons de côté, s'il vous plaît, les considérations politiques ; s'il le faut, appelons l'opposition dans nos conseils ; faisons venir des experts en tout genre, qui soient libres de toute préoccupation politique, et tâchons de formuler un grand projet, où la nation trouve son compte, et qui rencontre l'approbation cordiale de tous les Canadiens. Si on avait fait cela, et qu'on eût exploité une ligne de Port-Simpson à Québec ou au Saguenay—j'aurais préféré le Saguenay qui eût raccourci le chemin de 100 milles—et que de plus, on eût placé de grands steamers tant sur le Pacifique que sur l'Atlantique, j'ose dire qu'en moins de cinq années, le commerce de l'Orient, celui de l'Inde et du Cathay, pour lequel les nations du monde luttent depuis si longtemps, nous eût appartenu. Un pays qui ne fait que le commerce indigène, qui produit le blé et ne manufacture que pour sa propre consommation ne peut point s'enrichir. Un pays s'enrichit en prenant sa part du commerce du monde. Avec un projet comme celui-là, vous auriez eu comme clients, pour les produits canadiens, les millions d'habitants de l'Inde, de la Chine et du Japon. Au retour, vous auriez pu remplir vos navires de leurs soieries et autres produits et les distribuer sur les marchés du monde. C'est par le commerce qu'elle a fait dans le monde entier que l'Angleterre a acquis sa richesse prodigieuse. Tant que l'Angleterre s'est limitée à son commerce domestique, elle a été pauvre ; mais dès qu'elle a commencé à se répandre au dehors, les richesses de la terre ont afflué dans ses coffres. Je veux que vous vous réveilliez, et il n'est pas encore trop tard pour vous arrêter dans la voie où vous vous êtes engagés. La question est trop importante pour être décidée en conseil de cabinet. Comment ces quatorze hommes peuvent-ils décider une telle question ? Que connaissent-il des voies de transport du Canada ? Ces hommes peuvent être fort entendus dans les transactions ordinaires de la vie ; mais que savent-ils de nos voies de transport, ou de ce qui peut constituer le meilleur choix à faire

d'une route pour l'exploitation du commerce du pays ? L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) propose tout d'abord de dépenser des millions de dollars pour s'assurer des pentes douces et des courbes aisées. Mais à quoi bon des pentes et des courbes faciles sur une ligne qui est de 300 ou 400 milles plus longue qu'elle ne devrait l'être ? Des courbes faciles et des pentes douces n'ont d'autre objet que de raccourcir un chemin, et le meilleur moyen de raccourcir un chemin, est de prendre la plus courte entre deux lignes dont l'une est de 400 milles plus courte que l'autre. Outre cela, ici l'autre route, qui est en même temps la plus courte se trouve avoir les meilleures pentes possible. L'ingénieur en chef du Trans-Canada dit qu'on a trouvé, pour une grande partie de cette ligne, une pente de un pour cent. L'honorable député (M. Charlton) parlait l'autre jour d'une pente de 21 pieds. A quoi bon parler de 21 pieds de pente, quand l'ingénieur du Trans-Canada nous dit qu'il a trouvé des portions considérables du tracé où l'on peut avoir 4 pieds de pente ? L'honorable député a également abordé la question des courbes. Un des ingénieurs dit qu'au nord du lac Winnipeg, on trouve un tracé de 100 milles de long, presque en ligne droite, avec 4 pieds de pente, et qu'il n'est pas rare de trouver des bouts de chemin de 40 milles de long ayant cette pente. Si tout cela et vrai, il est difficile de croire qu'un gouvernement, au Canada, va se lancer dans une dépense de 100 millions sans s'assurer au moins du résultat le plus avantageux. Je ne regarderais pas à dépenser $300,000,000, pourvu qu'à ce prix, nous eussions la meilleure ligne du continent. Mais de dépenser $25,000,000 pour une ligne qui ne nous satisfera pas et qui va nous mettre de 20 à 30 années en arrière, au lieu de nous aider à prendre le premier rang parmi les nations de la terre, c'est une chose qui dépasse ma compréhension. Sir Sandford Fleming dit ceci :

> Il y a un point qui me paraît avoir échappé, dans une grande mesure, à l'attention du parlement. Nous pouvons nous attendre à de grands changements d'ici à quelques années. Les habitants de la région des prairies ne resteront pas toujours concentrés dans le Manitoba. Tout en sachant bien que la fertilité du pays autour de Winnipeg (vallée de la rivière Rouge) ne peut être surpassée, il faut reconnaître, toutefois, que l'étendue de plaines fertiles de la province entière du Manitoba ne constitue qu'à peu près un huitième de la vaste et féconde région des prairies.

Il dit que la meilleure moitié de la région des prairies n'est pas touchée par votre chemin de fer. Cette moitié s'étend au nord de la voie projetée.

> Ce n'est pas tant la moitié méridionale de cette région qui a besoin de chemins de fer que la moitié septentrionale, la plus considérable et celle qui, généralement, se prête le mieux à la culture. La moitié méridionale a trois grandes lignes de chemins de fer, qui prennent ses produits et les portent au marché. Est-ce que la moitié septentrionale des plaines, qui est la plus importante, ne devrait pas être pourvue d'une ligne directe vers la mer, au lieu d'être obligée de se servir de la route la plus longue par voie de Winnipeg ? La grande et fertile région à laquelle il manque encore un service de chemin de fer est égouttée par la Saskatchewan, qui se jette dans le lac Winnipeg, près de son extrémité septentrionale.

Ceci démontre que tout ce que vous avez à faire, c'est d'étudier la situation des cours d'eau d'un pays pour savoir où ira le commerce. La Saskatchewan porte ses eaux au nord du lac Winnipeg, où le chemin de fer devrait passer. Celui qui connaît la topographie d'un pays peut vous dire exactement, en voyant la direction des cours d'eau, quelle route le commerce suivra. La Saskatchewan se déverse au nord du lac Winnipeg, et sir Sanford Fleming dit que c'est là la route que le chemin de fer aurait dû prendre.

> La Saskatchewan est une belle et grande rivière dont le volume des eaux égale celui du Niagara. Elle est formée de deux puissants cours d'eau, la Saskatchewan du nord et la Saskatchewan du sud, descendant l'un et l'autre des montagnes Rocheuses, et pouvant se comparer, pour l'importance, à l'Outaouis près de la capitale. Ces deux rivières viennent réunir leurs eaux près des Grandes-Fourches, à 250 milles ou plus à l'ouest de Winnipeg. De là la rivière coule à travers un pays relativement uni, qui offre à un chemin de fer une entrée on ne peut plus désirable aux vastes étendues où déjà s'établissent et où viendront par la suite s'établir de nombreuses et florissantes colonies de cultivateurs.

Comment l'honorable député de Norfolk-nord, avec cela devant les yeux, ose-t-il dire que sir Sanford Fleming approuve, d'une manière générale, cette politique de chemins de fer ? Toute la question, quand on parle d'un chemin de fer qui doit traverser le continent, est de savoir s'il passera au nord ou au sud du lac Winnipeg. C'est le point culminant de l'affaire, et sir Sanford Fleming qui est un homme d'étude et d'expérience, y porte tout d'abord son attention. Il fait voir qu'une ligne passant au sud du lac Winnipeg ne pourrait desservir qu'un septième des bonnes terres de la région des prairies, tandis qu'au nord elle en desservirait les sept-huitièmes. Il ajoute que tous les grands cours d'eau, la Saskatchewan entre autres, se jettent dans les lacs au nord, et que c'est là, par conséquent, que le commerce doit naturellement passer. Ces choses sont si simples que je ne comprends pas pourquoi le premier ministre n'a pas chassé loin de lui l'ombre malfaisante du sénateur Cox qui tournait autour de son bureau, et pourquoi il n'a pas envoyé chercher sir Sanford Fleming, qui eût vite fait de dissiper les nuages amoncelés autour du premier ministre, et l'eût averti de la faute qu'il allait commettre. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas mandé sir Sanford Fleming à son conseil, et ne lui a-t-il pas dit : Nous avons déjà construit des chemins de

fer ; nous avons construit le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern ; mais c'est la première fois que nous entreprenons de construire une voie ferrée pour les fins du commerce. Jusqu'ici nous avons marché un peu au hasard, notre crédit et nos revenus étant fort limités ; mais, aujourd'hui, notre crédit est bon et nos revenus augmentent rapidement.

Je veux de ce peuple faire une grande nation ; c'est à cela, je crois, que le premier ministre prétend viser. Or, il aurait dû suivre l'exemple d'Alexandre, qui, après avoir conquis la Perse, et voulant fonder une capitale, se fit apporter une carte et, mettant le doigt sur un point dans le désert, fit de ce point l'enplacement d'Alexandrie, qui, en moins de cinq ans, devint la plus grande ville du monde. Oui, c'est ce qu'aurait dû faire notre premier ministre, et ne pas se laisser conduire par un homme de l'espèce du sénateur Cox. Tout ce qu'avait à faire le très honorable premier ministre, c'était de causer avec sir Sanford Fleming, ce canadien honnête, qui n'aurait pas demandé mieux que de lui donner le bénéfice de ses sages conseils. Ce dernier n'eût été guidé que par le désir d'avancer le développement du Canada.

Je crois que tous les députés devraient user de franchise dans leurs discours. Quand un membre de la Chambre, comme, par exemple, l'honorable député de Norfolk-nord, cite un document, et qu'il prend sur lui de nous dire exactement ce qu'il signifie, nous ne devrions pas être obligés de lire nous-mêmes le document pour voir si ce député nous trompe ou non. Quand il lit, il devrait avoir soin de bien s'approprier ce qu'il lit, pour pouvoir nous donner ensuite une idée juste de ce que contient le document. Sir Sandford Fleming dit :

> Porte d'entrée de la région des prairies. C'est ici, au nord du lac Winnipeg, que se trouve la porte d'entrée de la moitié septentrionale de la région des prairies.

Quand Jacques-Cartier est venu dans ce pays, c'était pour y chercher de quoi alimenter le commerce. Son but n'était pas de faire la conquête du Canada, mais de trouver un chemin vers le commerce de l'est. Lorsqu'il remontait le Saint-Laurent, il pensait bien pouvoir se faire un passage vers l'Inde et le Cathay. Averti par un sauvage qu'il ne pourrait pas continuer son voyage par eau et qu'il atteindrait avant longtemps l'extrême limite des lacs, son esprit s'assombrit et il devint triste. Se rappelant cette déconvenue du grand pionnier français, le très honorable premier ministre, s'adressant au parlement, aurait pu dire : Moi, descendant de cette même race, j'établirai, en ce pays, une grande route intérieure, qui nous assurera le commerce de l'Inde et du Cathay. Son nom aurait pu figurer dans l'histoire à l'égal de celui de Jacques-Cartier.

> De plus les rapports d'explorations récentes font voir qu'à l'est de ce point, et à travers

> vingt degrés de longitude, il y a toute apparence que l'on pourra trouver une route pour un chemin de fer de première classe, telle que le désire le gouvernement. Ces considérations m'amènent à dire que si des exigences politiques——

Pourquoi l'honorable député de Norfolk-nord n'a-t-il pas lu ce passage ? S'il l'avait fait, il aurait dit que les vues de sir Sandford sont entièrement opposées à celles du gouvernement, puisque sir Sandford parle de ce projet comme répondant à des exigences politiques. Un tel projet ne saurait convenir aux grands intérêts de la nation :

> Ces considérations m'amènent à dire que, si des exigences politiques ne demandent pas absolument que l'on adhère au projet qui ferait passer le chemin par Winnipeg, il y a là un tracé tout trouvé, qu'il conviendrait de suivre dans l'intérêt général du pays, et qui offre une route plus courte et meilleure de Québec aux prairies et des prairies à l'océan Pacifique.

Je le demande au très honorable premier ministre, y a-t-il encore ici des exigences de parti tellement puissantes que lui, le chef du gouvernement de ce pays, chargé de voir aux intérêts de la population, ne puisse s'y soustraire, et qu'elles le contraignent à oublier tous ses devoirs envers Dieu, l'humanité et la patrie, pour obéir aux raisonnements spéciaux du député de Norfolk-nord et à ceux du distingué sénateur Cox? Devons-nous croire qu'il y a en jeu des menées politiques tellement irrésistibles qu'elles lui fassent oublier ce qu'il doit à son pays? Je supplie le très honorable premier ministre de ne pas démentir son propre caractère, de fermer l'oreille à ces propositions, et de n'avoir en vue que les intérêts du Canada dans le choix qu'il fera du tracé de ce chemin. Nous avons en sir Sandford Fleming la meilleure autorité du pays, un homme qui connaît le Canada plus que personne et qui est maintenant sorti de la politique. Le conseil qu'il donne est celui d'un homme mûri par l'âge, délivré des passions et des préjugés qu'entretiennent les luttes politiques, et qui n'a autre chose en vue que le bien du Canada. Alors que ces messieurs de la droite s'offorçaient d'amoindrir leur pays, de détruire l'espoir et la confiance que la population avait placés dans les ressources du Canada, lui, sir Sandford Fleming écrivait, en 1862, que nos ressources nous permettaient de soutenir de grandes lignes de chemin de fer traversant tout le continent. Les services qu'il a rendus au Canada et à l'empire, la part qu'il a prise dans l'établissement de nos routes commerciales, en font le seul homme au Canada à qui le premier ministre eût pu s'adresser s'il voulait avoir un conseil parfaitement désintéressé. Il dit qu'à moins d'éliminer de la question l'élément politique, ces messieurs devraient s'arrêter sur la pente funeste où ils se laissent entraîner.

Quant à l'honorable député de Norfolk-nord, il doit des excuses à la Chambre. Je veux qu'à l'avenir—et je m'efforcerai de faire

adopter cette règle—lorsqu'un député aura mal lu un document et, par là, induit la Chambre en erreur, ce député soit tenu de faire des excuses. Je demanderai donc à l'honorable député de Norfolk-nord de faire d'humbles excuses à la Chambre qu'il a tenté d'induire en erreur. Je ne dis pas qu'il a voulu tromper la Chambre ; il est possible que telle n'ait pas été son intention. Ce monsieur est dans un mouvement perpétuel de va-et-vient. Il affectionne le changement. Cet état de variabilité l'empêche peut-être de savoir, quand il lit une phrase et se forme une opinion en la lisant, s'il ne changera pas d'opinion en lisant la phrase suivante. Ses opinions obéissent mollement au flux et au reflux de sa masse cérébrale en fusion ; et, d'une ligne à l'autre, son idée change. Si l'état cruel de son esprit le prive à ce point de tout équilibre, je lui pardonne de bon cœur l'instabilité de sa pensée ; mais, s'il veut soutenir qu'il est encore capable de bien interpréter la page qu'il vient de lire, et de ne pas varier dans l'impression qu'il en a reçue, je dis qu'il doit faire des excuses à la Chambre.

Cette entrevue dont nous parlons est la critique la plus formelle que l'on puisse faire de la politique d'un gouvernement quelconque ; jamais je n'ai entendu plus ardente prière adressée à un gouvernement, le supplaint d'attendre. Nous avons dans cette Chambre des orateurs très capables . Il y a de ce côté-ci de la Chambre des députés qui savent se servir de la langue anglaise avec grâce, force et précision ; mais nul d'eux ne saurait égaler, pour la beauté et pour l'air de sincérité, ce langage de sir Sandford Fleming. Il dit que, si les exigences de la politique n'ont pas un empire trop absolu sur le gouvernement ou sur le parlement, on devrait s'arrêter et réfléchir. Les exigences de parti retiennent-elles le premier ministre dans leurs mailles ? Je ne le crois pas. Je pense bien qu'il ne voudra pas l'admettre ; et je serais peiné qu'il en fût ainsi. Il a, ici, une belle occasion de s'illustrer. Qu'il dise : Lorsque cette question nous a été présentée au conseil, elle n'offrait pas l'aspect que nous lui voyons aujourd'hui. Si nous avions dans nos bureaux des montagnes de renseignements, nous n'avions pas ceux que nous avons obtenus au cours de ce débat, et, puisqu'il n'y a, dans notre chemin, nulles exigences de parti, nous attendons d'avoir consulté des hommes comme sir Sandford Fleming, par exemple, avant de mettre à exécution ce projet de chemin de fer.

L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnson), qui illumine cette Chambre de ses interrogations, plutôt que de ses discours, pourra voir, quand il ira dans son comté, que la chambre de commerce de Syney-nord a adopté une résolution où il est dit qu'aucun chemin de fer qui passera au sud de Winnipeg ne peut donner aux provinces maritimes la moindre chance de détourner à leur profit le commerce de cette région. Je tiens à faire savoir au premier ministre que les marchands de ces provinces connaissesnt beaucoup mieux la géographie du Canada que les gens des provinces d'en-haut. Il faudrait faire venir des provinces maritimes quelques professeurs que l'on chargerait d'enseigner la géographie dans les écoles de Québec et d'Ontario ; et, soit dit en passant, le gouvernement ferait bien d'adresser à toutes les écoles du Canada des exemplaires des grandes cartes qui sont en sa possession : il y aurait grand profit à le faire. Jusqu'ici, le premier ministre et ses collègues nous ont entretenus dans la pensée que le Canada est un si affreux pays que sa géographie ne vaut guère la peine d'être étudiée. Mais, heureusement, ce temps est passé, et, maintenant que nous avons une belle carte du Canada, on devra la suspendre aux murs de toutes les écoles, pour que chaque enfant voie que le Canada forme la moitié, et la meilleure, de l'Amérique du Nord, et n'oublie jamais, devenu homme, que sa patrie peut, en dépit du sort, faire la loi au continent.

Nous n'avons qu'à suivre le conseil que sir Sanford Fleming nous donne, et nous serons les maîtres du commerce sur ce continent. Je prie le gouvernement de revenir sur ses pas, d'écouter les sages avis de sir Sanford Fleming, et de faire passer la voie au nord du lac Winnipeg. En agissant ainsi, le gouvernement aura fait quelque chose de grandement utile à toutes les parties du pays.

L'amendement (M. Clancy) est rejeté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai l'honneur de proposer la résolution que j'ai lue ce matin, touchant les droits de douane sur l'importation des matériaux.

M. R. L. BORDEN : Cette résolution est-elle proposée comme article distinct.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami, le député de Montmorency, a fait une étude de cet amendement, et prendra la parole sur la question dès qu'il entrera.

M. OSLER : Je suis vraiment bien aise de voir qu'après les longs et persistants refus du gouvernement, après avoir disputé sur mon opinion, tout appuyée qu'elle était des consultations d'avocat éminents, le ministre de la Justice soit enfin, jusqu'à un certain point, entré dans mes vues. En tant que l'amendement comprend la dépense à faire pour la construction du chemin, il semble rencontrer pleinement le point que j'ai soulevé, savoir : que tous les matériaux importés pour la construction de la division de l'Est auraient à payer les droits, et que le montant de ces droits serait ajouté au coût de la construction, et la compagnie tenue de payer l'intérêt de 3 pour cent sur ce montant. J'espère, cependant, que le ministre de la Justice ira un peu plus loin, et qu'il comprendra dans sa résolution tous les

matériaux et toutes les fournitures qui serviront à l'amélioration du chemin pendant les quarante-trois années que la compagnie aura la possession du chemin et en paiera le loyer. Cela n'est que juste pour les manufacturiers du Canada. Chacun sait que, dans les dix années qui suivent la construction d'un chemin de fer, ce chemin exige encore qu'il y soit fait une dépense égale à 50 et même 100 pour cent du coût de la construction. Il faudra des embranchements ; certains ponts nécessiteront une reconstruction ; il y aura des prolongements à faire : tout cela doublera, en moins de dix à quinze ans, le capital dépensé. Il n'est pas juste pour nos manufacturiers que des matériaux employés à l'amélioration d'un chemin qui sera, à toutes fins quelconques, possession privée et non possession du gouvernement, puissent entrer dans le pays sans payer de droit, au grand préjudice des industries canadiennes. Ce n'est pas comme si le chemin était un chemin du gouvernement, comme l'est l'Intercolonial. Le gouvernement n'a pas l'excuse qu'en admettant les matériaux libres de droits, il le fait pour un chemin qui est à lui. Dans ce cas-ci, les matériaux sont destinés à un chemin qui, à toutes fins quelconques, est possession privée, donné en location par le gouvernement, pour un espace de quarante-trois années, à très bas prix, et dont la Compagnie du Grand Tronc du Pacifique doit retirer tous les bénéfices. Je crois qu'il ne serait que juste pour nos intérêts manufacturiers que tous les matériaux employés à l'amélioration de la division de l'est eussent à payer les droits, et que le montant de ces droits fût ajouté aux capital sur lequel la compagnie doit payer intérêt. Pour montrer la justesse de mon raisonnement et faire voir qu'il cadre bien avec la disposition de l'article du bill, tel qu'il se lisait d'abord, je vais lire ce que disait le 16 septembre courant un journal ami du gouvernement, le Daily Star de Toronto, faisant la critique de mes observations.

> M. Osler est revenu aujourd'hui au parlement sur la question du paiement des droits de douane sur les matériaux entrant dans la construction de la partie gouvernementale du chemin de fer transcontinental. Appuyé de l'opinion d'une couple d'avocats, il a répété ce qu'il avait déjà dit, qu'aux termes du contrat qui existe entre le gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique, on ne pouvait pas exiger le paiement des droits sur les matériaux, et que, par suite, une grave injustice allait être faite aux manufacturiers du Canada. M. Fitzpatrick a présenté la chose sous son vrai jour : L'article du contrat se lit comme suit : "Il ne sera rien ajouté au coût de la construction, ou au compte des capitaux employés pour telle construction, à raison du paiement de droit de douane dans les cas où l'importation des matériaux ou fournitures aura été faite directement par le gouvernement."

Le ministre des Finances a dit, en réponse à cela, que si, par hasard, le gouvernement payait des droits, la compagnie n'aurait pas à payer les 3 pour 100 d'intérêt sur le montant des droits ainsi payés. J'ai répliqué au ministre des Finances que, dans ce cas, les manufacturiers se trouvaient dans une position plus mauvaise qu'ils ne paraissaient l'être à la première lecture de l'article, puisque la compagnie pourrait toujours forcer le gouvernement à acheter ses propres matériaux à l'étranger, même si le prix de ces matériaux n'était que de 3, 4 ou 5 pour 100 moindre que le prix coûtant de ceux que l'on fabrique au Canada. Le Star confirme cette déclaration du ministre des Finances. Il dit :

> L'intention est évidente. Les matériaux importés paieront les droits ; mais quand l'ouvrage sera terminé, et qu'il s'agira de faire le compte du coût de la construction pour savoir sur quelle somme totale le Grand Tronc aura à payer les 3 pour cent d'intérêt, qui constituent le prix de location du chemin, le montant des droits de douane perçus par le gouvernement sur les matériaux sera déduit. Rien de plus clair et de plus simple que l'objet de cette disposition. Le Grand Tronc doit payer 3 pour cent sur ce que le gouvernement aura dépensé pour le chemin, mais il ne croit pas qu'il soit juste qu'on lui fasse payer, pendant quarante-trois ans, 3 pour cent sur des deniers qui, au lieu d'avoir été dépensés par le gouvernement, seront entrés dans le trésor public sous forme de droits de douane.

Voilà quelle est l'interprétation que les propres organes du gouvernement donnent à cet article.

Je suis on ne peut plus heureux de voir que l'honorable ministre de la Justice a bien voulu éclaircir ce point, et qu'il est maintenant manifeste que la compagnie serait tenue de payer l'intérêt sur les droits perçus. Cette résolution va obliger, d'une manière impérative, ceux qui voudront importer des matériaux pour la construction du chemin à payer les droits. Jusque-là tout est bien. J'espère, cependant, que l'honorable ministre de la Justice fera un pas de plus, et qu'il verra à protéger nos manufacturiers, d'une manière toute aussi claire, pendant les quarante-trois années qui vont suivre la date présumée de l'achèvement du chemin. Si le gouvernement refuse d'accepter cette manière de voir, il s'ensuivra que la compagnie s'adressera au gouvernement pour l'importation de tous les matériaux dont elle aura besoin pour l'amélioration du chemin ; et cela dans le but de ne pas payer les droits. C'est un coup direct que l'on va porter à nos manufacturiers ; et je ne crois pas qu'aucun de nos ministres comprenne l'étendue du mal dont nos industries auront à souffrir. Il s'ensuivra que s'il arrive une soumission d'une maison étrangère—d'Allemagne, des Etats-Unis ou de n'importe où—et que cette soumission soit de $9,500, tandis que celle de la maison canadienne sera de $10,000, la compagnie, n'ayant à payer l'intérêt que sur le coût net des améliorations, insistera auprès du gouvernement pour qu'il importe ces $9,500 de matériaux, et mettra de côté la soumission de $10,000 de la maison canadienne.

En d'autres termes, au lieu d'avoir un droit de 30 ou 35 pour cent en faveur du manufacturier canadien, le seul droit que nous aurons ici sera en réalité de 5 pour cent. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de faire remarquer à l'honorable ministre de la Justice ou à l'honorable ministre des Finances quel effet désastreux un tel contrat, continué pendant 43 années, aurait sur nos industries. Cela ferait un tort énorme à nos forges. Si ce chemin doit avoir tant soit peu l'importance que le gouvernement paraît y attacher, le coût des renouvellements et des prolongements durant quarante-trois ans sera de beaucoup plus considérable que celui de construction. Cela aurait un funeste effet sur toutes nos usines où les ponts se fabriquent, ainsi que sur celles d'où sortent les wagons. Toutes ces choses qui servent à l'établissement permanent d'un chemin de fer, et qui sont considérées comme dépenses extraordinaires : —lampes, sémaphores, rails, clous, boulons, plaques, pour un chemin de près de 3,000 milles de long,—entreront dans le pays pour ainsi dire sans payer de droits. Nos ministres diront peut-être que c'est un chemin du gouvernement, et, comme tel, qu'on doit le traiter comme l'on traite l'Intercolonial. Je dis que tel n'est pas le cas. L'Intercolonial est la propriété du gouvernement, qui voit lui-même à l'exploiter. Ce chemin-ci est construit par le gouvernement, mais il est loué à une corporation particulière ; et je prétends qu'il n'est pas juste pour les autres chemins de fer que l'on donne sur eux un si grand avantage à une corporation particulière, qui doit avoir pendant cinquante ans la direction exclusive de 2,000 milles de chemin. Ceci soit dit au point de vue des intérêts des chemins de fer, et en sus des effets désastreux qu'une telle conduite aurait sur nos manufacturiers. Je ne suppose pas que le gouvernement doive importer libres de droits les matériaux qu'il destine à son propre chemin ; mon opinion est tout autre. Si nous avons, dans le pays, un système de protection, le gouvernement, comme acheteur, devrait y conformer sa conduite, et ne pas abuser de sa position pour importer des matériaux libres de droit pour son propre usage, au préjudice de nos manufacturiers. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de rappeler les opinions d'avocats que j'ai obtenues sur ce point. Je les ai déjà exposées et fait valoir. Ce que je demande au ministre de la Justice, c'est de consentir à étendre les termes de la proposition qu'il a soumise, de façon à y comprendre le coût des améliorations pendant le reste du bail donné à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Autrement, il me faudra proposer un amendement à cette fin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand j'ai présenté cet amendement, j'ai dit qu'il n'avait pas d'autre objet que de rendre surabondamment clair ce que déjà le contrat énonce d'une façon absolument claire. Selon moi, personne ne peut interpréter ce contrat comme signifiant que l'on pourrait importer les marchandises libres de droit ; mais, par déférence pour l'opinion vivement défendue par les députés de la gauche, j'ai cru devoir présenter cet amendement.

Quand mon honorable ami parle d'étendre la portée de cette proposition, de façon à y inclure les améliorations, je ne comprends pas bien quel est son but. S'il trouve à redire que le gouvernement fasse ses importations sans payer de droits, je lui ferai remarquer que c'est la loi que nous avons depuis 1886. La loi qui nous régit aujourd'hui sous ce rapport a toujours été la même depuis 1886, et jamais on ne s'en est écarté.

M. OSLER : Je pars du principe que le chemin donné à bail cesse d'être un chemin de l'Etat pour devenir, toutes fins quelconques, un chemin d'intérêt privé, et qu'il n'est pas par conséquent dans la même position que l'Intercolonial. Avec ce contrat, le Grand Tronc peut forcer le gouvernement, durant quarante-trois ans, à importer, libres de droits, tous les matériaux destinés à l'amélioration du chemin et n'être tenu qu'à payer l'intérêt sur le prix net de ces matériaux. Ce serait là un échec des plus sérieux à nos manufacturiers. Pour faire voir au ministre de la Justice que ses propres amis donnent à cet article la même interprétation que nous lui donnons, qu'il me soit permis de faire remarquer que le "Star" de Toronto dit, comme chose qui va de soi, que, pour la construction, la compagnie n'aura pas à payer les 3 pour 100 sur les droits perçus par le gouvernement. La disposition ne peut donc pas être aussi claire que le ministre le croit, ou l'organe du gouvernement dans Ontario aurait pu difficilement publier un article où l'on donne au contrat un sens si ouvertement opposé. Si le gouvernement refuse de pourvoir à l'imposition d'un droit sur les matériaux à être employés dans les améliorations de ce chemin, il va faire aux manufacturiers un tort incroyable.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami le ministre de la Justice dit que la loi a été la même depuis 1886, et que nous ne pouvons pas la changer maintenant. Que l'on me permette de citer la loi telle que mon honorable ami l'a formulée le 15 septembre dans cette Chambre, au cours de ses observations. Il a dit :

> Je ne sais si cela va convaincre quelqu'un ou non, mais je veux en avoir le cour net. Voici ve que dit l'article 5 de l'Acte des douanes.
>
> Sauf les mêmes dispositions et les autres conditions contenues à l'annexe B du présent acte, tous les effets énumérées dans ladite annexe B pourront être importés au Canada ou sortis de l'entrepôt pour la consommation au Canada sans qu'il y ait à payer aucun droit de douane sur ces effets.

Puis l'honorable ministre continue :

> L'article 450 de l'annexe B se lit comme suit :

Les articles importés par ou pour le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses départements, ou par ou pour le Sénat ou la Chambre des communes, y compris les articles suivants lorsqu'ils sont importés par ledit gouvernement ou par l'entremise de quelqu'un de ses départements pour l'usage de la milice canadienne :—Uniformes, instruments pour les corps de musique militaire, munitions et matériel de guerre.

On voit clairement ici que, lorsque cet article a été adopté en 1886, on ne songeait nullement aux importations énormes que le présent contrat laisse prévoir ; l'énumération que fait cet article en est la preuve. On trouve ici des objets à l'usage de la Chambre des communes et du Sénat, et il est fait une mention spéciale de ce que requiert le ministère de la Milice. Cela fait bien voir qu'on ne pensait point, quand cet article a été rédigé, qu'il y aurait à faire plus tard des importations aussi colossales que celles qui vont être nécessaires pour l'amélioration du chemin après sa location au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Durant quinze années, au dire d'experts en matière de chemin de fer, le compte des dépenses extraordinaires du chemin va doubler. Ainsi donc, si ce chemin doit coûter $100,000,000, les importations des quinze années qui vont suivre s'élèveront probablement à 60 ou 70 millions de dollars. Quand cet article que mon honorable ami citait l'autre jour a été rédigé, il n'est pas possible que le parlement ait prévu que les importations aussi fabuleuses pussent se faire libres de droit, au préjudice de nos manufacturiers. Je comprends de ce qu'a dit mon honorable ami l'autre jour qu'il ne peut y avoir de difficulté quant au coût de la construction, telle que définie dans l'article 15 ; les droits de douane seront perçus sur les matériaux que les entrepreneurs, agissant pour le gouvernement, importeront pour la construction du chemin. Jusque-là tout est bien. Mais mon honorable et savant ami dit que, quand il s'agira des améliorations, il n'y aura plus de droits à payer, parce que les importations devront se faire alors directement par le gouvernement, et tomberont sous l'opération de l'article 50 de la loi des douanes qu'il a été citée et dont je viens de parler. Que mon honorable ami ait eu raison ou non dans l'interprétation qu'il a donnée l'autre jour à cet article, la discussion sur ce point serait peu pratique, puisqu'il l'a rendu clair par cet amendement. Mais ce que nous disons, c'est qu'il ne va pas assez loin. Nous disons qu'il faudrait faire payer les droits de douane, non seulement sur les matériaux employés dans la construction du chemin par les entrepreneurs, mais encore sur les importations immenses que l'on va faire pour les améliorations, et que la compagnie, qui, en fait, sera la vraie propriétaire du chemin, devrait payer l'intérêt sur le coût de ces améliorations, les droits de douane compris. Mon honorable ami avoue qu'il ne va pas jusque là. Nous savons maintenant que les droits de douane seront ajoutés au coût de la construction ; mais nous savons aussi que, quant aux améliorations qui se feront plus tard, et tant que le chemin sera en la possession de la compagnie, c'est le gouvernement qui fera lui-même les importantions ; et, en vertu de cet article de la loi des douanes, il ne sera pas perçu d'impôt sur les matériaux ainsi importés. Cependant, comme l'a fait remarquer mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler), ceci n'est pas un cas ordinaire. Ce n'est pas comme pour l'Intercolonial. Je comprends parfaitement que, dans le cas de l'Intercolonial, la règle posée par cet article de la loi des douanes doive être suivie, et que l'on considère comme directement importés par le gouvernement tous les matériaux que l'on fait venir du dehors, soit pour la construction, soit pour l'amélioration du chemin.

Bien qu'il me paraisse que la loi n'ait même pas prévu ce cas-là, j'admettrai que, dans une certaine mesure, on peut l'appliquer ici. Mais le cas du Grand-Tronc-Pacifique est absolument différent. Ici, le chemin est loué à la compagnie pour cinquante années. A vrai dire, la compagnie en devient propriétaire. Ce serait, de la part du gouvernement, une grande faveur à faire à la compagnie que de lui permettre d'importer ses matériaux sans qu'elle eût à payer les droits. Or, s'il est vrai—et je n'ai pas le moindre doute sur ce point—que, pendant les quinze années qui vont suivre, le coût de la construction sera doublé, c'est un présent fort considérable que nous faisons au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique en l'exemptant de payer l'intérêt de 3 pour 100 sur l'énorme quantité d'objets manufacturés que l'on va importer pour l'amélioration du chemin. D'un autre côté, une telle conduite mettra nos manufacturiers dans une position des plus désavantageuses. Je n'entends pas dire que le gouvernement ait adopté toutes nos idées sur la politique nationale. Nous savons parfaitement bien que, jusqu'ici, le gouvernement a constamment refusé de prêter l'oreille aux nombreuses députations qui sont venues lui demander une revision du tarif, et lui ont dit que, faute d'un tarif plus élevé, nos industries souffrent. Il n'en est pas moins vrai cependant qu'en 1897, nos amis de la droite ont, en partie, adopté la politique de l'ancien gouvernement. Ils ont du moins, présenté une mesure destinée à protéger les industries du pays. Est-il possible que dans une entreprise de cette importance, qui va coûter tant d'argent, et qui, pendant cinquante années, nécessitera l'achat d'énormes quantités de matériaux et de fournitures de toute sorte, le gouvernement se décide à porter un tel coup aux industries manufacturières du Canada ? Je soutiens que l'amendement suggéré l'autre soir par mon honorable ami (M. Osler) doit être adopté ; et je suggérerais à mon honorable ami de proposer cet amendement com

me amendement à celui de l'honorable ministre de la Justice, de façon à mettre carrément devant le comité et devant le pays la politique de l'un et de l'autre parti.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Casgrain), s'il veut sincèrement le bien de nos industries, ne devrait pas trop nous presser d'adopter la politique des honorables députés de la gauche, car nous pourrions pousser la chose jusqu'à l'extrême limite où ils sont allés dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique et étendre les termes de cette proposition à toute la ligne, jusqu'à l'océan Pacifique. Mais je ne crois pas que nous devions nous ranger à sa politique. L'honorable député dit que l'Acte des douanes de 1897 ne prévoyait pas des importations du genre de celles qui vont probablement avoir lieu, mais prévoyait seulement les habillement de soldats, les instruments de musique, les fournitures militaires, les munitions de terre. Quel est donc l'article de la loi qui s'applique aux matériaux employés sur l'Intercolonial? Les importations qui se rattachent aux besons de l'Intercolonial sont, à coup sûr, aussi considérables pour le moins que celles que pourra nécessiter cette entreprise. Cet article qui, au dire de mon honorable ami, ne prévoyait pas des importations de cette sorte peut donc s'y appliquer.

M. CASGRAIN : Je n'en ai pas disconvenu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Mon honorable ami ne doit pas oublier que, s'il nous faut porter remède à cela, c'est l'abandon du privilège dont le gouvernement a joui jusqu'à présent de ne pas payer les droits de douane. Mon honorable ami dit que c'est la compagnie qui en bénéficiera. Qu'il n'oublie pas cependant que ces matériaux restent la propriété du gouvernement. Sans doute que nos amis de la gauche vont nier qu'il en soit ainsi. Que n'ont-ils pas nié? Ils en viendront à nier que le soleil éclaire en plein midi.

Mais s'ils veulent bien lire le contrat—ce que je doute fort qu'ils aient fait jusqu'à présent—ils s'apercevront que ce que je dis est l'exacte vérité ; qu'il y a simplement location du chemin pendant cinquante ans ; qu'au bout de ce temps, le chemin fait retour au gouvernement, et que tous les matériaux qu'on y aura mis deviendront la propriété du gouvernement, tout comme ceux de l'Intercolonial. J'ajouterai que, quant à moi personnellement, mon opinion est que toutes ces exemptions devraient être abolies. Je serais pour le paiement des droits et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et sur l'Intercolonial.

M. OSLER : Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne jouit plus de ces exemtions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il en a joui jusqu'à tout dernièrement. Il en a joui après que le chemin eut été construit.

M. OSLER : Cette exemption se limitait à peu de chose, et ne s'étendait qu'aux rails et à une ou deux sortes d'objets ; aux rails, aux attaches, aux plaques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et aussi aux matériaux employés dans la construction des ponts.

M. OSLER : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'y a-t-il de plus ?

M. OSLER : Le ministre de la Justice soutient que ce chemin de fer devant appartenir à l'Etat au bout de cinquante ans, il n'y a pas lieu de lui imposer des charges trop lourdes. Il oublie que les droits qui devraient être perçus iraient dans la caisse publique et que, conséquemment, le gouvernement ne supporterait aucune charge additionnelle. Nous voulons empêcher tout dégrèvement au bénéfice du Grand-Tronc-Pacifique et au détriment de nos industriels et exiger que le plein montant des droits soit perçu, attendu que ces droits iront grossir le revenu sans aucunement obérer le gouvernement. Ce serait un moyen de favoriser nos manufacturiers et l'insertion de la présente clause n'a pas d'autre objet. L'amendement même que propose le ministre de la Justice nous donne raison sur ce point. Pourquoi exiger le paiement des droits lors de la construction du chemin en premier lieu et n'en rien faire quand il s'agit des améliorations? Pourquoi insister sur le paiement de ces droits pendant la durée de la construction et obliger le Grand-Tronc-Pacifique à payer l'intérêt à trois pour cent sur la somme qu'ils représentent et dire qu'une fois la ligne parachevée, les matériaux seront importés en franchise et que la compagnie n'aura pas à solder l'intérêt au taux de 3 pour 100 sur les droits de douane ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Osler) dit que le contrat stipule que, les travaux étant terminés, on ne percevra pas les droits sur les matériaux importés pour servir à améliorer la voie. Le contrat ne le dit pas.

M. OSLER : Non ; mais le Grand Tronc soutiendra que le gouvernement, ayant le droit d'importer ces articles en franchise et s'étant engagé à construire la ligne à aussi bon marché que possible—les directeurs de la compagnie et les fonctionnaires de l'Etat étant conjointement chargés de veiller à la construction économique du chemin—il est tenu d'admettre ces articles en franchise. Je me demande pourquoi le gouvernement n'accepte pas cette proposition et n'applique pas l'amendement que le ministre de la Justice veut appliquer à la construction du chemin en premier lieu, aux améliorations qui, pendant les 15 ou 20 premières années, coûteront aussi cher que les travaux de premier établissement. J'ignore pourquoi il veut appliquer ce principe dans un cas et n'en

rien faire dans l'autre, puisqu'il reconnaît qu'il y a lieu de protéger nos industriels.

Je propose que tous les mots qui suivent le mot "que" dans l'amendement soient biffés et remplacés par les suivants :

Pourvu, de plus, que, nonobstant les stipulations contenues dans l'article 17 dudit contrat, tous les matériaux ou toutes les fournitures de toutes sortes qui n'auront pas été fabriqués par des ouvriers canadiens et qui seront importés pour les fins de la construction de ladite division de l'est par lesdits commissaires ou en leur nom ou par les entrepreneurs, ouvriers, agents ou employés, pour la construction de ladite division de l'est ou pour améliorer ladite division ou pour remplacer les constructions par d'autres ou pour d'autres fins imputables sur le compte du capital pour des améliorations, ainsi que prévu en l'article 16 dudit contrat, seront frappés des droits ordinaires établis pour l'Acte des douanes et ces droits seront considérés comme faisant partie du "coût de la construction" mentionné dans l'article 15 dudit contrat ou du compte du capital ou des améliorations mentionné dans l'article 16, suivant le cas.

Je n'ai pas perdu l'espérance que le premier ministre comprendra combien il est important d'accepter le présent amendement ou d'ajouter à sa propre motion des mots qui couvriront les dépenses imputables sur le compte du capital faites pendant la durée du bail projeté.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable préopinant a déclaré que cette ligne sera différente d'une voie ferrée construite par l'Etat et lui appartenant, telle que l'Intercolonial ; qu'elle constituera un danger pour l'industrie nationale qui, sous l'empire de cette stipulation du contrat, sera moins protégée, si le gouvernement ordonne de faire certaines améliorations et si les matériaux nécessaires à l'exécution de ces travaux sont admis en franchise. Je suis bien aise de constater que les inquiétudes que mon honorable ami a manifestées à propos d'une autre question semblent calmées. Il a soutenu jusqu'ici que la Compagnie du Grand Tronc n'exploiterait pas cette ligne de chemin de fer, qu'elle en abandonnerait l'exploitation qui serait impossible et que les recettes du chemin ne couvriraient pas les dépenses, et il s'est plaint qu'un outillage de cinq millions de dollars ne constituait pas une garantie suffisante en faveur de l'Etat.

M. OSLER : A n'en pas douter, cela n'a pas de rapport avec mon raisonnement ; nous étudions le contrat et nous devons supposer que ces clauses seront observées et que les espérances du gouvernement se réaliseront. Nous ne le croyons pas ; pourtant, force nous est de la supposer et d'agir en conséquence.

Le MINISTRE DES DOUANES: J'ai donc raison. Si le Grand-Tronc-Pacifique n'exploite pas la ligne, celle-ci reviendra à l'Etat qui pourra l'exploiter, ce qu'il pourra faire même si les stipulations du contrat sont observées. Mon honorable ami affiche la plus vive sollicitude pour le sort des industriels de ce pays et il craint que le gouvernement leur nuise en important les fournitures nécessaires à l'amélioration du chemin. L'honorable député croit avoir des titres à leur reconnaissance, parce que le ministre de la Justice propose la présente résolution. Celui-ci nous apprend qu'à son avis et de l'opinion d'avocats habiles c'est ce qu'avaient compris et voulu les parties contractantes et qu'il ne présente cet amendement que pour dissiper les craintes des députés de l'opposition.

Maintenant que cet amendement est présenté, l'honorable député (M. Osler) désire se faire valoir comme s'il avait signalé au gouvernement quelque chose dont ce dernier n'avait pas eu connaissance. L'honorable député nous a, par son discours et par la teneur de la résolution, laissé entendre que cette clause ne s'appliquerait qu'aux améliorations du chemin ordonnées par le gouvernement. Il ne s'agit pas de permettre à cette compagnie d'importer à son gré des matériaux ou fournitures en franchise. Lorsque le gouvernement ordonnera à la compagnie de faire des améliorations, si la compagnie y consent et si les fournitures sont importées en franchise, la compagnie n'aura pas à payer l'intérêt sur le montant des droits qui auraient pu être perçus. Que dit le contrat au sujet de la compagnie ? Voici :

Le bail de ladite division de l'est devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables exigées par le gouvernement pour garantir que durant tout le terme dudit bail, ladite division sera tenue en bon état d'entretien et d'exploitation ; et qu'il y sera pourvu aux réparations et réfections et au renouvellement du matériel roulant et de l'outillement, de façon à maintenir ladite division en tous points, au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes et dirigés d'après les principes de notre temps, au fur et à mesure des progrès accomplis de jour en jour tant que durera ledit bail, voulant, le présent contrat, que le bail assure à ladite division de l'est et à son équipement un degré de supériorité (par d'autres moyens que par des dépenses imputables à la construction sous l'autorité de l'article 16 des présentes) le tout à la satisfaction du gouvernement, aux frais de la compagnie, dès le moment où la division sera parachevée et remise par le gouvernement à la compagnie pour les fins de l'exploitation.

Le bail contiendra toutes les dispositions nécessaires pour garantir que cette compagnie maintiendra le chemin en bon état d'entretien et qu'elle exécutera tous les renouvellements et toutes les réparations durant tout le terme du dit bail. Elle fera ces réparations et ces renouvellements et maintiendra la ligne au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes. De plus, si le gouvernement décidait qu'il y a lieu de faire certaines améliorations, il aura le pouvoir de les faire exécuter et si, pour cela, des fournitures sont importées et si les droits de douane sont acquittés, la compagnie ne sera pas tenue de payer l'intérêt sur le montant de ces droits de douane. Mais le

gouvernement devra, au préalable, obtenir le consentement de la compagnie. Puisque la compagnie est tenue de maintenir le chemin en bon état d'entretien et de faire les renouvellements et les réparations nécessaires pendant toute la durée du bail, je ne prévois pas que le gouvernement ait souvent l'occasion de demander à la compagnie de faire d'autres travaux que ceux qu'elle devra exécuter en vertu des clauses du bail.

Mais, dans ces cas-là, la compagnie pourra lui dire : Si vous exigez que nous accomplissions ces travaux, nous le ferons. Nous renforcerons les constructions plus qu'il n'est nécessaire à notre avis, mais s'il faut importer des fournitures d'un pays étranger, vous ne nous demanderez pas de payer l'intérêt sur le montant des droits. Telle est la position, à mon sens,et il me semble que l'honorable député est fort peu excusable de croire que l'industrie nationale est mise en danger par cette stipulation du contrat. Nos industriels n'ont rien à craindre. S'il y avait de grandes dépenses de ce chef, si le gouvernement devait exiger plus que le bon entretien de la voie, il n'imposerait pas de lourdes charges au pays et c'est ce qui peut arriver de pire. L'acte des douanes dit que les marchandises et les articles importés pour l'usage du gouvernement seront admis en franchise. Les fournitures achetées dans les pays étrangers pour l'Intercolonial entrent au pays en franchise. Quoi que vous en pensiez, c'est la loi du pays depuis plusieurs années. On a cru, je le suppose, que cela équivalait à sortir de l'argent d'une poche pour le mettre dans l'autre. L'argent est pris dans la caisse publique et lorsque des droits sont perçus, le montant de ces droits rentre dans le trésor. Que cette loi soit sage ou qu'elle ne le soit pas, elle existe depuis un grand nombre d'années, j'ignore à quelle époque elle remonte. Elle doit être en vigueur depuis une longue suite d'années, ayant fait partie de tous les tarifs sous les deux régimes. Néanmoins, quelle a été la conduite du gouvernement à l'égard des intérêts industriels du pays ? Quand il a eu besoin de fournitures pour l'Intercolonial, il les a souvent achetées des manufacturiers canadiens à des prix plus élevés qu'il n'aurait payé en pays étranger. Voilà ce qu'a fait le gouvernement, approuvé, je n'en doute pas, par ses partisans de la droite et aussi par les membres de l'opposition. Le gouvernement a acheté au pays toutes les locomotives que nos usines ont pu produire. S'il jugeait à propos d'ordonner certaines améliorations qui ne sauraient être nombreuses, et s'il ne pouvait pas se procurer au pays les fournitures nécessaires ; si nos établissements industriels avaient déjà trop de commandes pour en recevoir de nouvelles ou pour les remplir en temps propice, situation dans laquelle ils se trouvent présentement ; alors, il faudrait importer les matériaux et la compagnie n'aurait pas à payer d'intérêt sur les droits de douane, qu'ils fussent perçus ou non. Qui peut dire quel sera le tarif dans vingt ou trente ans d'ici? En présence des modifications continuelles apportées à la situation économique de tous les pays, qui peut prévoir quels seront alors nos droits de douane? La compagnie a demandé l'insertion de cette clause, parce que si le gouvernement exigeait des améliorations, le moins qu'il pourrait faire ce serait de ne pas exiger le paiement de l'intérêt sur les droits de douane au cas où des matériaux seraient importés et au cas où il y aurait des droits de douane à l'époque où ces améliorations seraient exécutées.

M. CLANCY : A quoi bon insérer cette clause, puisque la compagnie de chemin de fer devra maintenir la ligne au niveau de la situation économique des voies ferrées modernes?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà la différence entre l'entretien et les améliorations. Cet article définit de quelle manière la voie devra être entretenue en vertu des dispositions du bail.

M. CLANCY : Et le ministre croit qu'elle sera maintenue au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement. La clause stipule que :

> Le bail de ladite division de l'est devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables exigées par le gouvernement pour garantir que durant tout le terme dudit bail, ladite division sera tenue en bon état d'entretien et d'exploitation ; et qu'il y sera pourvu aux réparations et réfections et au renouvellement du matériel roulant et de l'équipement, de façon à maintenir ladite division en tous points, au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes et dirigées d'après les principes de notre temps, au fur et à mesure des progrès accomplis de jour en jour tant que durera ledit bail voulant, le présent contrat, que le bail assure à ladite division de l'Est et à son équipement un degré de supériorité (par d'autres moyens que par des dépenses imputables à la construction sous l'autorité de l'article 16 des présentes) le tout à la satisfaction du gouvernement, aux frais de la compagnie, dès le moment où la division sera parachevée et remise par le gouvernement à la compagnie pour les fins de l'exploitation.

M. CLANCY : Que faudra-t-il de plus si ce contrat est valide ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A mon avis, il ne faudra peut-être rien, et c'est pourquoi je déclare que les députés de la gauche s'inquiètent inutilement. La durée de ce bail est de 50 ans, et qui peut dire ce qui pourra arriver dans cinquante ans d'ici ? Si la ligne est construite, comme elle le sera, de la manière requise, nos adversaires conviendront avec moi que le gouvernement n'aura pas à exiger l'exécution de beaucoup d'améliorations en sus de ce que le bail stipule.

Quoi qu'en dise la gauche, nous nous proposons d'établir une ligne véritablement canadienne et nous espérons tous que si, à l'avenir, celle-ci ne peut pas faire concurrence au transport par terre et par eau, elle pourra au moins demander des taux relativement peu élevés pour voiturer le grain de l'ouest pendant les saisons d'hiver, après la clôture de la navigation. Les députés de l'opposition devaient s'attendre à ce qu'un chemin de fer de premier ordre fût construit, puisqu'ils ont calculé qu'il coûterait 125 millions de dollars, ce qui, à mon sens, est une estimation excessive. Quand ils nous disent que cette ligne coûtera une aussi forte somme, ils ne doivent pas croire qu'il s'agit d'un simple tramway. Cet article a été inséré dans le bill par le ministre de la Justice pour dissiper les craintes de la gauche, bien que j'imagine que ces craintes ne sont pas aussi grandes qu'on voudrait nous le faire croire. Je suis prêt à m'en rapporter au ministre de la Justice et aux autres avocats qui sont tombés d'accord avec lui, quand ils disent que cet amendement explique clairement l'intention des partis, et s'il a pour effet d'élucider ce point, personne ne saurait trouver à redire. L'honorable député (M. Osler) croit jeter l'alarme parmi les manufacturiers du Canada en disant que, pendant 50 ans, le gouvernement pourra importer en franchise une grande quantité de matériaux. Je demande au représentant de Montmorency (M. Casgrain) s'il croit que cette clause constitue un grand danger pour l'industrie nationale. Si les gouvernements à venir sont, comme le gouvernement du jour, disposés à accorder la préférence aux manufacturiers canadiens, même en payant un peu plus cher, on comprend que cette stipulation n'aura pas d'autre effet que de permettre à la compagnie d'importer en franchise les articles qu'elle ne pourra pas se procurer au pays. Cette clause du contrat sera exécutoire pendant cinquante ans. On se demandera peut-être quelle est son utilité puisque, sous l'empire de la loi actuelle, il est incontestable que le gouvernement peut importer des fournitures en franchise. Si cette loi n'est pas abrogée, elle suffira indépendamment de cette clause ; mais le parlement peut abolir cet article du tarif en tout temps, et la compagnie se prémunit simplement contre l'abrogation de cette loi, en stipulant que dans tous les cas, elle demeurera en vigueur en ce qui la concernera.

M. OSLER : Le ministre des Douanes joue un nouveau rôle. Il interprète le contrat autrement que ne l'ont interprété des avocats marquants. Je l'ai entendu déclarer dans cette enceinte qu'il ne connaissait pas la loi, qu'il n'était qu'un homme d'affaires. Il semble aussi peu renseigné sur les questions de chemins de fer que sur l'interprétation des lois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demanderai à l'honorable député (M. Osler) s'il lui est possible de faire quelques observations dans cette Chambre sans se livrer à des personnalités. L'honorable député lui-même n'est pas un homme de loi. Je crois avoir exprimé mon avis sans blesser personne. A vrai dire, je n'ai pas mission d'indiquer à mon honorable ami la ligne de conduite qu'il doit suivre ; mais je puis lui dire qu'il doit renoncer à me faire la leçon——

M. OSLER : Loin de moi cette idée.

Le MINISTRE DES DOUANES—ou à se livrer à des personnalités, car je ne l'endurerai pas, et d'ailleurs, cette conduite est dérogatoire à la dignité de la Chambre.

M. OSLER : Le ministre des Douanes nous a dit qu'il n'était pas avocat, et ce soir il remplit les attributions d'un homme de loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Osler) n'a pas encore pris la parole une seule fois sans chercher à injurier quelqu'un.

Quelques VOIX : Ne partez pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne pars pas ; n'ayez crainte.

M. OSLER : Apparemment, le ministre des Douanes n'est pas plus versé dans les questions de ce chemin de fer que dans la science du droit. Il déclare qu'il est absurde de croire qu'après le parachèvement du chemin, il y aura des améliorations et des dépenses imputables sur le compte du capital. En vertu du contrat, cette ligne, une fois terminée, ne consistera qu'en deux cordons de rails s'étendant d'une extrémité à l'autre du pays. Si les développements auxquels s'attend le gouvernement se réalisent et si le territoire que traversera le chemin de fer se colonise comme on l'a prévu, il faudra établir des voies de garage ; il faudra également construire des embranchements et faire constamment des dépenses imputables sur le capital. S'il n'en était pas ainsi, si dans les dix ou quinze années qui suivront la construction de la ligne-mère, il n'était pas nécessaire d'établir plusieurs lignes succursales, ce chemin de fer n'aurait aucune utilité. Ces voies de garage et ces embranchements qu'il faudra construire ici et là seront des sources de dépenses qu'il faudra ajouter au compte du capital de la compagnie et qui ne formeront aucunement partie des frais généraux. Ces dépenses, si l'entreprise doit réussir, s'élèveront facilement, en 10 à 15 ans, à la somme que j'ai mentionnée, c'est-à-dire au double du montant des frais de premier établissement. Les matériaux devant entrer dans la construction des ponts, les rails et les autres fournitures nécessaires à ces améliorations constitueront un danger grave pour nos industriels si ces articles sont admis en franchise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourquoi le seraient-ils ?

M. OSLER : J'en dirai la raison au ministre. J'ai été bien aise d'apprendre que le gouvernement ne se prévalait pas toujours de son privilège d'importer des matériaux en franchise pour l'Intercolonial ; mais j'apprendrai au ministre pourquoi ces articles devront être admis en franchise. Il est convenu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne paiera l'intérêt que sur le coût réel du chemin. Ce coût sera établi en calculant le prix le plus bas qu'il faut payer les matériaux dans les pays de l'univers où ils se vendent le moins cher. Voilà mon avis, et il est corroboré par des hommes de loi. Le ministre doit sentir que sa cause est mauvaise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre de la Justice a bel et bien déclaré que le contrat ne comportait pas une telle interprétation.

M. OSLER : Je ne puis concilier l'opinion du ministre avec la portée de cet article. Le gouvernement, quand il s'agit de l'Intercolonial, peut importer des fournitures en franchise ou acquitter les droits de douanes. Mais il a signé un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique s'engageant à n'exiger de cette compagnie que l'intérêt sur le prix le plus bas des matériaux d'où qu'ils viennent. Ceci constitue une grande différence entre les deux cas, et c'est une raison qui devrait nous engager à stipuler que les droits seront perçus et que l'intérêt sera payé sur le montant de ces droits. Le ministre des Douanes dit que pendant la longue durée du bail, le tarif peut être modifié ou aboli entièrement. Certains députés de la gauche espèrent que les droits seront relevés. Raison de plus pour qu'il soit bien compris maintenant que le paiement des droits sera exigé du Grand-Tronc-Pacifique sur tous les matériaux employés à l'amélioration de la voie, et que le montant de ces droits sera ajouté au capital. Je crois avoir correctement interprété cette stipulation. Si le ministre des Douanes veut l'examiner attentivement, il constatera que j'ai raison. Je regretterais beaucoup que le ministre des Douanes s'offensât des paroles que j'ai pu prononcer. Je ne voudrais pas qu'il crût un seul instant que j'ai eu l'intention de le blesser.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne le croirais pas, si vous n'étiez pas coutumier du fait.

M. OSLER : Je regrette d'avoir offensé le ministre. Je ne le ferais pas de propos délibéré, car il n'y a pas un seul membre du gouvernement que je tienne en plus haute estime que le ministre des Douanes.

M. CASGRAIN : J'espère que n'aurai pas le malheur de provoquer la colère du ministre des Douanes.

Je désire, cependant, établir la différence qui existe entre les articles 23 et 16 du contrat. J'ignore si le droit anglais établit la même distinction que le droit français. D'après le droit français, le locataire est tenu de faire certaines réparations et certains renouvellements et le locateur est obligé d'en faire certains autres. Le contrat semble établir la même distinction. Les réparations, renouvellements et l'entretien du chemin, ainsi que l'entretien et le renouvellement du matériel roulant tel que défini par l'article 23, sont les réparations et réfections auxquelles le locataire est tenu. Les mots entre parenthèse "par d'autres moyens que par des dépenses imputables à la construction sous l'autorité de l'article 16 les présentes" nous renvoient à ce dernier article qui se rapporte à une autre sorte de réfections, de réparations et d'entretien. Il concerne les améliorations imputables sur le compte du capital. De sorte que je comprends qu'en vertu du contrat, si le gouvernement désire améliorer ce chemin et le mettre au niveau des lignes dirigées d'après les principes de notre temps, ou remplacer les constructions par d'autres plus modernes, il n'exigera pas le paiement des droits de douane sur les matériaux importés pour servir à ces travaux, parce que ceux-ci seront exécutés par le gouvernement lui-même. D'un autre côté, l'article 23 stipule que le bail devra contenir telle et telle disposition. Quand le gouvernement et la compagnie auront à passer ce bail, je me demande si on tiendra la promesse qu'on a faite ce soir au comité. Lorsqu'il s'agira d'améliorations, nécessitées par la vétusté, je me demande si la compagnie ne dira pas au gouvernement que celui-ci est tenu en vertu du contrat d'exécuter ces améliorations et ces réfections. Si j'interprète fidèlement les clauses du contrat, toutes les améliorations et réfections qui seront nécessitées par la vétusté devront être exécutées par le gouvernement et non par la compagnie, et par conséquent, le gouvernement importera lui-même les fournitures nécessaires sans payer les droits. Cette distinction a toujours existé. Nous voulons protéger autant que possible nos industriels. Si ce chemin doit être amélioré de la manière prescrite par l'article 16, si des fournitures doivent être importées, nos manufacturiers devront être protégés contre des importations américaines, allemandes, belges ou autres. Il ne serait pas juste d'importer ces fournitures au détriment et au préjudice de nos manufacturiers. On a fait allusion à la propriété du chemin et à l'expiration du bail. En vertu du contrat la durée du bail serait de cinquante ans, mais l'article 21 va plus loin et stipule :

Si à l'expiration dudit bail, le gouvernement juge à propos de ne pas se livrer à l'exploitation de ladite division de l'est la compagnie, à la condition que les termes par elle proposés soient aussi avantageux pour le gouvernement que ceux que propose une autre compagnie de chemin de fer, également en état de remplir et d'exécuter les obligations qu'impose le gouvernement au locataire de ladite division,

aura droit à une prorogation ou à un renouvellement dudit bail pour un autre terme de 50 ans aux conditions dont il pourra être convenu. Avis de l'intention des parties sera donné de la manière que ledit bail pourra prescrire.

Il me semble que ceci équivaut à un bail de cent ans en faveur de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; car, lorsque celle-ci aura exploité la ligne pendant 50 années, il n'est pas probable qu'une autre compagnie vienne de l'avant et offre au gouvernement des termes plus avantageux que ne pourra en offrir la compagnie qui aura exploité cette ligne pendant si longtemps. Ce cas est différent de celui de l'Intercolonial. Ce dernier appartient à l'Etat et, en forçant le texte de la loi des douanes—j'emploie à dessein le mot forcer—on peut conclure que tout ce qui est importé à l'usage du chemin de fer est importé par le gouvernement. Mais, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, tout ce qui sera importé, le sera par la compagnie et non par l'Etat.

M. CLANCY: J'avoue que je ne puis comprendre l'interprétation que le ministre des Douanes donne à cette partie du contrat qui stipule que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra maintenir le chemin en bon état d'entretien tel qu'elle l'aura reçu. Si le ministre suppose que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique maintiendra le chemin au niveau de la situation économique des chemins de fer modernes, cette stipulation du contrat est absolument inutile. Mais, si l'on soupçonne que la compagnie manquera à ses engagements sous ce rapport, je comprends que le gouvernement se réserve le pouvoir d'entretenir le chemin en bon état. Dans ce cas, le gouvernement, il va sans dire, importerait les fournitures nécessaires à l'exécution des travaux.

Je suppose que le contrat ne permet pas au gouvernement d'exiger plus que cela de la compagnie. Mais si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne maintient pas le chemin en bon état, le gouvernement pourra intervenir et exécuter les travaux. Dans de telles conditions, ainsi que l'a fait observer le représentant de Toronto-ouest (M. Osler), les matériaux seraient importés en franchise. La question se présente aussi sous un autre aspect. Le Grand-Tronc-Pacifique prendra possession du chemin lorsqu'il sera encore dans son enfance, si je puis m'exprimer ainsi. Il n'aura probablement pas la moitié des installations terminales nécessaires. Quelle sera la part du gouvernement dans les vastes sommes qu'il faudra dépenser pour cette ligne en cinq, dix, quinze ou vingt ans ? Si je comprends bien, le Grand-Tronc-Pacifique ne s'engage qu'à entretenir le chemin tel qu'il l'aura reçu, à l'exclusion des tronçons qui ne sont pas encore construits et des installations terminales—par exemple, le prolongement des embranchements et d'autres constructions nécessaires pour assurer l'efficacité du chemin. D'après moi, le gouvernement n'est pas tenu d'établir des installations terminales, mais il sera peut-être nécessaire d'en construire dans d'intérêt de la ligne. Supposons que le Grand-Tronc-Pacifique établisse ces installations et que le gouvernement refuse de renouveler le bail à l'expiration des cinquante années ; à qui appartiendront ces installations ? Le ministre des Douanes peut-il me le dire ? Elles seront évidemment la propriété de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Mais il est de l'essence du contrat que la ligne entière soit construite par l'Etat et appartienne à celui-ci, bien que le bail remette ce chemin entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc pendant une période de cinquante ans. Au bout de ce laps de temps, si le gouvernement a refusé d'établir les aménagements nécessaires, une grande partie de la voie n'appartiendra pas à l'Etat, mais à la compagnie. Par conséquent, il est nécessaire que le gouvernement construise ces installations terminales aussi bien que le reste. Tout ce que le représentant de Toronto-ouest (M. Osler) soutient c'est que, sous l'empire des clauses du contrat et des dispositions de la loi, les matériaux nécessaires à l'exécution, des travaux entreront en franchise au Canada. Je demande au ministre des Douanes si je n'ai pas bien exposé la question et si, dans ces circonstances, les fournitures requises ne seraient pas importées en franchise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ferait mieux de s'adresser à un homme de loi. Quelques-uns de ses amis m'ont averti que mon opinion n'a pas grand poids quand il s'agit d'interpréter la loi. Que l'honorable député consulte maître Osler.

M. CLANCY : Je demande au ministre des Douanes de me faire connaître son avis. Il n'est pas avocat, mais il arrive parfois qu'on trouve hors des rangs du barreau de bons interprètes des lois. Le hasard y est peut-être pour quelque chose. Je demande au ministre qui a étudié cette question de me dire quel sens il donne à cette disposition de la loi des douanes. En pareille matière, je repose beaucoup de confiance dans son opinion. Croit-il que ces fournitures seront importées en franchise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je puis dire qu'à titre de ministre des Douanes, on ne m'a jamais reproché sérieusement d'avoir permis l'entrée en franchise d'articles imposables.

M. CLANCY : Je m'attendais à une réponse plus satisfaisante. Je croyais que le ministre aurait le courage et l'obligeance de me dire si, dans ces conditions-là, les fournitures seraient, oui ou non, importées en franchise, ou de me reprocher d'avoir mal exposé la situation.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'intention était d'exiger le paiement des

droits et tout doute qui aurait pu exister a dû être dissipé par l'amendement que le ministre de la Justice vient de proposer.

M. CLANCY : Même en ce qui a trait aux fournitures importées pour améliorer la voie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; cette clause ne s'appliquera pas dans les cas où le gouvernement ordonnera à la compagnie de faire des améliorations et lorsqu'il importera directement les fournitures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est dit nulle part que le gouvernement devra importer les matériaux.

M. CASGRAIN : Il devra le faire, en vertu des stipulations du contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne trouve nulle part que certains articles seront admis en franchise et on n'a pas cité de consultation à cet effet.

M. KEMP : Le ministre des Douanes a dit que le Grand-Tronc-Pacifique a demandé l'insertion de cette clause pour se prémunir contre les remaniements du tarif d'ici à cinquante ans.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; mais j'ai dit que la compagnie a pu prévoir cette éventualité. Il n'eût pas été sage de rédiger un contrat qui aurait entravé l'action du gouvernement du jour dans les question douanières, et il est possible que le Grand-Tronc-Pacifique, envisageant l'avenir, ait supposé que des modifications seraient apportées au tarif.

M. KEMP : Je crois que le ministre se rend un compte exact des pensées qui agitaient l'esprit des directeurs du Grand-Tronc-Pacifique lors de la rédaction du contrat. Evidemment, ceux-ci voulaient faire insérer cette stipulation et ils y ont réussi, bien que le ministre des Finances nous ait déclaré que, pour protéger l'artisan canadien, le gouvernement ajoute le montant des droits au coût des fournitures importées pour le compte de l'Intercolonial. Malgré cela, il a permis aux avocats du Grand-Tronc-Pacifique d'insérer cette clause dans le contrat. Cela est d'une piètre politique. Je déclare que le Grand-Tronc-Pacifique auquel, au dire du gouvernement, de grandes faveurs sont conférées, aurait dû se soumettre à toutes les lois du pays, y compris la loi des douanes telle qu'elle peut être remaniée de temps à autre. Si le gouvernement jugeait à propos de frapper d'un droit des articles aujourd'hui admis en franchise, le Grand-Tronc-Pacifique devrait subir cet inconvénient de même qu'il profiterait de toute disposition contraire. A cette phase de l'évolution de nos industries nationales, il est de bien mauvaise politique d'insérer cette clause dans le contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi demanderait-on au Grand Tronc de se montrer plus généreux que le Pacifique Canadien ? Personne n'a protesté lorsque cette compagnie a exigé des privilèges beaucoup plus importants que celui-ci ; pourtant, lorsque le Grand Tronc nous demande une faveur, on nous dit que c'est très mal et c'est un député qui a d'intimes rapports avec la Compagnie du Pacifique Canadien qui tient ce langage. N'allons pas croire que l'industrie manufacturière n'a pris naissance que dans le cours des sept dernières années. Il est vrai qu'elle a pris un grand essor sous une bonne administration ; cependant, il existait des établissements industriels avant l'avènement du gouvernement du jour. Lors du traité conclu avec le Pacifique Canadien, cette compagnie a demandé et reçu des privilèges importants ; je ne l'en blâme pas, mais je trouve étrange que lorsque le Grand Tronc est l'objet de légères faveurs, de l'aveu même de l'honorable député—si toutefois il en est l'objet, ce que je n'admets pas—je trouve étrange, dis-je, d'entendre déclarer que cela est le propre d'une bien mauvaise politique.

M. KEMP : Ce raisonnement a été invoqué à plusieurs reprises. Parce que le Pacifique Canadien a été l'objet de certaines faveurs, on nous demande pourquoi le Grand Tronc ne serait pas mis sur le même pied.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas mis sur le même pied et personne ne prétend qu'il devrait l'être.

M. KEMP : En 1880, lors de la signature du contrat du Pacifique Canadien nos industries n'étaient pas aussi florissantes qu'aujourd'hui. Contre un article que nous ouvrions alors, nous en fabriquons vingt aujourdhui. La politique nationale a été inaugurée en 1879 et elle n'était en vigueur que depuis un an ou deux lorsqu'un traité fut conclu entre l'Etat et la Compagnie du Pacifique Canadien. Depuis cette époque, nos progrès ont été rapides, si bien qu'aujourd'hui les conditions ne sont plus les mêmes et il n'y a pas lieu d'établir un parallèle. Je me rappelle qu'il y a quelques années, à un banquet, le premier ministre apprit à l'auditoire qu'il avait reçu une dépêche du ministre des Finances disant qu'un contrat avait été signé pour l'établissement d'une ligne rapide et il ajouta que, pendant son séjour en Angleterre, le Canada avait pris place au rang des grands pays. Il y a longtemps que le Canada est devenu un grand pays et il n'a pas cessé de progresser depuis l'adoption de la politique nationale. Aujourd'hui, tous les articles dont ce chemin de fer aura besoin dans le cours des cinquante années prochaines sont fabriqués toute l'année durante au Canada, mais ils ne l'étaient pas en 1880.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se réfute lui-même. Il nous dit qu'à l'époque où le Pacifique Canadien fut l'objet de faveurs dix fois plus importantes que celles que le présent contrat accorde, notre industrie manufacturière était

encore dans son enfance et mal assise. Certes, c'est alors qu'il fallait lui venir en aide. On aurait dû lui confier tous les travaux que la construction du Pacifique Canadien rendait nécessaires. Aujourd'hui, nos industries sont plus solidement établies et elles ont moins besoin d'encouragement. La Compagnie du Grand Tronc avait donc lieu d'espérer qu'on ne lui imposerait pas de conditions moins favorables que celles qui furent imposées à cette autre puissante compagnie. Mais, ayant à négocier avec un gouvernement libéral, elle s'aperçut que celui-ci prenait soin des intérêts de l'industrie manufacturière et elle se vit refuser les privilèges qui avaient été conférés au Pacifique Canadien.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami, le ministre des Finances, sonne la même note qu'il nous a fait entendre dans son exposé budgétaire, lorsqu'il nous a déclaré que tout ce dont les manufacturiers canadiens avaient à se plaindre à l'heure présente, c'était de l'impossibilité où ils se trouvaient de remplir les commandes qu'ils recevaient et de l'insuffisance de leurs entrepôts pour contenir tous leurs produits. Pourtant, quatre ou cinq semaines plus tard, des industriels venaient implorer l'aide du gouvernement pour empêcher la ruine d'une grande industrie, et au bout de quelques semaines, le ministre prenait des dispositions pour remédier à une difficulté qu'il n'avait pas prévue dans son exposé budgétaire, mais que lui avaient signalée des députés appartenant aux deux partis politiques. Il nous vante l'état florissant des industries à notre époque, tandis que nous avons appris avec regret qu'un grand établissement industriel de l'ouest d'Ontario vient de fermer ses portes, que plusieurs centaines d'ouvriers sont sans emploi, ce qui ne serait pas arrivé si le gouvernement du jour s'était fait une juste notion des besoins du pays.

M. CAMPBELL : Il est heureux que cet établissement ait fermé ses portes. Cette industrie sera maintenant mise sur des bases solides et prospères.

M. R. L. BORDEN : Je suis bien aise d'entendre mon honorable ami exprimer l'opinion qu'il est heureux que cet établissement ait fermé ses portes, et que les ouvriers quittent le pays.

M. CAMPBELL : Mon opinion vaut la vôtre.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami désire m'interrompre, qu'il ait l'obligeance de se lever, autrement je lui serai reconnaissant de se tenir tranquille.

M. CAMPBELL : Allez donc.

M. R. L. BORDEN : Je suis bien aise d'avoir obtenu cette permission, mais je crois qu'un député de cette Chambre ayant la réputation dont jouit mon honorable ami devrait mieux observer le décorum, comme le font la plupart de ses collègues, et ne pas faire d'observations semblables à celles qui viennent de tomber de ses lèvres. Lorsqu'un député désire en interrompre un autre le règlement veut qu'il se lève et demande la permission. Mon honorable ami ne croit pas à propos d'observer le règlement comme la plupart de ses collègues, et je lui reconnais le droit d'entretenir l'opinion qu'il voudra en pareille matière. Je suis bien aise que le représentant d'York-ouest (M. Campbell) ait fait connaître son avis sur ce sujet. Il nous dit qu'à son sens, il est heureux dans l'intérêt du pays, que certain établissement ait fermé ses portes et que des centaines de personnes soient obligées de s'expatrier. Ce sera au pays à juger et il pourra jusqu'à un certain point connaître les sentiments que le gouvernement entretient à l'égard des industries nationales, grâce aux observations de mon honorable ami, qui est un partisan influent du ministère.

Le ministre des Finances s'est félicité de la situation des affaires du pays. Deux fois plutôt qu'une, il a fait allusion au Pacifique Canadien et aux rapports que mon honorable ami (M. Osler) entretient avec cette compagnie. Le ministre sait-il que son propre collègue, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), a signalé très énergiquement à la Chambre la différence entre l'état de choses qui existait lors de la construction du Pacifique Canadien et la situation des affaires au moment où cette ligne sera construite? Le ministre de l'Intérieur a fait observer que l'entreprise du Pacifique Canadien était fort difficile, tandis que le projet du Grand-Tronc-Pacifique est un des plus faciles à réaliser. Mon honorable ami, le ministre des Douanes, semble attacher peu d'importance à la question qui fait l'objet du débat et il est d'avis qu'après le parachèvement de la ligne, il n'y aura pas lieu de faire d'importations considérables pour améliorer celle-ci. Je lui rappellerai les dépenses imputables sur le capital qu'on se propose de faire au cours du présent exercice sur la ligne de l'Intercolonial. Ces dépenses s'élèveront à $4,658,950. Et pourtant, il y a près de trente ans que l'Intercolonial est exploité et il y a plusieurs années qu'on sonsidère que sa voie est une des meilleures et que ce chemin est l'un des mieux outillé du pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas le budget devant moi ; mais est-ce qu'une grande partie de ces dépenses ne sera pas consacrée à l'outillement et à l'achat du matériel roulant ?

M. R. L. BORDEN : Un crédit se rapporte à l'achat de terrains à Sydney.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour étendre les opérations du chemin.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je prétends.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément, il ne s'agit pas d'améliorations, mais d'agrandissement.

M. R. L. BORDEN : Sous l'empire du présent contrat, cela constituerait une amélioration du chemin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être.

M. R. L. BORDEN: Je crois que le ministre de la Justice en conviendra.

Les autres dépenses imputables sur le compte du capital seront :

Pour renforcer les ponts..	$225,000
Achat de terrains à Lévis..	22,000
Freins atmosphériques pour les wagons à marchandises..	10,000
Matériel roulant..	845,000
Achat de terrains, à Stellarton..	32,000
Pont de Restigouche, nouvelle superstructure..	102,000
Pont de Miramichi, nouvelle superstructure..	123,000
Améliorations à Point-Tupper..	30,000
Cour à marchandises à Rivière-du Loup..	25,000
Pour remplacer les freins atmosphériques des voitures à voyageurs par des freins instantanés et poser des signaux à air comprimé..	20,000
Pour agrandir les ateliers de réparations des wagons à marchandises à Moncton..	25,000

Le ministre des Douanes constatera que la plupart de ces crédits sont destinés à des améliorations semblables à celles dont il est question ici. Je me servirai d'un exemple pour mieux me faire comprendre. Supposons qu'on ait besoin de matériel qui coûte $100,000 aux Etats-Unis et que les droits s'élèvent à $30,000, et qu'on puisse acheter les mêmes articles au Canada pour $120.000. On pourrait prétendre, en vertu des articles 7, 16, 17 et 23, que le Grand Tronc aura le droit d'exiger que ces améliorations soient exécutées au plus bas prix possible et que les fournitures soient en conséquences importées en franchise, attendu qu'elles coûteraient $20,000 de moins à l'étranger qu'au pays. Si cette prétention était fondée, le manufacturier canadien manquerait une affaire de $120,000. Le ministre des Douanes n'a pas voulu reconnaître le mérite que nous attribuons tous de ce côté-ci de la Chambre au représentant de Toronto-ouest qui a signalé cette question à l'attention du gouvernement. Je lui demanderai qui a soulevé ce point et qui a contribué à obtenir l'amendement qui a été proposé ? C'est le représentant de Toronto-ouest qui a attiré sur cette question l'attention de la Chambre, qui a appuyé sa thèse sur les consultations de trois avocats les plus habiles du pays. Le ministre de la Justice a cru préférable de se rendre à l'avis du représentant de Toronto-ouest, corroboré comme il l'était, et il a résolu de présenter l'amendement dont la Chambre est maintenant saisie. Tout ce que nous reprochons à cet amendement, c'est de ne pas aller assez loin et de permettre, aux mêmes conditions qu'auparavant, l'importation de fournitures destinées aux améliorations de la voie, ce qui aurait pour effet de priver les industriels du Canada de la protection dont ils jouiraient sans cela en vertu des lois concernant le dégrèvement des marchandises.

M. CAMPBELL : Je ne veux pas que le chef de l'opposition interprète mal ce que j'ai dit au sujet des travaux du Sault. Nous regrettons tous que l'ouvrage soit suspendu et que les ouvriers soient mis dans des embarras considérables et soffrent même des pertes. Je crois cependant que ces difficultés se termineront à l'avantage des ouvriers mêmes qui se trouvent aujourd'hui sans emploi, et qu'elles seront réglées d'une manière qui sera pour le plus grand avantage du pays.

D'après ce que nous apprenons la dépense sur ces travaux était beaucoup plus considérables qu'elle aurait dû l'être. On s'est ou beaucoup trompé dans les calculs, ou l'on a beaucoup gaspillé. On a dépensé un capital beaucoup plus élevé qu'on aurait dû dépenser, et je crois que lorsque l'on règlera les affaires, ce qui devra se faire bien vite, la compagnie tombera entre bonnes mains. Le capital sera réduit, l'entreprise sera mise sur des bases financières solides et elle prospérera, je crois, plus qu'auparavant. Bien qu'il soit regrettable que les ouvriers subissent une perte immédiate, je crois qu'à tout prendre les résultats seront dans le meilleur intérêt du pays.

Je veux maintenant dire un mot sur le bill. Nous avons discuté pendant seize jour ce bill en deuxième délibération. On a répété plus que vingt fois, je crois, tous les arguments qui pouvaient être apportés à l'encontre du bill. Cependant, maintenant que nous sommes en comité de toute cette Chambre sur ce bill, on recommence tous les vieux arguments. L'honorable chef de l'opposition (M. Borden) a répété vingt-cinq fois le même discours sur la question. Il semble croire qu'il est obligé de nous garder ici sept mois; mais nous n'y pouvons rien et il faut entendre les mêmes arguments que l'on a déjà donnés pendant la discussion du bill lors de sa deuxième délibération. Si un honorable député exprime une opinion personnelle le chef de l'opposition lui fait un sermon sur ses devoirs de député. Je crois que je suis membre de cette Chambre depuis aussi longtemps que l'honorable chef de l'opposition et je connais mes devoirs aussi bien que lui. Pour ma part, je crois que vu les dépenses énormes qu'occasionne chaque séance de la Chambre, nous devrions mettre fin à cette discussion futile et nous mettre à travailler.

Si le bill est mauvais, ainsi que le chef de l'opposition le prétend, son devoir est simplement d'enregistrer son protêt, de rejeter la responsabilité sur le gouvernement et de laisser le pays décider. Ce n'est pas lui qui porte la responsabilité de la législation dans ce parlement, c'est le gouvernement. Si le gouvernement est prêt à assumer la responsabilité du bill le chef de l'opposition devrait être satisfait. Plus la législation sera mauvaise mieux ce sera pour lui.

Je dois protester contre la discussion interminable à laquelle se livre l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Nous tiendrons compte de la protestation de l'honorable député.

L'amendement à l'amendement (M. Osler) est rejeté.

M. LAVELL : Avant que l'on mette aux voix l'amendement proposé par l'honorable ministre de la Justice, je voudrais lui demander si ce n'est pas son intention de faire des changements dans les articles du contrat qui se rapportent à cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, je ne crois pas que cela soit nécessaire. L'article dit seulement ce que le contrat dit déjà.

M. LAVELL : Alors l'amendement est inutile, et pourquoi l'honorable ministre de la Justice propose-t-il un amendement inutile? La question en discussion comprend deux points différents ; le premier est de savoir si les entrepreneurs devront payer les droits sur les articles qui entreront dans la construction du chemin, et l'autre si ces droits devront être calculés dans le coût de construction, et comme conséquence augmentera le coût du loyer. Cet amendement peut s'appliquer aux entrepreneurs payant les droits, mais vu les articles 5 et 17, il ne change en rien le coût de construction et l'on ne peut mettre dans le bill aucun article restreignant les droits légaux des parties au contrat. Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de cet article, mais je veux dire seulement, et l'honorable ministre de la Justice l'a admis lui-même, que cet amendement ne semble être qu'une pure mystification, car d'après le ministre de la Justice il ne signifie rien. C'est le contrat qui fait foi de tout et à moins que l'on ne change les termes du contrat cet amendement ne vaut rien. Je dirai à l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell), avec tout le respect que je lui dois, que s'il n'a pu donner à la Chambre une seule des informations que nous demandons depuis que ce débat est commencé, nous croyions que nous pourrons nous faire entendre des électeurs. L'article 5 et l'article 17 du contrat montrent clairement que cet amendement n'aura aucun effet sur le coût de construction, et je prétends que l'amendement, à moins que les mots du contrat soient changés, ne veut absolument rien dire.

L'amendement (l'honorable M. Fitzpatrick) est adopté.

Article 2.

M. BARKER : M. le président, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur l'article 42 du contrat dans lequel, je crois, il y a une omission. L'article dit que l'aide est accordée à certaines conditions concernant l'itinéraire et les taux du trafic. Il parle d'abord de tout le trafic partant d'un endroit quelconque du Canada à destination d'un autre endroit dans le Canada ; et il est question ensuite du trafic pour l'exportation. L'article fixe une limite aux taux que la compagnie peut exiger pour le transport du trafic de l'exportation, mais on a apparemment oublié de mettre une condition semblable au sujet du tarif du trafic local. L'article se lit ainsi :

La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le trafic recueilli le long de la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements et dont la direction n'est pas indiquée d'advance par l'expéditeur sera transporté entièrement par le territoire canadien, ou entre des ports intérieurs canadiens.

On remarquera qu'il n'y a pas un mot concernant les taux de ce trafic.

Et que le tarif d'entier parcours pour l'exportation entre le point d'expédition et le point de destination ne sera dans aucun cas plus élevé par les ports canadiens que par les ports des Etats-Nnis ; et que, tout trafic dont la route à suivre n'est pas spécifié d'avnace par l'expéditeur sera transporté aux ports océaniques canadiens.

On voit par ces lignes que le trafic de l'exportation doit être expédié par un port canadien, et l'on pose la condition que les taux ne seront pas plus élevés que par un port des Etats-Unis. Mais lorsqu'il s'agit du trafic local on a omis de dire que les taux ne seront pas plus élevés que ceux entre les mêmes points par une autre route. Je propose donc :

Que tout le trafic recueilli le long de la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements et dont la destination n'est pas indiquée d'avance par l'expéditeur sera transporté entièrement par le territoire canadien, ou entre des ports intérieurs canadiens——

Je propose d'ajouter les mots suivants qui ne sont pas dans le contrat :

—et que le taux de tel transport ne sera plus élevé que le tarif exigé entre les mêmes points par un autre chemin qui n'est pas en entier sur sol canadien.

Puis je continue avec les autres mots de l'article tels que je les trouve dans le contrat. Il ne peut y avoir de doute qu'il y a eu ici omission au sujet du trafic local et que l'article ne le protège pas contre les taux plus bas d'une route par les Etats-Unis.

Une VOIX : Rejeté.

M. BARKER : Les honorables députés de la droite veulent rejeter mon amendement, mais je doute fort qu'ils sachent quel est son but. Ils disent " rejeté " simplement parce que l'amendement est proposé par quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre. Ils ne s'arrêtent pas un instant à considérer s'il est raisonnable ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que le gouvernement ne puisse pas accepter cet amendement. Vu les rapports du chemin de fer du Grand Tronc avec Portland, il y avait des raisons spéciales pour nous précautionner contre la tentation de

détourner le trafic de l'exportation de l'ouest vers un port américain, et conséquemment nous n'étions pas satisfaits des règlements généraux se rapportant à cette matière, et nous avons mis dans le contrat une clause spéciale à cette fin. L'article 39 dit :

Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle de l'Exécutif ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désigné et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

Le gouvernement a donc un contrôle complet, mais pour la raison que j'ai mentionnée on a cru qu'il fallait mettre une clause spéciale concernant le trafic d'exportation afin d'être doublement sûrs. Cet article 39 donne aussi à l'Exécutif le pouvoir de réglementer les tarifs dans le cas dont parle l'honorable député (M. Barker).

M. BARKER : L'honorable ministre a eu bien soin de prendre deux fois ses précautions au sujet du trafic d'exportation, mais il n'est pas aussi vigilant au sujet du trafic local. Si les commissaires de ce chemin de fer fixent les taux de transport entre Winnipeg et Montréal, le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique seront naturellement obligés de s'y conformer, mais cela ne les empêchera pas d'envoyer du trafic par Chicago à des taux plus bas. Mais je veux simplement stipuler par cette clause, que quels que soient les taux fixés par les commissaires, ces compagnies n'exigeront pas un taux plus élevé par la route canadienne que les taux auxquels elles transporteront du trafic par une route américaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : La réponse à cette objection est que du moment qu'une chose semblable sera portée à la connaissance des commissaires, ils réduiront naturellement les taux.

M. BORDEN (Halifax) : Si le contrôle dont parle le ministre des Finances est si effectif, quelle nécessité y a-t-il d'insérer au contrat les clauses 42 et 43? Si c'est effectif dans un cas ce devrait être effectif dans l'autre, mais le ministre des Finances a évidemment cru que ce contrôle n'était pas suffisamment effectif, puisqu'il a fait insérer au contrat les clauses 42 et 43.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les articles 42 et 43 n'étaient pas dans le contrat la commission des chemins de fer pourrait bien ne pas insister pour que les taux soient les mêmes par voie des ports canadiens que par voie des ports américains, parce qu'il y a une différence dans la longueur du parcours. J'ai voulu prévoir le cas où la commission des chemins de fer, jugeant suivant les règles ordinaires, aurait pu dire que les taux par les ports canadiens pouvaient être plus élevés que par les ports américains, vu le plus long parcours, et pour empêcher cela nous avons décidé de limiter le pouvoir de la commission des chemins de fer sous ce rapport. Quant au reste, la commission des chemins de fer a tous les pouvoirs nécessaires pour faire exécuter les désirs de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker).

M. BARKER : Le ministre des Finances prétend-il que la commission des chemins de fer n'a pas de pouvoir concernant la réglementation des taux de transport du trafic d'exportation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je ne dis pas cela. Je dis que le pouvoir de la commission des chemins de fer concernant les taux d'exportation sont limités par les termes de l'acte. Dans toutes les autres matières son pouvoir est illimité.

M. BARKER: J'ai lieu de croire que le ministre des Finances comprend parfaitement la situation dans laquelle cela place le trafic canadien. C'est une de ces questions que nous avons longuement discutées dans cette Chambre—et je ne me propose pas de répéter les mêmes arguments—que le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc en s'unissant peuvent accorder aux expéditeurs via Chicago et Duluth des taux plus bas que les taux qu'ils pourraient exiger en vertu du tarif de la commission par la route toute canadienne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la commission des chemins de fer verra à cela.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances dit que la raison pour laquelle il a été nécessaire d'insérer au contrat les articles 42 et 43, était que le Grand Tronc avait un terminus à Portland et pourrait sans ces clauses transporter le trafic à ce port. Mais qu'y a-t-il dans les articles 42 et 43 pour l'empêcher d'en agir ainsi?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien pour l'en empêcher, mais la compagnie ne pourrait pas exiger un tarif plus élevé pour le trafic qu'elle transportera aux ports canadiens que celui du transport aux ports américains.

M. R. L. BORDEN : Et Portland se trouvant plus proche que Saint-Jean et Halifax la Compagnie du Grand Tronc transportera nécessairement son trafic à Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle pourrait le transporter à Portland si elle était parfaitement libre ; mais d'après les conditions du contrat elle est obligée d'accorder les mêmes taux pour Saint-Jean et Halifax que pour Portland.

M. R. L. BORDEN : Elle accordera les mêmes taux, mais elle aura intérêt à transporter à Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a aucun doute qu'elle fera plus d'argent en transportant le trafic à Portland, mais nous ne nous proposons pas de la laisser faire.

M. R. L. BORDEN : Comment pourrez-vous l'en empêcher?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les taux par la route canadienne n'étant pas plus élevés que par la route américaine nous avons confiance que l'expéditeur canadien sera assez ami de son pays pour choisir l'expédition par un port canadien lorsque le tairf ne sera pas plus élevé que par un port américain.

M. R. L. BORDEN : Alors, ce n'est pas sur les articles 42 et 43 que le ministre se repose pour empêcher l'expédition par les ports américains, mais sur le patriotisme de l'expéditeur canadien?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sur les deux à la fois.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice voudrait-il nous dire en quoi les articles 42 et 43 imposent des restrictions?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 42 dit que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique accepte la déclaration contenue dans ce contrat, savoir qu'elle accepte l'aide accordée à la division de l'ouest à la condition expresse que dans le cas de silence de la part de l'expéditeur au sujet de l'itinéraire de ces marchandises la compagnie devra transporter les dites marchandises par un port canadien, et si elle néglige de se conformer à cette condition elle sera dans une situation très précaire à l'égard de son contrat.

M. R. L. BORDEN : Mon honoraable ministre des Finances ne parlait pas de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui n'a pas de terminus à Portland, il parlait de la Compagnie du Grand Tronc qui n'y est pas liée du tout par les articles 42 et 43.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le trafic naîtra sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et les taux d'exportation devront être aussi bas par un port canadien que par un port américain.

M. R. L. BORDEN : C'est vrai ; mais lorsque je demande ce qui empêcherait la Compagnie du Grand Tronc de transporter du trafic à Portland, mon honorable ami dit qu'il se repose sur le patriotisme de l'expéditeur canadien. Alors il n'invoque pas les articles 42 et 43 comme étant sa garantie, mais le patriotisme canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'appel au patriotisme d'un expéditeur pourrait bien ne pas avoir grande force, mais lorsqu'on lui offre des taux aussi bas par un port canadien que par un port américain, il ne sera pas lent à comprendre.

M. R. L. BORDEN : Nous ne devrons pas oublier cependant que ce ne sont pas les articles 42 et 43 qui vont créer le patriotisme canadien, car il existe déjà ; conséquemment l'argument de mon honorable ami n'a pas beaucoup de force.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne croit pas que le patriotisme canadien existe, s'il dit que le trafic canadien ira quand même à un port américain.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. J'ai dit que le patriotisme canadien existait longtemps avant que le ministre des Finances entrât dans la vie publique. Il a existé malgré ses efforts de séparer sa propre province du Canada, lorsqu'il a dit que la Nouvelle-Ecosse pouvait vivre sans le Canada. Mon honorable ami semble penser différemment aujourd'hui, mais il n'a pas de leçon à faire à l'opposition à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai que faire des leçons de mon honorable ami au sujet d'inconséquence ou de manque de patriotisme. Je puis comparer mon passé avec le sien quand il le voudra devant n'importe quelle assemblée publique:

M. R. L. BORDEN : Je suis prêt aussi à soumettre sa conduite et la mienne sous ce rapport au peuple, et je ne crois pas qu'il gagne beaucoup à la comparaison. L'honorable ministre a distinctement déclaré dans la Nouvelle-Ecosse que les provinces maritimes feraient mieux de se séparer de la confédération. Personne ne peut nier cela ; c'était ce qu'il disait. Si je ne me trompe, pas il a refusé d'observer le jour de la confédération lorsqu'il était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, et il n'a jamais eu réellement, avant d'entrer dans ce parlement, les sentiments de fierté patriotique qui l'animent aujourd'hui. Ce n'est que depuis ce temps que nous le voyons faire montre d'un patriotisme qu'il n'avait pas auparavant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toutes ces questions ont été débattues et réglées dans la Nouvelle-Ecosse, et l'appréciation que les électeurs de cette province ont fait de mes services est, je crois, une réponse suffisante aux attaques des honorables députés. Bien que j'aie professé des opinions différentes de celles de la population de la Nouvelle-Ecosse, je crois que je puis être fier du verdict qu'elle a donné en plusieurs occasions sur ma conduite, malgré l'opposition de mon honorable ami. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'il a dit au sujet de ce que la politique nationale de sir John Macdonald et le parti conservateur ont fait pour le Canada, mais mon honorable ami n'a pas toujours parlé de cette façon et si je prenais la peine de rappeler ses discours je pourrais en citer plusieurs passages qui contrediraient son adulation d'aujourd'hui de sir John Macdonald et de la politique nationale.

M. R. L. BORDEN : Deux fois déjà l'honorable député a fait cette assertion, et je l'ai défié alors comme je le défie aujourd'hui d'en donner la preuve. J'espère que tant qu'il n'aura pas fourni cette preuve il ne

répétera pas cette accusation que j'ai déjà niée deux fois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est heureux pour mon honorable ami que ses discours n'aient pas été beaucoup remarqués ni rapportés dans les journaux, mais jusqu'à tout récemment, comparativement, longtemps après que la politique nationale eut été proclamée par le parti conservateur, mon honorable ami, si je ne me trompe, se comptait au nombre des membres du parti libéral. Je crois qu'il s'est dit membre du parti libéral jusqu'à l'agitation dans la Nouvelle-Ecosse sur la question du rappel.

Des VOIX : Ecoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : J'accorde à l'honorable député ce bénéfice, bien que la prétention soit contre ça. Mon honorable ami a passé pour un très bon libéral dans la Nouvelle-Ecosse longtemps après l'adoption de la politique nationale. On m'informe et je crois qu'il a fait une campagne électorale dans un comté de la Nouvelle-Ecosse en faveur du candidat libéral contre la politique nationale.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai jamais parlé dans toute ma vie, de la politique nationale ou de sir John Macdonald dans une assemblée publique, avant 1896.

M. COCHRANE : Rétractez-vous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra que mon honorable ami fasse une dénégation plus complète que celle-là pour que je me rétracte. J'ai dit que l'honorable député avait fait une campagne en faveur d'un candidat libéral qui se présentait dans la Nouvelle-Ecosse comme adversaire de la politique nationale. Si mon honorable ami nie cela, je me rétracterai.

M. R. L. BORDEN : J'ai fait en 1882 un discours de cinq minutes, le seul discours politique que j'ai fait dans toute ma vie avant 1896 ; j'appuyais un proche, le ministre de la Milice, et dans ce discours je n'ai fait aucune allusion à la politique nationale ou au tarif.

Je n'ai pas été plus inconséquent que cela, si mon honorable ami regarde cela comme de l'inconséquence, mais je n'ai pas honte d'avoir fait ce discours ou appuyé ce candidat. Peut-être que si je n'étais pas aussi engrené dans la vie publique, des considérations personnelles pourraient encore m'engager à lui donner mon appui. Je n'aurais pas honte de le faire, mais je ne veux pas pour cela que mon honorable ami croit que je suis coupable de la centième partie des inconséquences qui sont à son dossier dans la Chambre aujourd'hui. A-t-il ou n'a-t-il pas proposé lui-même dans la législature de la Nouvelle-Ecosse une résolution contre les droits sur les céréales et farines, disant que ces droits avaient été imposés dans l'intérêt des meuniers d'Ontario, et demandant au gouvernement fédéral de les rappeler ? Et n'a-t-il pas pendant ces sept dernières années resté ministre des Finances sans faire une démarche pour mettre à effet ce qu'il demandait alors ? Lequel des deux croit-il est le plus inconséquent : celui qui a prononcé un discours de cinq minutes dont il ne rougit pas ou celui qui, étant ministre de la couronne, laisse subsister des droits qu'il a déclaré dans la législature de la Nouvelle-Ecosse être odieux et iniques à l'égard de sa province ? Est-il le même homme qui a demandé dans la Nouvelle-Ecosse—parce qu'il y était forcé par l'opinion publique et non parce qu'il était convaincu—la sécession de toutes les provinces maritimes de la confédération ? Voilà celui qui veut me faire la leçon à propos d'inconséquence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la leçon a commencé de l'autre côté.

M. BORDEN : Est-il ou n'est-il pas le même homme qui dans la Nouvelle-Ecosse, sur plus d'un tréteau politique, a condamné les droits sur le charbon et sur le fer, et dit au peuple qu'il valait mieux porter son attention vers l'agriculture et la pêche ? Et n'est-il pas celui qui pendant cette session même a mis devant la Chambre une résolution pour encourager ces mêmes industries, le charbon et le fer ? Est-il ou n'est-il pas celui qui a parcouru la province de la Nouvelle-Ecosse en condamnant la prétendue extravagance du gouvernement conservateur du Canada, et qui depuis s'est montré le ministre des Finances le plus dépensier que le Canada ait eu ? N'a-t-il pas dans toute la Nouvelle-Ecosse condamné sur tous les tons la politique de protection et maintenant il fait un tarif que ses propres amis disent être un tarif protégeant les manufacturiers du Canada. Mon honorable ami m'accuse-t-il d'inconvenance ? mais, comme dit le proverbe, il veut enlever la paille dans l'œil de son voisin et ne voit pas la poutre qui est dans le sien. Je ne veux pas discuter ces anciennes questions, et je ne les rappelle que parce que l'honorable ministre a voulu se moquer du patriotisme des honorables députés de la gauche. Nous connaissons le dossier de l'honorable ministre en fait de patriotisme. Je n'ai pas provoqué cette discussion, mais si l'honorable député désire en avoir une de ce genre, il n'y a aucune raison pour que je ne lui donne pas satisfaction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois reprendre mon honorable ami lorsqu'il dit que j'ai fait des allusions blessantes au patriotisme des honorables députés de la gauche. La Chambre sait que je n'ai fait aucune allusion de ce genre. C'est mon honorable ami qui est coupable d'avoir amené la discussion sur la logique et le patriotisme, et il doit en subir les conséquences désagréables. J'espère que mon honorable ami ne prétendra pas que ce discours de cinq minutes a été le seul acte qu'il a fait

en faveur du parti libéral. Il appartenait à une famille libérale bien connue, et tout le monde dans la Nouvelle-Ecosse le regardait comme libéral prononcé. Qu'il ait fait un discours de cinq minutes ou de cinq heures cela ne change rien au fait qu'il était le champion d'un candidat libéral contre le gouvernement conservateur. Au sujet de la question de la sécession que mon honorable ami a introduite dans cette discussion, je n'ai jamais eu honte de ma conduite. Je n'ai pas honte d'avoir été contre la confédération, il n'y a aucun doute que plusieurs des honorables députés qui m'écoutent maintenant et sont tous en faveur de la confédération, y auraient été opposés s'ils avaient vécu dans la Nouvelle-Ecosse à cette époque. La grande masse du peuple et surtout les classes les plus influentes étaient contre la confédération, et le parti conservateur serait mort depuis longtemps dans cette province s'il n'avait pas accepté dans ses rangs des anti-fédéralistes.

L'honorable député n'est pas le premier qui est entré dans les rangs du parti conservateur. L'honorable Joseph Howe, le plus grand homme peut-être que la Nouvelle-Ecosse ait jamais eu, était un anti-fédéraliste dont le parti conservateur a fait un ministre. Sir John Thompson était aussi un anti-fédéraliste et le parti conservateur l'a fait entrer dans ses rangs et en a fait un ministre, et un grand ministre aussi. Si le parti conservateur n'avait pas infusé du sang nouveau dans ses veines en acceptant dans ses rangs d'excellents anti-fédéralistes il serait mort depuis longtemps.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a au moins avoué une chose, savoir que les meilleurs membres du parti anti-fédéraliste de la Nouvelle-Ecosse s'en sont séparés depuis longtemps et se sont unis au parti conservateur.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible, mais il n'en n'est pas moins vrai cependant que si les ministres actuels de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas toutes les grandes qualités que désirerait l'honorable député, ils ont cependant l'avantage d'avoir mérité une plus grande part de confiance que lui et ses amis n'ont jamais pu obtenir d'une population qui ne le cède à aucune autre par ses aptitudes pour la vie publique.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne doit pas oublier que la province de la Nouvelle-Ecosse a donné pendant longtemps une bonne majorité en faveur du gouvernement de sir John Macdonald et de la politique nationale dont il était le fondateur, politique que la province de la Nouvelle-Ecosse a approuvée en dépit de tous les efforts que mon honorable ami et ses associés ont faits pour la déprécier dans l'esprit du peuple en lui faisant croire, au moyen d'appels aux préjugés, qu'elle était faite entièrement dans l'intérêt des provinces supérieures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et pendant de longues années avant 1887 et plusieurs années après cela les électeurs de la Nouvelle-Ecosse ont bien voulu donner leur confiance et leur approbation à leur humble serviteur qui a la parole en ce moment, et lorsqu'il abandonna son poste de premier ministre de cette province pour paraître sur un théâtre plus vaste, il continua à posséder cette confiance et augmenta sa majorité.

M. R. L. BORDEN : Qui va tout probablement disparaître à la prochaine élection.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami me permettra de lui rappeler qu'il n'est pas le premier néo-Ecossais qui, du siège où il est dans le moment, fait la même prédiction.

M. R. L. BORDEN : Et beaucoup d'autres prédictions aussi, particulièrement concernant l'ouest dont nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre commencent à reconnaître l'importance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami fait bien d'en appeler aux Territoires de l'Ouest où nous ne sommes pas aussi bien connus l'un et l'autre que dans la Nouvelle-Ecosse. J'ai borné mes remarques à la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami va dans l'ouest il pourra répéter là-bas ce qu'il a dit dans la province de la Nouvelle-Ecosse, savoir que la construction du chemin de fer nous est plus nécessaire à nous qu'aux grandes provinces de l'ouest, parce que ces grandes provinces n'ont pas besoin de la confédération.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne veux pas me mêler à cette discussion entre néo-Ecossais ; je veux simplement répondre à une remarque du chef de l'opposition. Il a dit que le gouvernement avait fait peu de chose pour garantir le trafic du Nord-Ouest, aux routes canadiennes, mais que nous nous reposerons sur le patriotisme de la population de l'ouest. Je veux lui rappeler que le contrat que le gouvernement a fait avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique stipule que le trafic canadien devra être transporté jusqu'aux ports du Canada, à moins qu'un expéditeur canadien ne demande délibérément et spécifiquement que ses marchandises soient expédiées par les ports américains.

L'amendement (M. Barker) est rejeté.

M. LAVELL : Avant que l'article 2 soit adopté je veux appeler l'attention de la Chambre sur un point de ce contrat dont l'objet est de garantir spécialement certaines obligations dans lesquelles le pays s'engage. Je sais que l'on a prétendu, et prouvé de la manière la plus scientifique, que le gouvernement du Canada pouvait construire ce chemin pour $8,000,000 et qu'il lui restera encore un peu d'argent. Mais on a

admis à plusieurs reprises dans le cours de cette discussion que le Canada assume diverses obligations à part la dépense de cet argent.

Non seulement il s'engage à construire la division de l'est, mais il assume encore d'autres obligations en rapport avec cette division. Pour se protéger il prend une garantie sur la division de l'ouest ; et pour les fins de la discussion je vais admettre que les obligations qu'il assume sur la division de l'ouest seront probablement suffisamment garanties par les hypothèques mentionnées dans le paragraphe 35 de ce contrat. Le bill autorise la compagnie à donner une hypothèque de 75 pour 100, et il y a une autre hypothèque sur le reste du chemin dont le but est d'obtenir l'argent nécessaire à la construction de la division de l'ouest. Ces deux hypothèques couvrent si complètement toute la division de l'ouest qu'il ne reste virtuellement pas de garantie en dehors de cela. Si le gouvernement construit la division de l'est, nous savons tous—je ne veux pas recommencer la discussion qui a eu lieu, mais simplement y attirer l'attention du gouvernement un instant—nous savons tous, dis-je, que le gouvernement se propose de la donner à bail pour un certain nombre d'années. La discussion que nous avons eue au sujet des articles 15, 16 et 23 a montré clairement que le loyer annuel qui a été fixé est sujet à augmenter et qu'en toute probabilité il fera plus que doubler, tandis que la seule garantie que le gouvernement a du paiement de ce loyer est l'hypothèque sur le matériel roulant, une garantie très problématique et qui diminuera tous les ans en valeur. En d'autres mots, à mesure que le loyer augmentera, la garantie de son paiement diminuera. Il est peut-être nécessaire, pour le bénéfice de l'honorable ministre des Douanes, que je revienne et que j'insiste sur le fait que dans la discussion de ce bill en deuxième délibération la gauche a condamné ce contrat, et qu'elle le condamne encore. Mais si nous devions accepter la doctrine que l'honorable ministre a posée, savoir que, puisque nous avons condamné le contrat nous ne devons pas essayer de l'améliorer, nous serions obligés de rester silencieux et ne travillerions pas à améliorer les conditions du contrat. Mais je n'approuve pas cette doctrine. La Chambre a accepté ce contrat et a décidé qu'il devait être ratifié. Je prétends donc que c'est le devoir de l'opposition, comme représentant le peuple, d'essayer à améliorer ce contrat, et d'obtenir pour le peuple les meilleures conditions, s'il est possible de les obtenir sans changer matériellement le principe du contrat tel qu'il a été confirmé par la Chambre. Cela peut ressembler à une vérité de La Palisse, mais le ministre des Douanes a si souvent prétendu que nous n'avions pas le droit d'essayer à améliorer un bill que nous désapprouvons, qu'il semble nécessaire lorsqu'un honorable député de ce côté-ci de la Chambre propose un amendement, de poser de nouveau ce principe.

Un des moyens par lequel on pourrait améliorer la position du gouvernement au sujet de ce contrat, serait de mettre la compagnie dans une situation financière plus forte. La seule garantie du paiement de l'intérêt, à part cette garantie problématique de $5,000,000 de matériel roulant dont j'ai déjà parlé, matériel dont la valeur sera beaucoup moindre que $5,000,000 au bout de dix ans et qui diminuera en proportion de la somme qui sera dépensée en réfections, est l'engagement de payer. Le gouvernement est absolument dans la même situation qu'un propriétaire serait si le droit de saisir des meubles lui était enlevé, et qu'il ne lui resterait que la promesse du locataire de le payer, car virtuellement tout le chemin sera construit au moyen d'hypothèques.

La question de savoir combien la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait payer pour les actions qu'elle doit recevoir en vertu du contrat a été discutée autant et aussi bien qu'elle pouvait l'être, et dans la discussion des amendements proposés à l'article 7, le comité a décidé qu'il laisserait à la compagnie le droit de vendre ou donner ses actions ou d'en faire ce qu'elle voudrait, mais la raison qu'on a donnée pour cela n'avait aucun rapport avec les obligations que la compagnie a prises envers le gouvernement du Canada. Je prétends que tant que ces obligations existeront, il devrait y avoir quelques biens pour garantir la promesse que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a donnée de payer l'intérêt. Si la compagnie donne ses actions elles ne valent rien, parce que le gouvernement n'aura absolument aucun moyen de se faire payer. C'est pourquoi on devrait stipuler que tant que ces obligations existeront et tant que le gouvernement et le pays n'auront que la promesse du Grand-Tronc-Pacifique de payer cet intérêt au gouvernement, ces actions ne pourront être vendues qu'au pair. Je propose donc d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 2 de ce bill :

Que nonobstant tout ce qui est contenu dans le bill la compagnie ne pourra pas, tant qu'elle n'aura pas payé toutes les obligations garanties par le gouvernement du Canada, et rempli toutes les conditions et stipulations du bail dont il est question dans ledit contrat, émettre des actions ordinaires ou préférentielles autrement que contre espèce sonnantes pour le plein montant des actions ainsi souscrites.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement est dans ses effets identique aux deux que vient de proposer le chef de l'opposition et que le gouvernement malheureusement n'a pas pu accepter.

L'amendement (M. Lavell) est rejeté.

M. NORTHRUP : J'ai un amendement que je veux faire aussi bref que possible :

L'expression " frais d'exportation " appliquée à la division de l'est du chemin de fer ne com-

prendra pas les taux, loyer ou rente annuelle du matériel roulant placé sous ladite division de l'est en vertu de l'article 22 du contrat.

Je dois dire que l'article dit ce qui suit :

Pour ces fins du présent contrat l'expression " frais généraux " quand elle s'applique à la division de l'est du chemin de fer se dit et s'entend de tous les frais d'entretien de ladite division et des gares, constructions, ouvrages et installations en dépendant ou du matériel roulant ou d'autre nature, ainsi que de l'outillage mobilier servant à l'exploitation de ladite division et de tous loyers taxes et redevances que doit payer la compagnie pour des biens par elle pris à bail ou possédés à l'égard de ladite division de l'est.

Mon amendement a pour but de dire clairement ce que l'honorable ministre de la Justice prétend être l'intention du gouvernement, c'est-à-dire que la compagnie achètera réellement, mais ne louera pas pour $5,000,000 valant de matériel roulant, pour la division de l'est.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En vertu du contrat la compagnie est obligée de mettre sur le chemin un matériel de $20,000,000 qui devra lui appartenir, mais outre ces $20,000,000, le contrat dit qu'à mesure que le chemin progressera et que les affaires augmenteront il deviendra nécessaire d'augmenter le matériel roulant, mais que la compagnie pourra louer ce matériel roulant additionnel et sous ce rapport l'article est important.

M. BARKER : Je voudais appeler l'attention du ministre de la Justice sur le fait que le contrat dit :

Au sujet du matériel loué à la compagnie comme partie de l'outillage de ladite division de l'est.

Les frais généraux devront donc comprendre le loyer du matériel roulant. Or, c'est sûrement une condition très sage, de dire que l'on n'accordera pas de loyer sur les $5,000,000 valant de matériel roulant que la compagnie est obligée de mettre sur le chemin. Le gouvernement ne peut pas avoir voulu que l'on déduise des recettes le loyer de ce matériel, et il est certainement à propos que nous fassions disparaître tout doute sur ce point, afin que, si la compagnie fait compter le loyer qu'elle aura à payer sur d'autre matériel, elle n'en pourra pas faire payer, pour les $5,000,000 de matériel entré comme capital payé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les articles 11, 12, 13, 19, 23, 24, 25 et 37 disent, —il ne peut y avoir de doute à ce sujet—que le matériel roulant sera la propriété absolue de la compagnie.

L'amendement (M. Northrup) est rejeté.

M. NORTHRUP : Je veux proposer un autre amendement qui se lit comme suit :

Le matériel roulant mentionné dans l'article 22 dit qu'il sera acquis, acheté, et payé et sera renouvelé de temps à autre par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sans aucun lien, intérêt, ou loyer, et exempte de toute charge pour frais généraux.

Le but de cet amendement est de rendre clair, ce qui, je crois, est l'intention du gouvernement. L'article 22 dit que la compagnie devra acheter pour $20,000,000 de matériel roulant pour l'outillement primordial du chemin, si " outiller " veut réellement dire " acheter " ainsi que l'a prétendu le ministre de la Justice l'autre jour.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai jamais dit cela. L'honorable député ne peut trouver nulle part une parole de moi disant que " outiller " veut dire " acheter."

M. NORTHRUP : Le gouvernement prétend que l'effet de cet article est que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra acheter du matériel pour une valeur de $5,000,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela est vrai, mais ce n'est pas ce que mon honorable ami a dit.

M. NORTHRUP : En définitive c'est cela, c'est la réalité que nous cherchons et non pas un fantôme.

Le ministre de la Justice dit que l'effet de cet article sera que le Grand Tronc devra acheter pour $5,000,000 valant de matériel roulant pour la division de l'est, mais je prétends le contraire ; les termes du contrat n'obligent pas la compagnie à acheter ce matériel, il sera suffisant qu'elle le loue. L'amendement que je propose ne fait qu'exprimer clairement l'intention de l'honorable ministre. Conséquemment il devrait accepter cet amendement puisqu'il est conforme à ses propres vues, et à ses déclrations que telle a été l'intention du gouvernement.

L'amendement (M. Northrup) est rejeté.

M. GOURLEY : Je désire proposer l'amendement suivant :

Que l'article 2 du chapitre 235, intitulé " Acte concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent " soit amendé en ajoutant à la fin dudit article les mots suivants : " Sauf et excepté l'article 42 dudit contrat qui est amendé en effaçant dans la 7ième et 8ième ligne les mots " dont l'itinéraire n'est pas spécifié par l'expéditeur " et aussi en rayant dans la 15ième ligne dudit article les mots " non spécialement déterminé par l'expéditeur."

Ces mots ont dû être mis dans l'article 42 à la demande du Grand Tronc, afin de lui permettre d'éluder le but évident du contrat. Si ce n'est pas pour cela, pourquoi dépenserait-on cent ou deux cent millions de dollars pour construire un chemin, et permettre ensuite à un expéditeur de l'ouest de se servir de ce chemin pour exporter ses produits par un port des Etats-Unis? Puisque nous dépensons notre argent pour construire ce chemin, nous ne devrions permettre à aucun homme dans les Territoires du Nord-Ouest de se servir de ce chemin au profit des ports américains, et conséquem-

ment je prétends que ces mots dans le bill sont en contradiction de nos aspirations nationales et devraient être effacés. Les provinces maritimes ne se contenteront pas seulement de mots. Cet article du contrat signifie que la Compagnie du Grand Tronc pourra utiliser notre chemin de fer dans l'ouest au bénéfice des ports des Etats-Unis. Conséquemment, je crois que le gouvernement ne peut pas faire autre chose que de les effacer. Pourquoi payerions-nous deux cent millions de piastres pour construire ce chemin de fer et permettrions-nous ensuite à quelqu'un dans les territoires de s'en servir au bénéfice des ports américains? Il n'a aucun droit de le faire, et je puis dire aux honorables députés des provinces maritimes que tout le monde dans la Nouvelle-Ecosse sera de cet avis, parce que les gens d'affaires dans les provinces maritimes comprendront que, grâce à ces mots dans le contrat, la Compagnie du Grand Tronc pourra aller dans les Territoires du Nord-Ouest chercher du trafic pour alimenter son réseau d'Ontario, et que ce sera le moyen d'envoyer le trafic à Portland. J'ai reçu l'autre jour une lettre d'une personne qui me demandait : Pourquoi le gouvernement n'est-il pas franc et n'insère-t-il pas dans le contrat le mot " Portland " de façon à ce que chaque livre de trafic qui naîtra dans le Nord-Ouest devra être transportée à Portland? Chaque expéditeur dans le Nord-Ouest saurait alors que s'il veut servir les intérêts du Grand Tronc, tout ce qu'il aura à faire sera de dire : Je veux envoyer mes marchandises par voie de Portland. Quelques honorables députés croient que la Compagnie du Grand Tronc aura besoin d'un grand nombre d'employés dans le Nord-Ouest pour diriger le trafic dans cette direction, mais de cette façon, chacun dans le Nord-Ouest saura que s'il veut être en bonne amitié avec la Compagnie du Grand Tronc, il devra expédier son grain par la route qui convient mieux à cette compagnie, et s'il veut obtenir des taux favorables il devra l'expédier par une autre route que par Halifax. Les employés du Grand Tronc à la recherche de trafic n'auront pas besoin de dire un mot. Tous ceux dans les territoires qui voudront se tenir en bonne amitié avec la Compagnie du Grand Tronc sauront ce qu'ils auront à faire. J'ai demeuré dans les Territoires du Nord-Ouest, et j'étais obligé d'être l'ami de la Compagnie du Pacifique, car elle était la grande compagnie de transport dans ces endroits. Lorsque je me suis présenté au bureau de la Compagnie du Pacifique dans les Territoires, j'ai demandé aux employés ce que je devais faire et je me suis conformé à leurs désirs. J'étais entre leurs mains. Tout le monde dans le Nord-Ouest consultera les employés de la Compagnie du Grand Tronc et fera ce qui lui sera le plus profitable. Les honorables députés des provinces maritimes consentent à dépenser une somme énorme pour construire ce chemin, et cependant ils permettent à la Compagnie du Grand Tronc d'insérer dans le bill un article qui rend absolument inutile tout le projet du commencement à la fin, du moins en ce qu'il se rapporte aux provinces maritimes. J'aurais désiré voir l'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac), l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) et l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) accepter cet amendement, et insister auprès du gouvernement pour qu'il l'accepte aussi.

L'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) nous a dit d'une façon que nous devons nous reposer sur le patriotisme de l'expéditeur dans le Nord-Ouest. Dans la Nouvelle-Ecosse nous ne nous reposons pas sur une base aussi fragile et aus si faible lorsqu'il s'agit d'un grande entreprise comme celle-ci. Nous payerons notre part du coût de ce chemin de fer, et nous voulons une garantie plus solide que le patriotisme d'un homme quelconque dans le Nord-Ouest. Nous voulons qu'il soit bien compris que tous ceux qui dans le Nord-Ouest utiliseront ce chemin—et personne n'est obligé de s'en servir—pour expédier leur grain ou leurs marchandises, devront savoir qu'ils doivent les expédier par un port canadien et pas autrement. Qu'y a-t-il de mal dans cela ? N'est-ce pas une sauvegarde nécessaire? Si la Compagnie du Grand Tronc n'avait pas son terminus à Portland, ou si cette Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas associée avec le Grand Tronc, les provinces maritimes n'auraient pas autant à craindre au sujet de l'exportation des produits de l'ouest par d'autres ports que par des ports des provinces maritimes, mais lorsque nous voyons en toutes lettres dans ce contrat un article permettant au Grand Tronc de transporter ce trafic à Portland, nous nous alarmons et nous demandons au gouvernement d'effacer ces mots. Pourquoi mettrions-nous ces mots dans le bill ? Nous construisons nous-mêmes ce chemin. Nous donnons aux gens de l'ouest cette grande voie de transport et allons-nous permettre qu'ils s'en servent et n'envoient pas leur trafic par les provinces maritimes ? Tout le monde dans les provinces maritimes comprend parfaitement le danger de cet article, parce que, ainsi qu'on l'a fait remarquer, il ne donne aucune garantie contre le danger qui nous menace. Je propose donc l'amendement que j'ai lu.

L'amendement (M. Gourley) est rejeté.

M. OSLER : M. le président, avant que cet article soit adopté, j'ai un amendement à proposer. De ce côté-ci de la Chambre nous voulons avoir autant de garantie que possible que les différentes obligations concernant cette grande entreprise dans laquelle le gouvernement se jette tête baissée, seront remplies, et je propose :

La voie, les biens, les installations et l'outillage de ladite division de l'ouest, et l'outillage de la division de l'est seront responsables, sujets seulement aux obligations hypothécaires mentionnées dans ledit contrat, du paiement de tous les loyers qui deviendront payables au

gouvernement en vertu dudit bail de ladite division de l'est accordé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et du paiement de toute réclamation du gouvernement contre ladite compagnie en vertu de n'importe quelles convention, obligation ou conditions desdits bail et contrat, et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique donnera au gouvernement à cet effet les garanties propres et suffisantes, hypothèques et conventions qui seront nécessaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député voudra-t-il expliquer le but de cet amendement ?

M. OSLER : Nous voulons que la division de l'ouest soit responsable du paiement du loyer de la division de l'Est, sujet cependant aux hypothèques qui pourront exister sur la dite division—les premières et seconde hypothèques—afin que l'on ait une garantie que la division de l'ouest aidera à payer les frais de la division de l'est

M R. L. BORDEN : Cet amendement ne fait que donner effet à ce qui, d'après les paroles de l'honorable ministre de la Justice prononcées l'autre jour, fait déjà partie du contrat. Il est vrai qu'il a dit ensuite qu'il voulait seulement prétendre que l'on pouvait obliger une Compagnie par les procédures ordinaires à exécuter une convention. Il y a déjà sur le chemin en vertu de ce contrat deux ou trois hypothèques. D'autres peuvent être inscrites sur la division de l'ouest et prendre rang avant toute garantie que le gouvernement pourrait vouloir prendre sur les biens de cette division. La garantie que le gouvernement a aujourd'hui de l'exploitation de la division de l'est n'est pas forte. Elle consiste simplement dans les $5,000,000 valant de matériel roulant, matériel qui est exposé à une grande dépréciation tous les ans. Mon honorable ami, M. Fowler, me fait remarquer que cette garantie n'est qu'une seconde hypothèque. Je ne sais pas dans quelle position le gouvernement serait sous ce rapport sous l'empire de la loi de Québec ou d'Ontario, mais je sais que sous la loi de ma province nous aurions beaucoup de difficulté à exécuter cette deuxième hypothèque avant d'avoir fait disparaître la première.

Il est possible que, sous l'empire de la loi des autres provinces, on puisse vendre le droit de réméré, mais, à coup sûr, dans ma province, la chose serait impossible, tant que ce droit serait grevé d'une hypothèque de premier ordre. La garantie de cette charge de second ordre sur ces $5,000,000 valant de matériel roulant est donc de peu d'importance.

Le ministre de la Justice est d'avis que la division de l'ouest fournit un recours supplémentaire. Si ces trois hypothèques constituent toutes les garanties que nous entendons établir aujourd'hui, pourquoi ne pas grever cette division de l'ouest, à titre de garantie, pour les fins visées dans l'amendement en discussion ? Rien ne s'y opposerait, au point de vue de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique elle-même, puisque le gouvernement a menacé de légiférer, advenant que la compagnie laisserait ses obligations en souffrance. Une charge de cette nature serait préférable à toute mesure législative, et cela tant pour le gouvernement que pour la compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si la compagnie manquait à l'exécution de ses engagements, relativement à la section de l'est, le gouvernement se trouverait dans la situation d'un créancier hypothécaire de quatrième ordre.

M. BORDEN (Halifax) : Voici en quoi nous différons d'avis : c'est que, vous créez une charge aujourd'hui, tandis que, à notre avis, il faudrait s'adresser aux tribunaux pour la faire créer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Le résultat serait identique. L'hypothèque ne pourrait devenir exécutoire que par voie judiciaire.

M. BORDEN (Halifax) : C'est qu'il y aurait la certitude d'une hypothèque de quatrième ordre, tandis qu'autrement, l'hypothèque pourrait être de cinquième ou de sixième ordre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces hypothèques ne peuvent devenir de cinquième ou de sixième ordre que si le parlement le décide ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice ne tient pas compte de la création d'une charge involontaire contre la compagnie, en raison de quelque convention qu'elle pourrait conclure pour certains travaux ou pour achat de matériaux. Tout autre créancier aurait des droits similaires contre a compagnie. La prétention du ministre de la Justice n'est soutenable, que relativement à la création d'autres garanties, advenant que la compagnie aurait épuisé son crédit dans la construction du chemin

L'amendement de M. Osler est rejeté.

M. BENNETT : Je propose :

Que nul entrepreneur ou sous-entrepreneur sur ledit chemin de fer ne pourra employer d'ouvriers chinois dans la construction de ce chemin de fer. Toute infraction à cet article rendra le contrevenant passible d'une amende de dollars, relativement à tout individu ainsi employé, pour chaque jour où il sera ainsi employé.

Depuis nombre d'années, on le sait, les députés de la Colombie Anglaise se plaignent du grand nombre d'ouvriers chinois employés dans cette province. On me dit que, dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, on a employé des milliers de Chinois. Dans la province d'Ontario, on le sait, il y a une foule d'Italiens employés dans de grandes entreprises, et leur emploi donne lieu à de vives réclamations. Il y a des milliers de Chinois en Colombie Anglaise, et les entrepreneurs, à

l'affût de main-d'œuvre, engagent toujours les ouvriers qui demandent le salaire le moins élevé. Quant à la prétendue section de l'Etat, le peuple canadien veillera sans doute à ce que le gouvernement emploie nos nationaux aux travaux de ce chemin de fer ; tandis que pour les sections du chemin de fer qui seront construites par des compagnies, il est fort à appréhender que les Chinois ne soient employés à l'exclusion des blancs. Actuellement, les unions ouvrières luttent énergiquement pour conserver le terrain gagné au pays, et tout porte à croire que les gouvernements se rangent du côté du capital, contre le travail. J'espère qu'on inscrira à ce bill une disposition prohibant l'emploi de Chinois aux travaux de construction de ce chemin de fer.

On dira peut-être que la capitation de $500 empêche l'importation de main-d'œvre chinoises, mais il y a déjà des milliers de Chinois en Colombie Anglaise dont les services sont à la disposition des entrepreneurs, à l'exclusion de nos braves nationaux. Nous avons déjà assez de Doukhobortses et d'autres étrangers sans faire venir les Chinois de la Colombie Anglaise, pour travailler sur le chemin de fer. J'espère que le gouvernement acceptera l'amendement proposé.

Le MINISTRE DES FINANCES: Quel que soit le mérite de la proposition de l'honorable député (M. Bennett), il en conviendra, c'est dans une loi de portée générale qu'il convient de légiférer à cet égard ; car, évidemment, il serait injuste de défendre à une compagnie d'employer des ouvriers chinois, tandis que toutes les autres compagnies au pays seraient autorisées à le faire. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas la seule qui ait reçu des subventions de l'Etat. Il s'agit ici sans doute d'une vaste entreprise, mais ce n'est pas la seule qui ait reçu l'aide de l'Etat. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est toujours en train de construire quelque nouvelle ligne de chemin de fer. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et d'autres compagnies au Nord-Ouest emploient de la main-d'œuvre. Quant à savoir s'il faut les autoriser à employer de la main-d'œuvre asiatique, c'est là une question qui prête à discussion.

Je ne me prononce pas sur ce point ; seulement, je dis qu'il serait absolument injuste de prétendre que cette compagnie doit être privée d'un privilège qui est accordé à toutes les autres compagnies au Canada.

M. BENNETT : En réponse au ministre des Finances, que l'on me permette de dire que dans le cas ou des subventions seraient accordées à des nouvelles voies ferrées, que ces voies ferrées soient construites par le chemin de fer Canadien du Pacifique, le "Canadian Northern" ou toute autre compagnie, je me ferais un plaisir d'appuyer toute proposition tendant à faire insérer dans le bill une clause destinée à prohiber l'emploi de la main-d'œuvre chinoise. C'est aux sociétés ouvrières et aux unions commerciales du Canada qu'il appartiendra de décider si une pareille mesure serait déplacée ou non. Si nous devons en croire le ministre des Finances, tout ce que l'on pourrait faire en leur faveur serait déplacé.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai une trop bonne opinion des ouvriers canadiens pour supposer qu'ils vont se laisser tromper par des fausses représentations comme celles-ci. Ils ne manquent pas d'esprit de justice, et ils diront que si cette mesure constitue une proposition sage, il est tout aussi convenable de l'appliquer au "Canadian Northern", au chemin de fer de Vancouver et Westminster et à n'importe quel autre chemin de fer, qu'au Grand-Tronc-Pacifique.

M. BENNETT : Faites en sorte qu'il en soit ainsi.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député voudrait-il en arriver à ce résultat en soumettant un bill qui s'appliquerait à toutes les compagnies et non à une seule ?

M. MACPHERSON : J'ai écouté attentivement les remarques que vient de faire le député de Simcoe-est (M. Bennett), à l'appui de sa résolution. Je dois dire que je travaille dans le même sens depuis quelque temps.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACPHERSON : Les honorables députés peuvent rire. Je n'ai pas d'autre objet en vue que d'arriver à un résultat pratique et je ne tiens pas à faire de la politique avec cette question. Quand j'entends ceux qui sont les descendants directs des hommes qui ont introduit les Chinois dans ce pays en 1882, malgré les protestations de la population de la Colombie Anglaise, de ces hommes qui, durant les 18 années du régime conservateur, ont positivement refusé d'imposer autre chose qu'une faible taxe de $50 par tête sur les Chinois—lorsque j'entends ces honorables députés parler comme ils le font aujourd'hui, cela ressemble au léopard qui essaie de faire disparaîttre les taches qui couvrent sa robe. Nous savons que pour se rendre aux désirs de la population de la Colombie Anglaise, le gouvernement de sir John Macdonald chargea une commission de faire une enquête sur la question de l'immigration chinoise et japonaise et le rapport de cette commission fut défavorable aux intérêts des contribuables de la Colombie Anglaise, en ce sens qu'il favorisait cette immigration. Les deux partis sont unanimes sur cette question dans cette province. Les démagogues ont fait de cette question chinoise un engin politique, mais aucun parti n'en a le monopole.

La résolution soumise par mon honorable ami de Simcoe-est n'est destinée à atteindre que la moitié du mal. Les Japonais sont aujourd'hui, pour nous, une menace

plus sérieuse que ne l'ont jamais été les Chinois, et je demande que le gouvernement modifie l'Acte des chemins de fer de manière à défendre à toute corporation qui reçoit de l'aide du gouvernement d'employer la main-d'œuvre asiatique de quelque nature qu'elle soit. J'appuierai la résolution de mon honorable ami, mais je voudrais qu'elle allât plus loin et que ses dispositions s'appliquassent aux Japonais comme aux Chinois. Nous ne voulons plus voir aucun de ces ouvriers employés sur les chemins de fer que l'on pourra construire à l'avenir. Ils sont une menace pour notre civilisation et une tache sur le blason du Canada. La province de la Colombie Anglaise en renferme environ 20,000 d'une espèce et 15,000 de l'autre. Je ne veux pas que l'on se serve de cette question pour avancer les affaires de partis. Je veux qu'une disposition à cet effet soit insérée dans l'Acte général des chemins de fer, afin qu'elle puisse s'appliquer à tous les chemins de fer et autres entreprises publiques qui peuvent avoir reçu de l'aide du gouvernement dans le passé ou qui pourront en recevoir à l'avenir.

M. THOMPSON (Haldimand) : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) semble avoir oublié la rareté de la main-d'œuvre. Je représente un district agricole et je sais toute la difficulté que les agriculteurs de mon comté éprouvent à se procurer des ouvriers de ferme. Ce qu'ils ont à payer pour se les procurer représente maintenant un prix si élevé, que les profits légitimes résultant de l'agriculture en ont été sérieusement réduits. Je désire tout autant que les honorables députés voir disparaître les Chinois de notre pays, mais puisque l'on a porté la taxe par tête à $500 et que grâce à ce moyen, il n'est plus à craindre qu'ils entrent au pays en grand nombre, je ne vois pas la nécessité de cet amendement. Quant à ceux qui sont actuellement au Canada, si on les empêchait de travailler sur le chemin de fer, cela serait au détriment de nos cultivateurs. Ce ne sont pas des ouvriers de ferme, et leur exclusion voudrait simplement dire que les ouvriers dont les chemins de fer ont besoin devraient être recrutés parmi ceux que les cultivateurs emploient, et ces derniers se trouveraient en fin de compte les perdants.

M. SPROULE : L'attitude prise par l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) est très intéressante. Il dit que l'exclusion des Chinois constituait un des principaux arguments invoqués lors de son élection et il veut que ces gens soient chassés du pays. Mais si tel est son désir, pourquoi ne propose-t-il pas un amendement à cet effet ? Il appuie le gouvernement, et il aurait plus de chance de voir ce dernier se rendre à sa demande que si elle était faite par un membre de la gauche. Il cherche à s'excuser en disant qu'il appuiera tout amendement à cet effet à l'Acte des chemins de fer, malheureusement ce n'est pas cette loi que nous sommes en frais de discuter.

La mise à exécution de ce projet nécessitera l'emploi d'un grand nombre d'ouvriers et c'est une excellente occasion pour l'honorable ministre de donner la preuve de sa sincérité, en demandant qu'il ne soit pas permis d'employer de manœuvres chinois dans la construction de ce chemin de fer. Je crains qu'il n'ait une tâche difficile à remplir quand il aura à expliquer sa conduite à ses électeurs.

M. MACPHERSON : Je ne crois pas avoir de leçons à recevoir de l'honorable député. Quand viendra le temps de se présenter devant les électeurs, je sais ce que j'aurai à faire, et si l'honorable député veut venir combattre ma candidature, il sera le bienvenu. S'il veut venir prononcer dans mon comté des discours aussi longs, et aussi ennuyeux que ceux qu'il prononce ici, mon élection n'en sera que plus certaine. Il me permettra cependant de lui faire remarquer qu'il nous apparaît aujourd'hui dans un nouveau rôle. Sous l'ancien gouvernement, dont il était un zélé partisan, il n'a jamais protesté contre l'importation de la main-d'œvre chinoise. Lorsqu'en 1882, son ancien chef sir John Macdonald déclarait qu'il serait impossible de construire le Canadien du Pacifique si on ne permettait pas l'emploi des manœuvres chinois, on ne l'a jamais entendu faire la moindre protestation.

Protesterait-il aujourd'hui s'il n'espérait pas retirer quelque avantage électoral en agissant ainsi? Je ne crois pas que la Colombie Anglaise lui doive beaucoup de reconnaissance. Il paraît ne pas même se douter qu'un membre du parlement peut faire tranquillement beaucoup plus de travail et un travail utile sans devenir un fléau pour ses collègues. Je prétends n'avoir pas négligé les intérêts de mes commettants. Depuis que je suis ici j'ai réussi à faire porter à $500 la taxe sur les Chinois. Je n'ai pas l'habitude de crier sur les toits, mais je travaille de mon mieux pour protéger les intérêts du pays, et je répète que je n'ai pas de leçon à recevoir de l'honorable député.

M. SPROULE : L'honorable député aura à expliquer à ses électeurs, quand le temps sera venu, pourquoi il n'a rien fait pour empêcher les Chinois d'être employés à la construction de ce chemin de fer. Il préfère appuyer le gouvernement qui repousse l'amendement qui lui est soumis. Il demande si j'ai déjà parlé en faveur des ouvriers de race blanche et contre l'emploi de la main-d'œuvre chinoise. Il a l'air de croire que je ne l'ai jamais fait, mais s'il veut se donner al peine de consulter les Débats, il se convaincra de son erreur. Mais je crains qu'il n'y ait ni école du soir, ni école du jour pour lui apprendre tout ce qu'il ignore et qu'il devrait savoir ; je lui dirai cependant que le meilleur temps pour faire une chose, c'est quand l'occasion s'en présente.

Il ne suffit pas de parler d'amender des lois qui ne sont pas devant la Chambre, ce qu'il faut faire c'est d'amender celles que nous sommes appelés à voter.

M. MACPHERSON : J'ai dit que je serais disposé à appuyer l'amendement, mais je voudrais qu'il allât plus loin et comprit aussi les Japonais.

M. SPROULE : Pourquoi alors ne faites-vous pas une proposition dans ce sens?

M. MACPHERSON : Je n'ai jamais pris l'honorable député pour modèle et je n'ai pas besoin de ses conseils pour savoir ce que j'ai à faire. Si je me trompe, tant mieux pour lui et son parti. Quant à rechercher dans les Débats les interminables discours qu'il a prononcés, j'y renonce, car je ne pourrais pas trouver le temps de faire autre chose.

Je lui demande encore une fois s'il n'était pas au nombre de ceux qui ont fait venir des Chinois en 1882. C'est le gouvernement libéral qui a imposé une taxe de $100, et cette loi a produit de bons résultats ; aujourd'hui cette taxe est de $500 par tête. Tant qu'on cherchera à exploiter cette question pour des fins de parti, nous n'arriverons à rien de bon. Quant à moi, je ne veux pas en faire une question politique et c'est avec plaisir qe j'appuie l'amendement de l'honorable député ; je lui demande seulement de le rendre plus sévère.

M. SPROULE : L'honorable député ne connaît pas plus l'histoire politique de son pays qu'une foule d'autres choses, car il saurait que le gouvernement Mackenzie n'a jamais rien fait pour éloigner les Chinois du Canada ; la première tentative a été faite par le gouvernement de sir John Macdonald qui imposa une taxe de $50. Plus tard le même gouvernement institua une commission chargée d'étudier toute la question, afin que la Chambre fût mise en état de se prononcer avec connaissance de cause. Les renseignements recueillis par cette commission et son rapport sont en la possession du gouvernement et de la Chambre. L'honorable député dit qu'il a contribué à faire porter cette taxe à $500 ; mais tous les députés de la Colombie Anglaise pourraient en dire autant. Individuellement, ils ont tous contribué à ce résultat. Mais qu'ils y aient contribué individuellement ou collectivement, on admettra que ce n'est que bien tardivement que le gouvernement s'est décidé à tenir la promesse qu'il avait faite à la population de la Colombie Anglaise. L'honorable député a-t-il oublié le fameux télégramme expédié à la côte du Pacifique, dans un moment où le gouvernement désirait faire élire un de ses partisans. Il était dit dans ce télégramme que le gouvernement se rendrait aux désirs de la population de la Colombie Anglaise sur la question chinoise. Le candidat ministériel fut élu, mais le gouvernement n'a pas encore tenu la promesse grâce à laquelle il a été élu.

Les habitants de la Colombie Anglaise ont demandé l'exclusion des Chinois ,et jugeant que le gouvernement était sincère et se proposait de satisfaire à leur désir, ils s'attendaient à le voir remplir sa promesse. Mais cette promesse ne fut pas remplie, et ce n'est que dernièrement que le gouvernemnt a fait un pas dans le sens indiqué par l'honorable député, en imposant une taxe de $500.

M. MACPHERSON : M. le président——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MACPHERSON : Il ne m'est pas arrivé souvent de prendre la parole en cette Chambre, mais je me propose de me prévaloir de mes droits. Mes commettants comptent que je les défendrai en temps opportun, et c'est ce que j'ai l'intention de faire. Je suis un jeune membre de cette assemblée et je ne demande que justice. Je dirai à l'honorable député (M. Sproule) qu'il perd tout simplement son temps à chercher à me jeter de la poudre aux yeux. En 1881, lorsque le contrat fut passé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique—je me suis reporté aux " Débats " et je pourrais en citer des extraits à l'appui de mes déclarations, si c'était nécessaire), les habitants de la Colombie Anglaise s'opposèrent à ce qu'on importât des Chinois au pays. Mais sir John Macdonald, chef du gouvernement, déclara qu'il était absolument nécessaire de laisser entrer les Chinois. Jusque-là nous ne connûmes pas le péril jaune, mait après cette date, ces gens arrivèrent par pleins navires, car ils venaient à la demande expresse du gouvernement d'alors. Ce sont là des faits qu'on ne saurait contester ; pourquoi l'honorable député chercherait-il à prouver le contraire ? Vous ne pouviez avoir une loi pour les exclure, car, à cette époque, ils n'étaient pas une menace pour notre prospérité.

M. THOMPSON (Haldimand) : Il n'y avait pas de raison pour que Mackenzie passât une loi pour les exclure.

M. MACPHERSON : Aucune raison du tout. L'honorable député (M. Sproule), dit qu'une commission fut nommée par le gouvernement conservateur pour s'enquérir de l'affaire. Cette commission se composait-elle de gens de l'ouest, ou de gens de l'est, qui ne sont pas favorables à l'idée d'imposer une capitation ? L'honorable député est au courant de l'histoire du Canada depuis vingt-cinq ans ; il sait que cette commission était composée de personnes établies dans l'est. J'ai parcouru le rapport et je n'y ai pas trouvé une seule déclaration demandant franchement l'imposition d'une capitation, ou l'adoption d'un acte d'exclusion contre ces émigrants. Je ne critique pas la commission ; elle a pu faire rapport en conformité des témoignages recueillis par elle. Mais les habitants de la Colombie Anglaise continuèrent à demander à grands cris le redressement de leurs griefs. Puis, le gouvernement actuel arriva aux affaires. L'honorable dé-

puté m'a demandé si je me rappelais un télégramme qui fut envoyé à la Colombie Anglaise. Je m'en rappelle et j'ai été heureux de le voir. Il nous informa que les vœux des membres de l'ouest allaient être remplis. Il s'écoula quelque temps encore. Pour ma part, je suis disposé à accepter une réforme lorsque je puis l'obtenir. Ce fut une lutte assez difficile. Si l'honorable député siégeait à droite, il se rendrait compte des difficultés que rencontre un gouvernement dans la solution de cette question. Il connaît parfaitement l'opinion de la population dans l'est ; et il aurait à traiter avec certains ministres d'Etat dont quelques-uns, peut-être, ont donné plusieurs centaines de dollars pour répandre l'Evangile parmi les Chinois, des hommes qui ont été à la même école que l'honorable député, et qui trouvent assez dur qu'on interdise à ces gens l'entrée de notre pays. En outre, ces honorables ministres ont leur responsabilité officielle sur les épaules. Il n'y a pas un homme sur dix établis à l'est des montagnes Rocheuses qui envisage cette question sous le même jour que nous ; et c'est pour la simple raison qu'ils ne sont pas dans la position où nous sommes. Ils ne voient pas leurs enfants contraints de quitter le pays à cause de la concurrence de ces Chinois. Ils ne voient pas, dans une cuisine, où une fille blanche devrait être à l'ouvrage, un sale Chinois à longue tresse. Ils envisagent cette question au point de vue abstrait.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MACPHERSON : Sous l'ancien régime, les jeunes filles ne trouvaient pas d'emploi dans notre pays ; les jeunes gens ne pouvaient y trouver à se placer dans les usines. Ces messieurs de la gauche semblent disposés à rire de cette discussion. Mais je puis leur assurer qu'elle a plus d'importance pour nous qu'ils ne s'imaginent. J'ai vu certains de nos jeunes gens les meilleurs et les plus habiles quitter notre pays à cause de cette peste jaune. Allez dans nos usines, et pour dix blancs, vous trouverez trente-cinq jaunes, des Chinois à longues tresses et des Japonnais à cheveux courts. C'est une situation qui nous paraît intolérable. A moins qu'on ne prenne des mesures pour y mettre un terme, nous serons inondés par ces émigrants qui ne deviendront jamais citoyens de notre pays.

Je ne désire pas tirer parti de cette question au point de vue politique. Mais je suis heureux de voir cette capitation de $500 établie ; et j'espère qu'on verra à ce que toute compagnie ou association qui demandera au parlement de l'aider ou de lui donner du travail, recevra ordre de ne pas engager d'autres que des blancs. Je n'ai rien à dire contre les Chinois et les Japonais dans leur propre pays. Mais je m'oppose fortement à ce que le Canada soit inondé par ces purs asiatiques. Ils ne sauraient pénétrer plus à l'est que la Colombie Anglaise à cause du climat. Notre climat est

doux et humide, et leur convient. Mais les provinces de l'est n'en seront jamais affligées. Que l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) ne craigne pas de voir les Chinois travailler sur la section de l'est : car le pays est trop froid pour eux. Ils resteront dans l'ouest et pulluleront vers notre extrémité de la ligne.

Je ne suis pas plus méchant qu'un autre, et je suis loin de prétendre qu'il faille priver de moyens d'existence une partie quelconque des immigrants qui nous arrivent. Je n'emploie ni Chinois ni Japonais, et je serais heureux qu'on leur fit la vie assez dure pour qu'ils se décident à émigrer ailleurs. Cela ferait plus de place pour les blancs. Peu m'importe que ces derniers soient des Doukhobortses, car ce sont gens à devenir d'excellents citoyens d'ici à quelques années. Mais on n'en saurait dire autant des Chinois et des Japonais qui appartiennent à une race bien différente.

M. SPROULE : Comme d'habitude, les observations de mon honorable ami (M. Macpherson) se signalent par leur hardiesse et leur manque de logique. L'honorable député a prétendu tout d'abord qu'à venir jusqu'à 1885, l'immigration asiatique n'avait jamais suscité d'embarras. Mais je me souviens qu'avant 1882, à l'époque où ils faisaient partie de cette Chambre, Thompson, surnommé le "Caribou", Bunster, Amor De Cosmos, s'élevèrent aussi fortement contre l'immigration chinoise qu'on l'a fait depuis. Déjà, à cette époque, cette question était devenue une question brûlante et, je le répète, on l'a autant débattue avant 1882 qu'on ne l'a fait depuis. Voilà pour l'honorable député (M. Macpherson) qui se prétend si bien renseigné sur tout ce qui touche à sa province. Passons maintenant à la stabilité de son parti. Où est-il ce parti ? L'honorable député dit se rappeler la dépêche qui fut adressée aux habitants de la Colombie Anglaise, qu'il a eu le plaisir de la lire ; par cette dépêche, le gouvernement s'engageait à répondre aux désirs de la population de l'ouest. Or, que demandait cette population, sinon l'exclusion des ouvriers chinois et japonais ? Cette demande n'a-t-elle pas été faite au gouvernement ? Dans ce cas, pourquoi ce dernier n'a-t-il pas accédé au désir populaire comme il avait promis de le faire ? L'honorable député dit que les conditions qui prévalent dans l'est ne sont pas les mêmes, et que nous ne connaissons rien des difficultés avec lesquelles on est aux prises dans l'ouest ; il prétend que, eu égard aux responsabilités qui lui incombent, le gouvernement peut difficilement opérer une telle modification. Mais le gouvernement devait savoir cela avant d'expédier sa dépêche aussi bien qu'après. S'il a fait ces promesses sachant qu'il ne pourrait pas les tenir, c'est donc qu'il trompait sciemment le peuple lorsqu'il lui promettait satisfaction. L'honorable député affirme ensuite que nous devons au gouvernement actuel tout

ce qui a été fait dans le but de mettre fin à l'immigration chinoise et japonaise. Eh mais, dit-il, ce gouvernement a fait plus que tous ses prédécesseurs ; à proprement parler, c'est lui qui a tout fait. Mon honorable ami a-t-il oublié que c'est le gouvernement actuel qui a opposé son véto au projet de loi voté par la législature de la Colombie Anglaise dans le but de mettre fin à cette immigration, et que lorsque son propre parti fit voter un projet de loi dans le même but, on aurait réussi à enrayer cette immigration si le gouvernement fédéral n'avait encore refusé de sanctionner la loi votée par la législature ? Or, il vient maintenant nous dire que nulle corporation recevant de l'aide du parlement ne devrait être autorisée à donner de l'emploi aux Chinois ou aux Japonais. Et puisque cette compagnie reçoit de fortes subventions du gouvernement, pourquoi l'honorable député n'appuie-t-il pas le présent amendement ?

M. MACPHERSON : Quel est le ministre de la Justice qui refusa le premier d'approuver l'Acte de la Colombie Anglaise, et à quelle époque opposa-t-il son refus ?

M. SPROULE : Cela n'a aucun rapport à la question.

M. MACPHERSON : Fort bien !

M. SPROULE : Sur qui a pesé la première accusation de concussion dans la Colombie Anglaise ? Cette question est aussi pertinente que celle de l'honorable député. Je m'occupe en ce moment de l'attitude que mon honorable ami a prise en cette matière. Il désire, dit-il, qu'il ne soit plus permis aux corporations subventionnées de donner de l'emploi aux Chinois et aux Japonais ; et, cependant, il consent à ce que cette compagnie, que le pays aide d'une manière fort libérale, emploie la main-d'œuvre asiatique. Il manque assez de logique pour ne pas appuyer l'amendement.

M. MACPHERSON : Je n'ai rien dit de tel.

M. SPROULE : Qu'avez-vous dit ?

M. MACPHERSON : Que je l'appuierais.

M. SPROULE : J'ai dû ne pas comprendre l'honorable député ; dans ce cas, je retire ce que j'ai dit.

M. MACPHERSON : J'accepte la parole de mon honorable ami, mais je lui ferai remarquer qu'il faisait partie de cette Chambre lorsqu'elle fut saisie de la question de l'immigration chinoise, le 12 mai 1882. M. De Cosmos donna alors lecture de la dépêche suivante :

> On attend 24,000 Chinois avant le mois d'août. Les Chinois se trouveront alors au nombre de 32,000 dans la province, c5est-à-dire plus nombreux que les blancs.

Qui détenait le pouvoir en 1882 ? L'honorable député faisait alors partie de cette Chambre ; a-t-il alors élevé la voix pour donner libre cours à sa légitime indignation ? Pas du tout. Voici ce que sir John Macdonald répondit à M. De Cosmos :

> Il est malheureux que cette motion ait été faire sans aucun avis préalable, et l'honorable monsieur devra se contenter d'une réponse très courte et peu satisfaisante peut-être. On ne s'est aucunement plaint au gouvernement de ce que l'affluence des Chinois gênait considérablement le travail des blancs dans la Colombie Anglaise.

Nous nous rappelons tous avoir entendu l'honorable député de Grey-est affirmer l'autre jour que des plaintes s'étaient fait entendre avant cette époque ; je laisserai donc à la Chambre de décider lequel des deux a dit vrai, ou l'honorable député ou son chef d'autrefois, dont je viens de citer les paroles. Puis, il ajoutait :

> De fait, la main-d'œuvre est tellement en demande dans la Colombie Anglaise, si l'on veut terminer le chemin de fer dans une période raisonnable, il ne faut pas prendre mesure pareille contre les travailleurs chinois.
>
> Il est certain que la Colombie Anglaise souffre du manque d'une immigration régulière de blancs..... J'ignore si l'honorable préopinant est bien renseigné, s'il va voir 24,000, 10,000 ou 5,000 Chinois dans la Colombie Anglaise, et je n'ai aucun moyen de m'en assurer.
>
> Mais, s'ils y viennent, c'est seulement pour travailler au chemin de fer, pour l'achever au plus vite, et l'honorable député pourrait bien supporter, pendant quelque temps, cet inconvénient—selon lui—de la présence des Chinois.

Ainsi, il était arrivé 24,000 Chinois pendant le mois, mais le gouvernement n'en savait rien, et l'honorable député qui vient de nous adresser la parole nous a dit qu'on s'était plaint dans cette Chambre longtemps avant l'année 1882. Pourtant son chef d'alors a déclaré le contraire et je ne trouve pas d'allusion à ce sujet dans les Débats avant cette date.

Sir John disait encore :

> De deux choses, l'une : il nous faut des Chinois, ou nous n'aurons pas le chemin de fer.

Je ne crois pas que l'honorable député puisse se tirer à son avantage de la position où il s'est mise: Il est toujours prêt à venir de l'avant et à faire parade des connaissances qu'il croit avoir. L'honorable député nous a parlé de pots-de-vin et a demandé quelle est le première personne qui a été expulsée de la Colombie Anglaise pour en avoir accepté. Je l'ignore et je ne comprends pas où il veut en venir. Mais la loi prohibant l'immigration chinoise a été déclarée inconstitutionnelle, en 1883, par Alexander Campbell, alors ministre de la Justice, et je crois que l'histoire rapporte qu'il était conservateur. Depuis cette époque tous les ministres de la Justice ont suivi la même ligne de conduite et pas un membre de cette Chambre, pas un habitant de la Colombie Anglaise, ne niera que la législature de cette province, lorsqu'elle adoptait ces lois, avait parfaitement conscience d'outrepasser les pouvoirs que lui conférait l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Cela dépasse les limites

de ses attributions. Lorsque le gouvernement fédéral a mis son veto à ces lois, il n'a fait qu'accomplir son devoir. Je crois qu'il n'aurait pas exercé cette prérogative, sans l'exemple pernicieux que donna un ministre conservateur en 1883.

M. SPROULE : La mauvaise habitude qu'a l'honorable député (M. Macpherson) de laisser libre cours à son imagination vient encore de lui jouer un mauvais tour. Ses assertions ont été aussi exactes et aussi logiques que d'ordinaire ! il a d'abord tancé le représentant de Grey-est pour avoir dit que la question de l'immigration chinoise avait été discutée par la Chambre avant 1882. Qu'a déclaré le député de Burrard ? Que les Chinois étaient inconnus dans cette partie du pays avant 1882. J'ai répondu que cette question avait été agitée à différentes reprises dans cette enceinte par les représentants de cette province, et j'avais raison de faire cette assertion, comme l'honorable député peut s'en convaincre s'il consulte les Débats. J'avoue que ce n'est qu'en 1882 qu'elle a pris beaucoup d'importance et qu'on parla probablement pour la première fois de leur interdire l'entrée du pays. La Colombie Anglaise fut à ce moment-là menacée de voir accourir une grande affluence d'immigrants chinois qui venaient travailler à la construction du Pacifique Canadien, et je me rappelle que M. Amor de Cosmos souleva cette question en Chambre. Il n'y avait pas assez de blancs. La compagnie aurait été dans l'impossibilité absolue de terminer les travaux au temps indiqué si on ne lui avait pas permis d'aller chercher ailleurs les ouvriers qu'elle ne pouvait pas engager au pays. Elle déclara à maintes reprises qu'elle ne pouvait pas trouver le dixième des ouvriers dont elle avait besoin et qu'à moins de faire venir des Chinois ou d'autres journaliers il lui serait impossible de mener son entreprise à bonne fin. Cela étant, sir John Macdonald déclara : Nous ne pouvons pas prohiber l'immigration, parce qu'il importe que la compagnie soit en mesure d'exécuter ces travaux. Lorsque la législature de la Colombie Anglaise eut adopté une loi à l'effet de restreindre l'immigration chinoise, sir Alexander Campbell, alors ministre de la Justice, déclara que cette loi était inconstitutionnelle. La question fut remise sur le tapis de temps à autre par les représentants de la Colombie Anglaise.

L'honorable député dit qu'il n'y a pas de Chinois dans l'est du Canada et que la question chinoise nous est inconnue. Sous le rapport de la véracité, cette réflexion cadre bien avec les autres assertions de l'honorable député. Je me demande si, pendant son séjour à Ottawa, il n'a pas rencontré de Chinois. Il n'y a pas une cité ou une ville, dans l'est du Canada, où l'on ne trouve pas quelques Chinois. S'il veut faire ce que, d'après lui, la population de la Colombie Anglaise exige de sa part, il saisira l'occasion d'appuyer la proposition dont le comité est saisi.

M. MACPHERSON.

M. BENNETT : La motion que j'ai présentée semble la seule qui ait trouvé grâce aux yeux d'un seul député de la droite. Flatté de l'appui que je reçois du représentant de Burrard (M. Macpherson) ,je dois dire que, si la substitution du mot " asiatique " est de nature à rendre ma motion plus acceptable à son point de vue, je serai bien aise de faire cette retouche. Je constate avec plaisir qu'un député partage mon avis, mais je regrette que le représentant d'Haldimand (M. Thompson) combatte ma proposition.

Je n'ai guère compris ce que voulait dire cet honorable député, mais il m'a semblé croire qu'il viendrait nombre de Chinois travailler à la construction de ce chemin de fer.

M. THOMPSON (Haldimand) : Non pas. Ce que j'ai dit, c'est que vu l'augmentation de la taxe à laquelle ils sont soumis, il n'en viendrait pas beaucoup dans le pays, mais que ceux qui y sont déjà pourraient être employés en assez grand nombre et que, par conséquent, on n'emploierait pas autant d'ouvriers des champs qu'on aurait dû le faire sans cela.

M. BENNETT : L'honorable député m'avait paru vouloir dire que si l'on n'importait pas un très grand nombre de Chinois les cultivateurs auraient beaucoup de difficulté à trouver des ouvriers pour faire leurs travaux. Il y a une couple d'années, j'avais le plaisir d'assister à une revue militaire à Toronto et je me rappelle y avoir vu figurer le député d'Haldimand à la tête d'un bataillon qui comprenait une ou deux compagnies d'Indiens.

M. THOMPSON : L'honorable député fait erreur. Il y avait quatre compagnies d'Indiens.

M. BENNETT : Tant mieux. En pensant au portrait pathétique que l'honorable député a fait, il y a quelques semaines, de son bataillon qu'il disait affaibli, je me suis dit qu'il désirait avoir un bataillon formé d'un plus grand nombre d'éléments hétérogènes, c'est-à-dire, non seulement d'Indiens, mais de Chinois. C'est avec un véritable plaisir que j'appuierai la motion d'amendement par laquelle le député de Burrard demande qu'on substitue le mot " asiatiques " au " Chinois ".

M. MACPHERSON : C'est fort bien.

La motion du sous-amendement (M. Macpherson) et la motion d'amendement (M. Bennett) sont rejetées.

M. R. L. BORDEN : Il doit y avoir encore une couple de motions d'amendement à l'article 2 ; je crois qu'il ne nous serait guère possible d'expédier cette besogne ce soir.

Il est rendu compte de l'état des délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Si la discussion de ce bill en comité se termine de bonne heure demain, que ferons-nous ensuite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons du bill relatif au remaniement de la carte électorale.

La motion est adoptée et la séance est levée à une heure du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 24 septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE : J'ai l'honneur de présenter le huitième rapport du comité spécial institué pour surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes. Il se lit ainsi :

Votre comité recommande que M. Robert C. Dunbar, qui a été employé à titre temporaire dans le personnel des rapporteurs des "Débats," soit nommé à titre permanent au même salaire que les autres rapporteurs, savoir : $2,000 par année, et que sa nomination et ses appointements soient comptés à partir du 19 août écoulà, tel que mentionné plus haut.

M. L. P. DEMERS : Je propose :

Qu'on modifie le rapport du comité spécial chargé de s'entendre avec un comité du Sénat pour la revision de la règle 51 de la Chambre des communes et de la règle 49 du Sénat, en biffant les mots "au-dessus du nom et de l'adresse du procureur des requérants" dans la huitième et la neuvième lignes et en y substituant les suivants : "signé par ou pour le requérant, avec l'adresse du signataire," et qu'on adopte le rapport ainsi modifié.

M. l'ORATEUR : Je ne saurais dire si cette procédure est régulière et conforme aux règlements, mais je sais bien que dans le passé les projets de résolution de cette nature ont toujours été étudiés en comité général. L'honorable député ferait peut-être mieux de proposer que je quitte le fauteuil pour que sa motion soit mise à l'étude. Voici ce que dit Bourinot, (page 261) :

Lorsque ce comité aura fait rapport, il sera ordonné que le compte rendu de ses délibérations soit imprimé, généralement dans les procès-verbaux, et après l'expiration de délai accordé aux députés pour l'étude des modifications proposées, la Chambre se formera en comité général pour examined ce rapport.

Je conseille donc de faire une motion demandant que je quitte le fauteuil, afin que ce projet de résolution soit délibéré en comité général.

M. CLARKE : Le premier ministre voudrait-il me dire s'il entend s'occuper de cette motion ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas aujourd'hui, mais plus tard.

M. CLARKE : Voudrait-il me dire quel jour ? J'ai une motion d'amendement à présenter.

Le PREMIER MINISTRE : Avant de fixer un jour pour cela, nous devrions achever ce que nous avons commencé : la délibération du bill relatif au transcontinental et de celui qui a trait au remaniement de la carte électorale.

M. CLARKE : Je devrai être absent une couple de jours la semaine prochaine et je ne voudrais pas que cette question fût débattue pendant ce temps-là. C'est pour cette raison que je tiens à me renseigner.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne pourrons étudier cette question que lorsque nous aurons expédié la besogne dont nous avons commencé à nous occuper et qui doit avoir préséance sur toute autre.

La motion est retirée.

INTERPELLATIONS.

TERRAINS HOUILLERS DE LA PASSE DU NID-DE-CORBEAU.

M. ROCHE (Marquette) :

1. Quels terrains houillers ont été demandés et octroyés au cours des deux dernières années entre Frank et Cowley, sur la ligne du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, et dans le district s'étendant à trente milles au nord dudit chemin de fer ?
2. Les concessionnaires ont-ils observé les règlements ?
3. Le gouvernement a-t-il prorogé le délai fixé pour les paiements à faire ? Et dans l'affirmative, combien de fois, en faveur de qui et pour quelle cette prorogation a-t-elle accordée ?

Le PREMIER MINISTRE : Impossible de donner de renseignements sans consulter les archives et elles sont considérables. Je demanderai à mon honorable ami de laisser cette interpellation en suspens pour le moment, sauf à la réitérer plus tard.

BAIL A M. BIRKETT.

M. CALVERT :

1. M. Thomas Birkett, M.P., a-t-il obtenu de la Couronne la location de quelque partie de la réserve du canal, dans la cité d'Ottawa ou ailleurs ?
2. Dans l'affirmative, quelle partie de ladite réserve, pour combien de temps et pour quel prix ?
3. Si un bail a été passé entre la Couronne et ledit Birkett, est-il renouvelable ? Et dans l'affirmative, quand a-t-il été renouvelé et pour combien de temps ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Oui, le 25 juin 1900, date du bail.
2. Les lots 9 et 10, côté ouest du bassin du canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, Ontario, pour 21 ans et moyennant un loyer de $230 par année.
3. Il est renouvenable le 1er août 1921 pour un terme n'excédant pas 21 ans.

DROIT SUR LE TABAC.

M. HENDERSON :

1. Quel montant total de droits a été perçu sur le tabac pendant l'année expirée le 30 juin 1903 ?

2. Quelle partie de ce montant provient du du droit additionnel imposé lors de la session de 1897 ?

Le MINISTRE DES DOUANES :

1. $582,689.30.

2. $128,862.08, étant donné que la quantité et la valeur du tabac importé pour être consommé dans le pays étaient les mêmes.

LE DRAGUEUR "INTERNATIONAL."

M. FOWLER :

1. Le gouvernement a-t-il acheté ou loué le dragueur "International," de Michael Connolly ? Dans l'affirmative, quel est le prix d'achat ou de louage, suivant le cas ?

2. Le gouvernement se propose-t-il de se servir de ce dragueur pendant la saison actuelle ? Et, dans l'affirmative, quand ?

3. Quand et où ledit dragueur a-t-il été construit ?

4. Si ledit dragueur a été acheté par le gouvernement, qui en a fait l'évaluation, et quel a été le prix fixé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a fait un arrangement pour l'achat du dragueur "International", appartenant aux Connollys. Ce dragueur est maintenant en route pour Québec, et l'ingénieur en chef me dit qu'on se propose de draguer en eau profonde près de cette ville, par rapport à la jetée qu'on est à y construire. Je crois que ce dragueur a été construit à Kingston, mais je n'en suis pas certain. Il a été évalué par trois ou quatre fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries et par M. Stephens, d'Halifax, au nom du ministère des Travaux publics qui le considère parfaitement versé dans la connaissance des machineries de toutes sortes. Il a été fait des rapports qui pourront être déposés si c'est nécessaire.

LOI ELECTORALE.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je me permettrai de demander au gouvernement s'il a l'intention de présenter quelque mesure concernant la loi électorale ? Je crois savoir que le comité a fait rapport il y a déjà quelques semaines ; or, si l'on se propose de faire adopter quelque projet de loi pendant cette session, il serait bon d'y travailler maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe. Le bill est devant la Chambre et il a été inscrit sur la liste des bills et des ordres d'intérêt public; avant la fin de la session nous aurons l'occasion de faire déposer le rapport.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne savais pas qu'on avait présenté ce bill. A moins qu'il ne soit reconnu comme mesure du gouvernement, il est impossible d'y travailler, parce qu'il ne sera plus question de bills ni d'ordres d'intérêt public pendant cette session.

CORRESPONDANCE AVEC LE CONSUL D'ALLEMAGNE.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre voudrait-il me dire également s'il a quelque renseignement à nous communiquer par rapport à la correspondance qui s'est échangée dernièrement entre un certain membre de la Chambre des communes d'Angleterre et M. Chamberlain ?

Voici ce que je lis dans une dépêche aux journaux :

Londres, 23 septembre.—M. A. W. Black, député libéral de Banffshire au parlement, écrivait à l'honorable M. Joseph Chamberlain pour avoir une explication du refus de communiquer à la Chambre des communes de l'Angleterre la correspondance échangée entre sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, et Herr Bopp, le consul d'Allemagne, à Montréal, précisément en la seule occasion où la Chambre peut s'occuper des affaires du Canada avec l'Allemagne. Le 3 septembre, M. Chamberlain répondit comme suit :

"Le gouvernement canadien ne m'a pas communiqué les pièces de la correspondance, j'ai fait écrire au gauvernement du Canada pour le prier de me tenir désormais au courant de toute nouvelle négociation officieuse qu'il pourrait entamer à l'avenir."

Dans une autre lettre écrite plus tard à M. Black, M. Chamberlain disait : "Je n'ai pas entendu dire que le Canada eût l'intention d'offrir un règlement par une modification de son tarif douanier ; je ne possède non plus aucune information confirmant la conclusion arbitraire que nous tirez de la correspondance en question, supposant que le Canada serait en toutes circonstances prêt à conférer à l'Allemagne les mêmes avantages qu'à la métropole."

Il y a aussi provenant d'une autre source, une dépêche ainsi conçue :

Londres, 23 septembre.—M. A. W. Black, député libéral de Banffshire au parlement, publie ce soir les pièces d'une intéressante correspondance échangée avec M. Chamberlain, au cours de laquelle M. Black soutient que l'ex-secrétaire des Colonies a lancé son projet de réformes fiscales sans connaître l'attitude probable du Canada à ce sujet. Dans sa première lettre, en date 7 septembre, M. Black rappelle que M. Chamberlain, répondant le 22 juillet précédent à une interpellation du signataire, dans la Chambre des communes, déclara que le gouvernement canadien n'avait conduit aucune correspondance directe avec l'Allemagne en vue d'un traité de commerce, et que le gouvernement canadien ne pouvait communiquer avec l'Allemagne que par l'entremise du gouvernement britannique. La publication subséquante de la correspondance à propos de la question des tarifs montre que le chef du cabinet canadien a correspondu officiellement avec M. Bopp, le consul d'Allemagne, à Montréal, et qu'il a exprime clairement les intentions de son gouvernement au sujet de l'application des lois du tarif douanier canadien aux marchandises allemandes. M. Black a demandé au secrétaire des Colonies de concilier sa réponse avec les

faits véritables tels qu'exposés dans la correspondance. En réponse, M. Chamberlain a dit qu'il ignorait l'existence de cette correspondance, car le gouvernement canadien ne l'avait pas tenu au courant des négociations officieuses ouvertes par le Canada. Répondant à cette lettre, M. Black fit remarquer à M. Chamberlain que ce dernier faisait une importante admission en reconnaissant qu'il avait annoncé son projet de tarif " préférentiel " sans connaître l'existence de cette correspondance, ce qui montre que le Canada avait l'intention de négocier directement avec l'Allemagne et qu'il était disposé à accorder à cette puissance étrangère le même traitement de faveur qu'à la mère patrie. M. Black ajouta : " M. Chamberlain peut voir que l'élément de réprocité de son projet de réforme douanière ne pouvait être établi que sur les ruines de l'indépendance des colonies en matière de lois douanières." M. Chamberlain répliqua que cette correspondance n'avait aucun rapport avec la question du tarif. Il déclara qu'il ignorait si véritablement le Canada avait l'intention de négocier directement ses traités de commerce et il refusa de discuter la question dans une correspondance particulière.

Je ne désire pas commencer une discussion au sujet de notre politique douanière, mais j'aimerais à savoir s'il est vrai ou non qu'une correspondance a été entretenue avec M. Bopp, le consul d'Allemagne à Montréal, par le gouvernement canadien, et que le Bureau colonial a été laissé dans l'ignorance des négociations. Bien que nous désirions que ce pays puisse traiter des affaires de ce genre sans être gêné dans ses négociations, tant que cette liberté n'est pas incompatible avec notre situation de colonie, toutefois, je ne crois pas que des négociations de cette espèce devraient être conduites par le gouvernement canadien sans tenir le gouvernement impérial au courant.

Le PREMIER MINISTRE : Tout ce que je sais à propos de cette affaire, c'est que nous avons reçu une dépêche du Bureau colonial au sujet de certaines négociations officieuses commencées avec M. Bopp et dont nous avons informé le parlement il y a quelque temps. Je n'ai aucune objection à déposer cette correspondance sur le bureau.

M. BORDEN (Halifax) : Si le chef du cabinet fait cela, il ira au-devant de mes désirs. Si c'est nécessaire, nous pourrons discuter plus tard cette question.

POURSUITES CONTRE M. W. T. R. PRESTON.

M. CLARKE (Toronto-ouest) : Avant de passer à l'ordre du jour, je désirerais attiré l'attention du premier ministre sur une dépêche publiée dans le " Citizen " de ce matin sous le " titre :

M. PRESTON CITE A COMPARAITRE.—IL EST POURSUIVI EN JUSTICE PAR LE BUREAU CANADIEN DE PLACEMENT.

Les allégations contenues dans la dépêche sont graves. Je demanderai au premier ministre s'il a quelque renseignement à nous donner à ce sujet. La dépêche se lit comme suit:

Londres, 23 septembre.—M. W. T. R. Preston, commissaire d'immigration à l'emploi du gouvernement canadien, en revenant prendre charge de son bureau se trouve en face d'une situation un peu extraordinaire ; il est poursuivi en £4,000 de dommages et intérêts par le Bureau canadien de placement, installé dans le même immeuble que les bureau du commissaire canadien d'immigration. L'origine de cette poursuite est des plus intéressantes. Il y a quelques semaines, paraît-il, une grève éclatait parmi les mineurs de houille à Fernie, en Colombie-Britannique, et la compagnie demanda à M. Preston de lui envoyer d'Angleterre et du pays, de Galles des ouvriers capables pour remplacer les grévistes. M. Preston confia la tâche au Bureau canadien de placement qui engagea immédiatement un certain nombre d'hommes et leur avança le prix de leur passage jusqu'à Fernie. Plusieurs de ces hommes abandonnèrent de bonnes places pour aller en Colombie-Britannique. Déjà un grand nombre étaient arrivés à Liverpool et se disposaient à s'embarquer pour le Canada, quand la Compagnie des houillères de Fernie cabla en Angleterre que la grève était finie et avertit de ne pas envoyer les ouvriers. Le Bureau canadien de placement prit naturellement des mesures pour faire rembourser des débours qu'il avait faits et pour obtenir une juste compensation pour son travail. Il intenta donc un procès, comme on l'a déjà dit, à M. Preston. C'est pour cette raison que M. Preston abandonna si brusquement son projet d'accompagner les membres du parlement anglais dans leur voyage au Canada. Il est de toute évidence que M. Preston, agissant comme l'agent du gouvernement canadien, demandera à son gouverne ment de le couvrir.

Il serait intéressant de savoir, à ce sujet, si le commissaire—je crois que c'est le titre de M. Preston—est autorisé ou prié par le gouvernement d'agir au nom des compagnies de charbonnages ou autres sociétés dans ce pays pour engager des hommes qui devront prendre la place d'ouvriers canadiens en grève. Je désire demander au gouvernement s'il a eu connaissance de cette conduite, ou s'il l'a autorisée ou tolérée chez son agent. Le gouvernement a-t-il quelque information sur le motif qui a déterminé M. Preston à interrompre brusquement son voyage et à retourner en Grande Bretagne, au lieu d'accompagner la délégation parlementaire anglaise au Canada ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement ignore si M. Preston devait quitter l'Angleterre pour faire un voyage au Canada, et nous ignorons également les raisons qui l'ont empêché de venir au Canada, s'il en a eu réellement l'intention.

Une VOIX : Il est venu au Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Il est venu au Canada, mais il en est reparti immédiatement. Aux termes de la dépêche qu'on vient de lire, il devait revenir au Canada. Sur ce point nous n'avons aucun renseignement.

M. CLARKE : Que dites-vous de l'embauchage des ouvriers ?

Le PREMIER MINISTRE : Que voulez-vous que j'en dise ? Ce n'est pas une preuve contre M. Preston que le fait d'être poursuivi. J'attendrai le jugement. Il est facile d'intenter une action, mais cela est insuffisant pour justifier tout commentaire ou toute inculpation contre un homme.

LE PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat sur le bill (n° 235) relatif au projet d'établissement d'un chemin de fer transcontinental national.—Le premier ministre.

A l'article 2.

Ledit contrat portant la date du vingt neuvième jour de juillet, mil neuf cent trois, et dont copie forme l'annexe du présent acte, est ratifié et confirmé et déclaré lier légalement Sa Majesté et ladite Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique ; et Sa Majesté et ladite compagnie autorisés à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein et entier effet audit contrat.

M. MACLEAN : Je désire offrir un court amendement pour être ajouté au bill avant qu'il soit voté. L'autre jour, j'adressais au ministre la question suivante:

La clause suivante de la charte octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc en 1852 a-t-elle été abrogée :—

" Le taux ou tarif pour chaque voyageur de troisième classe sur un train quelconque dudit chemin de fer n'excédera pas un " penny " courant pour chaque mille de parcours, et un train, au moins, par jour, comprenant des wagons de troisième classe, devra parcourir chaque jour toute la longueur de la ligne " ?

Le ministre des Finances a donné cette réponse :

L'interpellation de l'honorable député comporte une question légale, nécessitant l'étude d'un nombre considérable de lois spéciales votées en faveur de la Compagnie du Grand Tronc, et pour cette raison le gouvernement pense qu'il ne peut pas donner satisfacttion sur ce point à l'honorable député. Le gouvernement estime qu'il ne conviendrait guère d'exprimer une opinion dans une question de ce genre quant à présent.

Eh bien! Monsieur le président, je tiens le gouvernement et le ministère de la Justice pour obligés de répondre à une question de cette nature et de donner le renseignement demandé. Ils sont tenus de par leurs fonctions de faire profiter le pays et le parlement des lumières de leur savoir en ces questions de légalité.

Je tire de la réponse du ministre la conclusion que la clause de la charte primitive du Grand Tronc n'a pas été abrogée, et que la compagnie est en conséquence tenue strictement de donner aux populations échelonnées sur le parcours de ce tronçon de son réseau autorisé par sa charte primitive, un service de transport des voyageurs en troisième classe pour un penny le mille.

La compagnie n'a pas rempli cette partie de ses obligations. Je crois qu'au Canada, comme en Angleterre, quand la loi du pays impose à une compagnie une obligation quelconque, la compagnie n'est pas recevable dans aucune des excuses qu'elle pourrait invoquer, et le tribunal qui entend l'affaire n'a pas d'autre alternative que d'obliger la compagnie à s'exécuter, bon gré mal gré. J'en conclus que le ministre des Chemins de fer n'aurait qu'à intimer à la Compagnie du Grand Tronc l'ordre d'observer cette stipulation et elle serait forcée de nous donner ce service. Je dirai plus : un simple citoyen peut requérir un bref d'injonction contre la compagnie à cette fin. Et ce citoyen pourrait bien agir, si le gouvernement hésite à faire son devoir en obligeant la compagnie à établir un tarif de deux cents du mille sur la partie de son réseau couverte par sa charte primitive.

Je crois que le parlement et le gouvernement ne devraient sanctionner aucun marché avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, agissant pour le compte et dans les intérêts de la Compagnie du Grand-Tronc, le véritable propriétaire et administrateur de la ligne projetée—je dis que ce marché ne devrait pas être conclu avant que la Compagnie du Grand Tronc ait commencé à remplir ses premières obligations.

Voici le texte de ma proposition :

La clause suivante est ajoutée à l'article 35 : —Sans préjudice des autres stipulations contenue dans cet acte, la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc du Canada ne pourra acquérir et posséder à titre de porteur les actions dont il parlé dans l'article 27 de la convention ci-annexée, avant qu'elle se soit conformée aux obligations de la clause suivante, contenue dans sa charte primitive octroyée en 1852 :—Le taux ou tarif pour chaque voyageur de troisième classe sur un train quelconque dudit chemin de fer n'excédera pas un penny courant pour chaque mille de parcours, et un train, au moins, par jour, comprenant des wagons de troisième classe, devra parcourir chaque jour toute la longueur de la ligne."

Il est de toute justice, je pense, d'ajouter au bill, à cette phase du débat, un amendement obligant la Compagnie du Grand Tronc, qui est en quelque sorte une des parties contractantes, à remplir les obligations qu'elle a prises il y a cinquante ans envers le Canada, entre autres de créer un service dit parlementaire à deux sous le mille, avant de pouvoir prendre charge de la ligne transcontinentale projetée et d'encaisser les subsides énormes qui vont lui être votés par le parlement. On l'appelait le tarif parlementaire à deux sous, le service des voyageurs de troisième.

C'était la loi qui existait en Angleterre à l'époque de l'octroi de cette charte au Grand Tronc, et tous les chemins de fer anglais ont donné ce service. C'était un des traits distinctifs du service de transport des voyageurs en Angleterre. C'est pourquoi le parlement canadien a, dès l'origine de ce réseau, réclamé un service de deux sous le mille.

Pourquoi n'a-t-on pas exigé l'accomplissement de cette condition dans le cas qui nous occupe ? Je l'ignore ; mais à la suite des investigations auxquelles je me suis livré sur ce sujet et de l'avis d'éminents avocats que j'ai consultés, je ne pense pas que cette stipulation ait été abrogée, comme paraît le supposer le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. Elle existe toujours, et tout ce qui nous manque, c'est un gouvernement qui ait le souci du bien public et qui soit disposé à faire exécuter les conventions faites.

L'Association des Agriculteurs avait une réunion, l'autre soir, à Toronto. Nous professons tous ostensiblement une grande amitié pour les cultivateurs ; voici une élection générale qui s'annonce : vous allez voir tous les soi-disant amis des cultivateurs verser des larmes sur le mauavais sort de ceux qui cultivent la terre. Eh bien ! si vous êtes si désireux de prouver votre sollicitude pour l'agriculteur, l'occasion vous est offerte.

M. FRASER : Nous voulons fournir à l'honorable député un prétexte de verser des pleurs.

M. MACLEAN : C'est plutôt l'honorable député qui appartient à la confrérie des pleureurs ; les politiciens se préparent à entrer en campagne, car je vois les signes précurseurs d'une prochaine élection. Mais voici l'occasion de pleurer sur le sort des agriculteurs et de leur prouver votre amitié.

L'Association des Agriculteurs est une société civile, non-politique, fondée pour la défense des intérêts agricoles. Son bureau se compose de MM. C. A. Mallory, président; W. L. Smith, secrétaire-trésorier ; L. E. Annis, de Scarboro ; C. A. Mallory, de Cobourg ; J. F. Beam, de Black-Creek ; J. L. Wilson, d'Alexandria ; W. K. McLeod, de Vanneck. Le but de la société est indiqué dans le paragraphe suivant :

Tout en reconnaissant l'utilité d'un parti politique, nous croyons qu'il est bon d'avoir sous la main un instrument, sous forme d'association, toujours prêt à être employé pour le bien des intérêts agricoles en matière de législation.

M. FRASER : L'honorable député voudrait-il nous lire également le texte de l'ordre du jour que cette association a voté dans la même réunion sur la question du tarif ?

M. MACLEAN : Quand la question du tarif sera en discussion, je le ferai avec empressement, et j'exprimerai ce que j'en pense.

L'honorable député voudra-t-il nous faire connaître son avis au sujet de l'opinion des cultivateurs sur la question des droits sur le sel ?

Pour en revenir à mon sujet, je rappellerai qu'à cette réunion les cultivateurs se sont déclarés sans réserve favorables au tarif de deux sous pour le transport des voyageurs. Ils sont d'opinion que le temps est arrivé de faiare quelque chose dans ce sens. Ils ont voté d'autres ordres du jour relatifs à cette question, mais ce n'est pas mon intention de les examiner à présent.

Je le répète, monsieur le président, la classe agricole trouve qu'il est grand temps d'inaugurer le tarif de deux sous sur les trains de voyageurs. Ce tarif est déjà en vigueur dans un grand nombre d'Etats de la confédération américaine, et il pourrait l'être aussi au Canada, car la classe agricole tient les chemins de fer à sa merci, si le parlement veut exiger l'accomplissement des conventions stipulées à la charte primitive.

Cette grande réforme peut être obtenue de deux manières : soit en ajoutant à la loi qui crée une commission des chemins de fer une clause fixant un tarif maximum, soit en imposant une pénalité à une compagnie quelconque qui se trouverait en faute sous ce rapport. Or, voici une occasion toute trouvée pour appliquer ce dernier moyen, c'est-à-dire : imposer une pénalité à une compagnie désignée.

Mais cela ne serait pas suffisant, comme je l'ai déjà expliqué à la Chambre. La population de l'Etat de New-York a obtenu l'avantage du tarif de deux sous après que la législature eût imposé une obligation à cet effet à la Compagnie du New-York Central pour une partie de son réseau. Voici comment la chose se fait : si le New-York Central est forcé de transporter les voyageurs pour deux sous du mille, tous les autre chemins de fer qui lui font concurrence sont contraints par le fait même d'adopter à leur tour un tarif de deux sous. Or, si le Grand Tronc est forcé, en vertu de sa première charte, à inaugurer un tarif de deux sous sur sa ligne Montréal-Toronto, alors le chemin de fer Canadien du Pacifique se verra dans la nécessité de l'adopter aussi, car il dessert la même région que le Grand Tronc, et comme la loi interdit les traités particuliers ayant pour effet d'accorder aux expéditeurs d'une localité des réductions sur les tarifs approuvés, la réduction devra s'appliquer à tout le réseau de ces deux compagnies, ce qui est la conséquence de ces règlements.

Vous n'avez qu'à obliger la compagnie à cette réforme sur une partie très peu étendue de son réseau, et tout de suite les compagies rivales se verront forcées de l'imiter.

Une fois qu'un chemin de fer a opéré une réduction de son tarif sur une partie de son réseau, il est tenu, en vertu de la loi qui interdit les traités particuliers et les passe-droits en faveur de quelque localité, à accorder pareille réduction à toutes les localités qu'il dessert.

Voici donc l'occasion, une occasion qui ne se présenta jamais de nouveau, d'obtenir aux populations de l'Ontario, et peut-être aussi de tout l'ouest, l'avantage du tarif de deux sous pour le transport des voyageurs.

Je désire faire remarquer que le Grand Tronc admet déjà, par son attitude présen-

te, son obligation à cet égard, car la compagnie a créé réellement ce qu'elle appelle un tarif de seconde classe pour les voyageurs, pour environs deux cents et demi du mille sur sa ligne Toronto-Montréal et entre tous les points intermédiaires. La Compagnie du Grand Tronc a un tarif de deuxième classe pour des parcours a l'ouest de Toronto, excepté lorsque les billets ont été délivrés à l'est de Toronto. Mais aujourd'hui le Grand Tronc, bien qu'il prétende avoir un tarif réduit et se conformer, dans une certaine mesure, aux obligations de la clause que j'ai rappelée, ne donne toujours pas au public voyageur ce tarif de deux sous du mille qu'on demande. Maintenant que l'occasion s'en présente comme aujourd'hui, j'espère que le gouvernement en profitera pour exiger l'accomplissement de cette ancienne obligation.

Je suis prêt à aider le gouvernement de toute façon et à modifier cette clause de telle sorte que l'exécution en soit assurée. Rien ne s'oppose à ce que le parlement et le gouvernement, s'adressant à la Compagnie du Grand Tronc, lui disent : Nous ne vous imposons aucune obligation nouvelle ; c'est celle à laquelle vous avez primitivement souscrit, et vous ne pouvez nous blâmer si, à l'occasion de la discussion par le parlement d'un grand projet de chemin de fer transcontinental, les intérêts de la nation consultés, nous estimons utile d'exiger l'accomplissement de cette stipulation.

Dans tout cela il n'y a pas d'hostilité envers le Grand-Tronc-Pacifique, nous ne faisons qu'insister sur l'accomplissement d'une obligation contractée il y a plusieurs années et qui n'a pas été remplie jusqu'à présent. J'ai confiance que le gouvernement, en présence des faits que je viens d'exposer, insérera dans le contrat une clause pour l'obliger de se conformer aux convention existantes. Ce n'est pas le moins du monde une mesure d'hostilité, c'est l'exercice de l'autorité du parlement pour faire valoir un droit du peuple, exigé par le peuple. Je soumets pour le présent la proposition à la discussion, plus tard je demanderai le vote de la Chambre. Mais j'ose espérer que cela ne sera pas nécessaire, que le gouvernement reconnaîtra la justice de ma demande et qu'il insistera sur l'accomplissement de cette clause contenue dans le contrat original.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick): Dans les remarques adressées par l'honorable député d'York (M. Maclean) au comité, il a confondu deux choses distinctes et séparées, le tarif-voyageurs de deux cents applicable à un chemin de fer particulier, et le même tarif applicable d'une manière générale à tous les chemins de fer du Canada, conformément à la résolution adoptée à l'assemblée des cultivateurs. A présent je n'ai pas le temps nécessaire pour recueillir des renseignements qui me permettent d'apporter des éléments nouveaux à cette discussion. Un exposé vague de ce qui devrait être fait ou être évité est de peu d'utilité à la Chambre pour nous aider à tirer des conclusions satisfaisantes. En sus de cet exposé, il nous faudrait des statistiques et des renseignements positifs pour nous mettre en état d'agir en la matière d'une manière intelligente. Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que nos relations avec le chemin de fer Canadien du Pacifique sont fixées par statut de manière à rendre impossible l'introduction d'une clause conforme à ses désirs.

M. MACLEAN : Comme je l'ai fait remarquer, si nous obligeons le Grand Tronc de se soumettre à cette condition, la loi de la concurrence forcera le chemin de fer Canadien du Pacifique d'en faire autant.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'arrive maintenant à l'autre question soulevée par mon honorable ami au sujet du Grand Tronc. J'ai repassé les statuts concernant cette compagnie adoptés depuis 1852 avec toute l'attention possible, eu égard au temps dont je disposais pendant la session, et en autant que que j'ai pu me rendre compte de la situation, j'ai cru constater que la stipulation de l'article 3 du chapitre 31 des Statuts de 1852 n'est pas implicitement abrogée et il me semble que ce point peut se discuter ; je ne me prononce ni dans l'affirmative ni dans la négative sur le point de savoir si cette clause a été rapportée—mais je crois qu'il y a lieu de discuter si elle est seulement applicable au Grand Tronc sur la partie de sa ligne entre Montréal et Toronto.

M. MACLEAN : J'admets tout cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Or, en vertu de cet article la compagnie a le droit d'exiger par voyageur trois cents et demi par mille en première classe et deux cents et demi par mille en seconde classe, et un cent et trois quarts en troisième classe.

Comme question de fait, entre ces deux points la compagnie prend trois cents par mille en première classe, ce qui est moins que le tarif autorisé ; deux cents par mille en seconde classe, c'est-à-dire moins que le tarif autorisé.

M. MACLEAN : Mais ce n'est pas un tarif parlementaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Moins que le tarif autoisé. D'après mon honorable ami c'est un tarif illégal à l'égard des passagers de troisième classe. Je ne sais pas au juste ce qui se passe le long de la ligne entre Toronto et Montréal, mais d'après la conversation que j'ai eue avec quelques membres de cette Chambre on n'a jamais organisé un service de troisième classe entre ces deux villes.

M. ROSS (Victoria) : Cela est exact.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les gens d'Ontario qui se servent principalement de cette ligne sont en état de se payer le luxe d'un service confortable, et ils voya-

gent généralement en première, ou tout au moins en seconde classe, et si on leur donne ce service au-dessous du tarif il n'y a pas tant de plaintes de ce côté. Je ne crois pas que cette législation soit sage. Je suis d'opinion qu'il serait déplacé de profiter d'une loi qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique pour essayer de légiférer de façon à atteindre par ricochet le Grand Tronc et à l'obliger de changer son tarif entre Montréal et Toronto.

M. MACLEAN : Je n'essaye pas de faire changer le tarif. Je m'efforce seulement de faire mettre en vigueur une condition contenue dans un statut de ce parlement et non rapportée, qui donne à la population du Canada tout le long de l'année le droit à un service-voyageurs au tarif de deux cents et demi le mille dont elle ne jouit pas aujourd'hui sur un des chemins de fer les plus lucratifs du Canada, et même de l'Amérique. Il y a une pléthore de voyageurs sur la ligne du Grand Tronc entre Toronto et Montréal. Tous les trains sont bondés au point d'occasionner souvent des retards. Le peuple demande de voyager à bon marché et il ne jouit pas d'un tarif de deux cents par mille sur la ligne du Grand Tronc.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a pas de discussion sur le tarif de seconde classe. Il est de deux cents par mille.

M. MACLEAN : Je demande pardon à l'honorable ministre ; ce n'est pas cela. Le tarif de seconde classe est de deux cents et demi par mille.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. MACLEAN : Voici le tarif. De par la loi le peuple a droit au tarif de deux cents par mille. Imposez ce tarif à cette section-ci, et s'il est appliqué à une seule section, en vertu de la loi de la concurrence que la droite ne cesse d'exalter, le peuple jouira par tout le pays d'un tarif-voyageurs de deux cents par mille. Voilà comment se passeront les choses et comment on réussira à réduire le tarif. Si je ne l'obtiens pas ici je m'adresserai aux tribunaux et je ferai l'ouvrage pour lequel nous payons le gouvernement et l'honorable ministre de la Justice. J'agirai comme simple citoyen et je demanderai un bref d'injonction pour obliger le Grand Tronc de me donner un tarif de troisième classe entre Toronto et Montréal. Je crois faire une proposition dont la droite a elle-même reconnu l'actualité ; je la fais en temps opportun pour qu'on ait le loisir de l'examiner. Quand le pays accorde un gros privilège, une grande franchise à une puissante corporation, il est de son devoir d'exiger en retour des concessions. C'est le principe qu'on a appliqué dans l'arrangement du passage du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement disait : Nous donnons une subvention plus élevée que celle demandée par le chemin de fer Canadien du Pacifique au gouvernement précédent, mais en retour nous avons obtenu pour le peuple un tarif plus bas. Le gouvernement a obtenu un prix de transport moins élevé et par là sanctionné la doctrine que je prêche. Je me souviens des paroles du "Globe" de ce temps-là : "Voilà qu'il est arrivé au Canada quelque chose de nouveau, une affaire dont on n'avait jamais entendu parler, à savoir l'obtention de concessions au peuple en retour de l'octroi d'une franchise.

M. SPROULE : On a posé la doctrine, mais elle ne s'est pas maintenue.

M. MACLEAN : J'admets qu'elle n'a pas eu longue vie, mais le temps est venu d'assurer l'exécution d'une obligation qui aurait du être mise en vigueur depuis longtemps. Je ne commets pas d'injustice en exigeant qu'on oblige le Grand Tronc de remplir les obligations originales contractées par cette compagnie sur sa ligne entre Montréal et Toronto, où elle est bien en moyen de donner aujourd'hui au peuple du Canada ce qu'elle avait promis il y a cinquante ans—un tarif de deux cents par mille. Ce n'est pas même tout à fait deux cents par mille. Si la Compagnie du Grand Tronc nous donne ce tarif de deux cents par mille, elle sera en règle avec la loi. Y a-t-il du mal à demander au parlement l'accomplissement d'une obligation de ce genre par une compagnie de chemin de fer entre Toronto et Montréal qui regorge tellement de trafic qu'elle ne sait plus comment organiser la circulation de ses trains ? L'honorable ministre de la Justice cherche à nous dépister en disant que nous voulons imposer au Grand Tronc une obligation qui intéressera tout son réseau. Cela ne découle pas de mes arguments, et tout ce que je demande est la mise en vigueur de cette obligation spéciale, et pour faire cette demande je profite du moment où nous donnons au Grand Tronc une grande franchise, où nous obtenons pour lui un crédit d'une valeur immense. Se rend-on bien compte de la valeur réelle de la concession par laquelle nous donnons au Grand Tronc l'avantage de trouver des fonds à trois pour cent, lorsque l'argent est rare et que l'intérêt monte partout ? Actuellement, les chemins de fer Pennsylvania et New-York Central payent cinq pour cent sur le marché de New-York, et même à ce taux ils ne trouvent pas tout l'argent qu'il leur faut. Nous accordons à la Compagnie du Grand Tronc un privilège précieux en lui faisant obtenir de l'argent à trois pour cent.

L'autre jour je parlais à un homme bien connu au Canada par ses entreprises de chemin de fer et auquel ce parlement a accordé une garantie de grande valeur. Je lui dis : Vops savez ce que c'est, monsieur, que de se procurer l'argent sur le marché de Londres pour un entreprise canadienne. Je le sais, répondit-il, j'ai passé par là à plusieurs reprises, et—je me sers de son expression—on m'a souvent mis à l'arrière-plan là-bas. Je lui demandai si la ga-

rantie du gouvernement canadien comptait pour quelque chose dans une tentative d'obtenir des fonds à Londres. Sa réponse fut : Sur une entreprise garantie par le gouvernement il n'y a rien de plus facile. Ce moyen de trouver des prêteurs vaut des centaines de mille dollars par année. Ce que nous donnons au Grand Tronc lui permet d'obtenir tous les fonds dont il a besoin à 3 pour 100 pour mener à bonne fin ses entreprises, tandis que les Compagnies du New-York Central et du Pennsylvania-Railway ne peuvent emprunter à New-York qu'en payant 5 pour 100. Nous lui accordons ce privilège et bien d'autres ; or, tout ce que je demande, c'est que nous profitions de l'occasion pour appliquer la doctrine posée par l'honorable premier ministre et nous faire payer quelque chose en retour en forçant la compagnie de remplir ses obligations antérieures auxquelles elle a manqué jusqu'ici. Elle a une parenté étroite avec cette question et nous demandons que cette obligation soit remplie à présent. Le peuple du Canada quelle garantie a-t-il que la Compagnie du Grand Tronc exécutera son contrat, surtout les clauses qui sont d'une importanace majeure au point de vue national et sur lesquelles on a insisté vivement lorsqu'elle s'est prouvée en défaut par le passé? Je laisse cette question entre les mains du parti au pouvoir et du pays, qui a les yeux ouverts sur ses gouvernants. Quelle garantie avons-nous de l'accomplissement de ces obligations en présence de conventions qui datent de cinquante ans et ne sont pas encore remplies ? Quelle est la position de nos honorables amis de la droite devant le pays auquel ils demandent l'autorisation d'adopter un bill de ce genre en disant : Voyez les garanties que nous avons obtenues pour vous ; remarquez les obligations que nous avons imposées à la Compagnie du Canadien du Pacifique et à la Compagnie du Grand Tronc d'effectuer leurs transports par le Canada et jusqu'à travers l'Atlantique au même tarif exigé par la voie de New-York et des autres ports des Etats-Unis, alors que les conditions exigées dans l'intérêt du peuple canadien il y a cinquante ans sont restées lettre morte ? En qui consiste la garantie offerte au peuple canadien de l'exécution de lette promesse solennelle en face de la confession du gouvernement que lès engagements contractés il y a un demi-siècle ont été violés ? C'est une maxime de droit bien connue que les conditions imposées à une corporation par un acte du parlement ne sont pas sujettes à contestation. L'exécution doit être immédiate et précise. Le plus haut tribunal anglais a posé ce principe, qui sert de guide aux cours de justice. Elles ne peuvent rien informer, et si on émet un bref d'injonction, elles n'ont qu'à se conformer. Sans doute, ce n'est pas le rôle d'un simple citoyen de recourir à cette procédure pour obtenir justice. Il est de toute évidence que les représentants du peuple dans le parlement, que le gouvernement, que le ministre de la Justice, que le ministre ad interim des Chemins de fer (Hon. M. Fielding), qui signe ce contrat, diront tous à la Compagnie du Grand Tronc : Avant de permettre que le nom du Roi figure dans le document, vous devez montrer que vous vous êtes conformés à toutes les conditions concernant le tarif qui sont contenues dans votre première charte. Voilà ma cause exposée avec clarté. Les considérations publiques n'y entrent pour rien ; elle repose purement sur l'intérêt du peuple et le respect aux lois.

Dans cette Chambre on a beaucoup parlé de droits acquis. J'ai entendu dans cette enceinte le premier ministre et le ministre de la Justice défendre les droits acquis des corporations ; mais le public aussi a des droits acquis, et ils sont spécifiés dans la loi, et un de ces droits est un tarif-voyageurs de deux cents par mille entre Toronto et Montréal. Ce droit acquis appartenant au public doit-il être respecté ou le foulera-t-on aux pieds au moyen de subterfuges ? Jusqu'ici le ministre de la Justice ne nous a fait entendre que des subtilités légales. Qu'a-t-il à dire maintenant ? Pourquoi n'insiste-t-il pas sur l'observation de toutes les clauses de cet acte ? Pourquoi ne presse-t-il pas les choses avant que nous accordions cette grande franchise au chemin de fer du Grand Tronc ? Voilà ma cause, et le peuple du Canada la comprendra. Je suis disposé à attendre, je suis prêt à aider le gouvernement de toute manière à amender cet acte de façon à mettre le Grand Tronc en demeure de se conformer à la loi. On dira peut-être que cet amendement n'a rien à faire avec le bill actuel ; qu'il aurait pour effet de le déformer, comme disent les avocats. Ils sont très particuliers lorsqu'il s'agit de défigurer—oui, voilà le mot—un acte du parlement. Pour ma part, je me soucie peu des coups qu'on lui porte, pourvu qu'on protège les droits du peuple.

M. CLARKE : Il faut porter des coups dont il sort du bien.

M. MACLEAN : C'est le moment d'agir et, s'il le faut, de défigurer cet acte. Si un homme ne fait pas son devoir, un autre l'attaque et le défigure, et si le Grand Tronc ne veut pas se confermer à la loi, défigurons le Grand Tronc plutôt que de laisser sacrifier les droits du peuple.

J'en appelle au premier ministre comme ami du peuple, et surtout comme ami des cultivateurs. Je viens lui demander de nous donner quelque assurance que nous aurons un tarif de 2 cents par mille entre Toronto et Montréal, avant que cet acte devienne loi, ce qui aurait pour effet de nous donner avant longtemps le même tarif par tout le pays.

M. DAVIS : L'honorable député veut-il dire que l'adoption d'un tarif de 2 cents entre Toronto et Montréal aurait pour ré-

sultat de forcer toutes les autres compagnies à abaisser aussi leur tarif à 2 cents ?

M. MACLEAN : Je vais citer un exemple à mon honorable ami, car il n'y a rien, en somme, de si concluant qu'un exemple. La Compagnie du New-York Central se présenta un jour devant la législatture d'Albany, en disant : Nous projetons d'absorber un petit chemin de fer dans notre réseau, mais ce petit chemin de fer est forcé par la loi de donner au public un tarif de 2 cents. Alors, on répondit : Vous pouvez avoir ce petit chemin de fer, mais à la condition d'étendre le tarif de 2 cents à tout le réseau du New-York Central. Le vieux Vanderbilt, qui s'y entendait en choses de chemins de fer, répondit qu'il acceptait cette condition, et voilà comment il se fait que le New-York Central a maintenant un tarif de 2 cents. C'est aussi le chemin de fer le plus prospère d'Amérique, et ses représentants disaient encore tout récemment à un journal de Toronto qu'on pouvait faire plus d'argent à 2 cents qu'à 3 cents.

Je voyageais l'autre jour sur une partie du chemin de fer Delaware et Lackawanna, où l'on pourrait exiger 3 cents, mais en règle générale on demande 2 cents jusqu'à New-York. La loi de la concurrence, j'en ai l'espoir, exerce parfois une influence salutaire, et si le Grand Tronc adopte un tarif parlementaire entre Toronto et Montréal, le Pacifique Canadien devra nécessairement emboîter le pas. En outre, quand la commission se mettra à l'œuvre, elle insistera sans doute pour qu'on n'établisse aucune différence régionale. C'est-à-dire que s'il y a un tarif de 2 cents entre Toronto et Montréal, il faudra aussi avoir le même tarif entre Montréal et Québec ou entre Hamilton et London. Les grandes réformes n'ont jamais été obtenues par des mesures draconiennes, mais bien plutôt parce que le premier ministre pourrait appeler un système de concessions, et l'occasion se présente maintenant pour nous d'obtenir l'une de ces concessions.

M. DAVIS : Voilà bien des paroles, mais cela ne répond pas à ma question.

M. MACLEAN : Au contraire, cela y répond parfaitement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cela me paraît être un nouvel article, et alors la chose ne serait pas dans le moment très régulière.

M. MACLEAN : Je ne vois pas pourquoi cette clause ne serait pas maintenant proposée. Nous en sommes à discuter la clause 2, où il est question de ratifier toute l'affaire.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La discussion se trouverait plus régulière par la suite. Il s'agit d'une clause qu'on demande d'ajouter au bill.

Quelques VOIX : Finissons toute l'affaire dès maintenant.

M. MACLEAN : Je puis proposer cela comme amendement de le clause 2.

M. CHARLTON : Je viens demander à l'honorable député s'il a entendu parler d'un seul chemin de fer en Amérique qui ait un tarif de 3e classe. Peut-il supposer un instant qu'il y aurait beaucoup de personnes, au Canada, qui aimeraient à voyager dans une classe qui serait probablement de beaucoup inférieure à la seconde classe que nous avons actuellement ? L'honorable député fait ici appel au sentiment populaire. Mais est-il bien sûr que l'innovation qu'il demande serait bien vue du public? Il y a même des préjugés contre la seconde classe, et peu de voyageurs aiment à voyager de la sorte. Si on obligeait le Grand Tronc à fournir des wagons de 3e classe, et que la différence entre ces wagons et ceux de 2e classe fût aussi marquée que celle qu'il y a entre la 1ère et la 2e classe, je doute que l'on trouverait des voyageurs pour le remplir.

M. MACLEAN : Je suis allé en Europe, et j'ai toujours voyagé là en troisième classe. En Europe, personne ne voyage en 1ère classe, à part les ducs et les Américains. Il est possible que l'honorable député de Norfolk-nord préfère voyager en première classe en Europe, mais j'ai toujours estimé suffisant de payer 2 cents par mille, et j'aimerais que les mêmes avantages nous fussent donnés au Canada. J'ai déjà voyagé en 2ème classe, sur le Grand Tronc, et je n'ai pas honte de l'avouer. Et j'aimerais que le public du Canada eût le choix de voyager en 3ème classe, pour peu qu'il lui en prît la fantaisie. Les chemins de fer européens ont d'abord cru que les voyageurs de 3ème classe ne constitueraient qu'une fraction insignifiante de leur clientèle, alors qu'il en représente aujourd'hui 90 pour cent. Il en est résulté qu'on peut voyager aujourd'hui en Angleterre, en 3e classe, dans des voitures très confortables.

M. CLARKE : Et en excellente compagnie aussi ?

M. MACLEAN : Mais oui, parfaitement, en excellente compagnie. Vous n'avez à vos côtés ni ducs ni millionnaires américains, mais des gens de bonne société et ces gens-là me suffisent. J'aime, du reste, à voyager avec des gens ordinaires, et c'est pour ceux-là que je demande le tarif de 2 cents le mille. Mon honorable ami de Norfolk-nord prétend qu'il faut forcer ces gens-là à voyager en première comme s'ils étaient des princes ou des millionnaires.

M. CHARLTON : Je n'ai rien dit de la sorte.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous perdons du temps à discuter cette question. Je crois que nous ferions mieux de ne la discuter que plus tard. Si l'honorable député (M. Maclean) propose cet amendement, je devrai, naturellement, le permettre.

M. MACLEAN : Nous sommes à discuter la clause 2, qui se lit comme suit :

Ledit contrat, portant la date du 29 juillet 1903, et dont copie forme l'annexe de cet acte, est par les présentes ratifié, conformé et déclaré légalement obligatoire.

Et ainsi de suite. Je dis que nous ne devons pas adopter cet article à moins d'y ajouter cet amendement. Cet amendement s'applique à cet article, et il n'y a rien qui ne soit parfaitement régulier.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable ministre pourrait présenter cela comme paragraphe à être ajouté à la clause 2, et alors je déciderai.

M. MACLEAN : C'est ce que je vais faire.

M. ROBINSON : Je n'ai rien dit au sujet de ce bill depuis que le comité en a été saisi, mais je dois maintenant en dire quelques mots. Je suis sûr que le gouvernement ne pourrait pas décréter une mesure aussi populaire et effective que de forcer la compagnie de chemin de fer à transporter des voyageurs pour 2 cents par mille. J'ai déjà appuyé une motion de ce genre il y a quelque semaines, et la plupart de ceux que j'ai rencontrés m'ont paru être satisfaits de cette motion et être d'avis que le gouvernement devrait incorporer une mesure de ce genre dans l'Acte des chemins de fer qui a été adopté il y a quelques semaines.

Comme on n'en a rien fait, je désirerais que le gouvernement se mît à l'œuvre maintenant. L'Intercolonial a un tarif de 2 cents, et je crois qu'une disposition du même genre devrait être insérée dans le bill. Je crois que les deux tiers des membres de la droite voteraient en faveur de cet amendement s'ils en avaient la liberté, et j'ai par conséquent l'espoir que le gouvernement acceptera l'amendement proposé par l'honorable député d'York-est.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député d'Elgin-ouest n'a pas saisi du tout la portée de l'amendement qui vient d'être présenté par mon honorable ami d'York-est. Cet amendement n'a pas pour objet de forcer ce chemin de fer à donner aux voyageur un tarif de 2 cents le mille. Son objet est de forcer le chemin de fer du Grand Tronc à avoir un tarif de 2 cents et des wagons de 3e classe entre Toronto et Montréal, et je ne crois pas que mon honorable ami soit prêt à voter pour cela dans le moment. Mon honorable ami d'York-est a fait appel à mes bons sentiments vis-à-vis du public. Je n'ai pas pu saisir d'après ses paroles, si c'était de lui ou de moi qu'il s'agissait. Je crois qu'il voulait se mettre lui-même en scène, car ceux qui prétendent être les amis du peuple sont généralement ceux qui aiment le mieux à crier la chose sur les toits. Mais c'est à cela que se bornent tous leurs efforts, car ils parlent bien plus qu'ils n'agissent. Bien que je reconnaisse que mon honorable ami soit animé de bonnes intentions—l'enfer en est aussi pavé—il laisse à désirer sous le rapport de l'exécution.

Dans le cas actuel, et quels que soient les mobiles auxquels il obéit, il n'a rien proposé qui puisse faciliter l'objet qu'il a en vue. Son amendement se lit comme suit :

Que la clause suivante soit ajoutée à l'article 35 :—Nonobstant toute autre disposition de cet acte, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ne pourra pas acquérir ni prendre les actions désignées à la clause 27 du contrat ci-joint, tant qu'elle n'aura pas rempli la clause suivante de sa charte originelle, accordée en 1852 :—Le tarif pour tout voyageur de troisième classe sur ledit chemin de fer ne dépassera pas un penny pour chaque mille parcourir, et il y aura chaque jour au moins un train ayant des voitures de troisième classe circulant sur toute la longueur du chemin.

C'est-à-dire que mon honorable ami nous demande de joindre à ce bill une clause pour forcer la Compagnie du Grand Tronc à observer l'acte passé en 1852. Je doute beaucoup que cet amendement soit régulier. Je ne crois pas qu'il puisse se rapporter au bill actuel, qui vise à créer une autre corporation connue sous le nom de Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne crois pas qu'il soit bien régulier de chercher à forcer une compagnie à exécuter des conditions imposées il y a cinquante ans à une autre compagnie. Même, en admettant que cet amendement serait régulier, nous agirions fort imprudemment, ainsi que l'a fait remarquer le ministre de la Justice, en attachant une telle condition au bill qui nous est en ce moment soumis. En outre, je ne vois pas comment l'honorable gentleman pourrait s'y prendre pour mettre cet amendement en vigueur, dans les termes où il a été rédigé.

Que la clause suivante soit ajoutée à l'article 35 :—Nonobstant tout autre disposition de cet acte, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ne pourra pas acquérir ni prendre les actions désignées à la clause 27 du contrat ci-joint, tant qu'elle n'aura pas rempli la clause suivante de sa charte originelle en 1852.

C'est-à-dire qu'on ne permettra pas à la Compagnie du Grand Tronc de détenir des actions de cette nouvelle compagnie, bien que le bill autorise le Grand Tronc à avoir pour 25 millions de dollars de ces actions, tant qu'on n'aura pas édicté que le tarif des voyageurs de 3e classe ne devra pas dépasser un penny par mille. Cela peut se faire assez aisément, mais on exige aussi qu'au moins un train par jour ayant des voitures de 3e classe soit mis en circulation sur toute la longueur du chemin. C'est-à-dire que la Compagnie du Grand Tronc serait forcée de faire circuler un train chaque jour, et tant qu'elle ne l'aura pas fait on ne lui permettra pas de profiter des dispositions de cet acte pour ce qui est de l'acquisition des actions du Grand-Tronc-Pacifique. Il y a 365 jours dans une année, et il y a encore bien des années à venir, et la compagnie aurait à attendre une éternité avant qu'on lui permette de souscrire pour ces actions.

Mon honorable ami pourrait me répondre qu'il suffirait à la compagnie de mettre un

train en circulation un certain jour, quitte à le supprimer le lendemain. Mais en quoi les choses se trouvaient-elles améliorées ? Si mon honorable ami est sincère, il devra prendre d'autres moyens d'en arriver à ses fins. Je suis porté à croire qu'il devrait plutôt s'en tenir à sa première intention d'aller en cour, afin d'essayer de forcer la compagnie à observer les termes de sa charte de 1852. Il y aurait aussi un autre remède, qui serait de présenter un bill distinct. Mais cela ne vaudrait guère mieux, en somme, que l'amendement qu'il désire présenter.

L'ORATEUR-SUPPLEANT: Le point soulevé par le très honorable leader du gouvernement m'a moi-même frappé quand j'ai lu tout d'abord l'amendement, mais je désirais qu'il fût présenté sous forme d'amendement à la clause avant d'exprimer une opinion là-dessus. Par cet amendement, on demande au comité d'insérer dans ce bill une clause qui y est tout à fait étrangère, depuis le premier jusqu'au dernier article. En demandant au gouvernement de forcer la Compagnie du Grand Tronc à faire ce qu'elle avait promis il y a près de 50 ans, l'honorable député demande une chose qui est étrangère à cette mesure et qui par conséquent n'est pas régulière.

M. HEYD : Vous auriez dû en décider ainsi dès l'instant où l'amendement a été présenté.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne faut pas oublier que cet amendement était aussi irrégulier sous un autre rapport, et j'ai demandé à l'honorable député qui l'avait présenté de le rendre applicable à un article particulier. Il opta alors pour la clause 2, en présentant son amendement comme paragraphe de cet article, et alors je décidai que cela ne pouvait pas se faire et que par conséquent l'amendement n'était pas régulier.

M. SPROULE : Avez-vous décidé que l'amendement ne pouvait pas s'appliquer au bill ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai décidé que cet amendement était irrégulier parce qu'il était étranger au bill.

M. SPROULE : Cela clôt la discussion, mais ce n'en est pas moins une décision extraordinaire.

M. MACLEAN : Je ne vois pas du tout que la discussion soit close.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il peut y avoir appel, mais non pas discussion.

M. MACLEAN : Je ne prétends pas, M. l'Orateur, vouloir discuter votre décision, et il me faut l'accepter. Après ce que vient de nous dire le premier ministre, nous avons vu aussi que M. le Président a décidé que toute tentative pour forcer la Compagnie du Grand Tronc à observer d'anciens engagements serait irrégulière, et c'est à ceux qui en ont décidé ainsi à assumer la responsabilité de ce qui pourra s'ensuivre. Mais j'en suis toujours à discuter la clause 2, où il est dit que l'engagement avec une certaine compagnie est par les présentes ratifié. Je dis qu'il ne sera pas ratifié tant que le Grand Tronc n'aura pas rempli les obligations qu'il a contractées il y a quelques années, et qu'il n'a jamais exécutées. C'est le chemin de fer du Grand Tronc qui est ici en cause. Le Grand-Tronc-Pacifique n'est qu'une fiction. Ce n'est qu'un déguisement, et ce contrat est plein d'autres subterfuges. J'ai mentionné le nom d'un honorable sénateur, et l'on m'a dit qu'il ne faisait pas du tout partie du cette compagnie. Cependant, nous savons tous qu'il en est, bien qu'il ait pris les précautions les plus minutieuses pour couvrir ses traces et ne rien laisser derrière lui. On ne peut le voir, et cependant il est partout. Il poussait en ce moment à Toronto des opérations financières, conduites par ces mêmes hommes qu'on nous dit pourtant être complètement étrangers à l'entreprise. On m'a fait remarquer que mon amendement ne se rattache pas à la question, mais je prétends que nous avons le droit, avant d'adopter ce contrat, à forcer le Grand Tronc, qui est l'âme de cette entreprise, à remplir ses obligations. Nous avons en ce pays un chemin de fer de l'Etat qui transporte des voyageurs de 1ère classe, sur une distance de 400 milles et plus, pour 2 cents le mille. Je veux parler de l'Intercolonial. Pour la solution du problème du transport, il suffirait, ce me semble, de mettre l'Intercolonial à même de pouvoir lutter avec le Grand-Tronc-Pacifique. Alors, nous obtiendrions les taux que nous désirons.

Je me présente ici aujourd'hui, au nom de la population d'Ontario, pour demander le prolongement de l'Intercolonial, à partir de Montréal, parallèlement au Grand Tronc, jusqu'à Toronto, Niagara, Détroit et la baie Georgienne. Je serai même en faveur de voir l'Intercolonial arriver jusqu'au Nord-Ouest, et les populations de ces régions jouiraient alors de l'avantage du tarif de 2 cents le mille. En donnant tous ces millions au Grand-Tronc-Pacifique, et en faisant en outre profiter cette compagnie du crédit du pays, nous avons le droit de demander que le Grand Tronc, qui, comme nous l'a dit le premier ministre, est l'âme de l'entreprise, remplisse ses engagements antérieurs. Mais il suffit qu'on soulève en cette Chambre une question de principes pour qu'on nous présente tout aussitôt toutes sortes d'arguties juridiques. Le véritable principe constitutionnel est qu'il faut chercher à redresser les torts quand on nous demande de l'argent.

M. FRASER : Où sont ces 400 milles de l'Intercolonial, où vous dites qu'un tarif de 2 cents le mille est en vigueur ?

M. MACLEAN : J'ai lu l'autre jour en cette Chambre les tableaux où les tarifs

sont fixés d'après une échelle descendante, allant de 3 cents à 2 cents.

M. FRASER : Où cela ?

M. MACLEAN : Si l'honorable gentleman veut bien consulter le " Hansard ", il trouvera l'ordre en conseil, au jour même où j'ai discuté la question.

M. FRASER : Dans la Nouvelle-Ecosse, nous payons 3 cents le mille.

M. MACLEAN : Je suis allé trouver M. Pottinger, au département des Chemins de fer et Canaux, et je lui ai demandé le décret de l'Exécutif réglant les tarifs des voyageurs sur l'Intercolonial. M. Pottinger m'a immédiatement remis cette pièce, et j'en ai donné lecture l'autre jour. Ce décret ministériel pourvoit à ce qu'on ne paie au plus que 3 cents pour les premiers 50 milles, et ensuite les taux s'abaissent à 2 cents le mille pour 400 milles et au delà. Le public du Canada jouit d'un tarif de 2 cents par mille sur son propre chemin de fer ; le Grand Tronc s'y est essayé il y a quelques années, mais il n'a pas réussi. Je viens demander aux libéraux de remettre les choses en l'état où elles doivent être, et ils me répondent par des arguties en me disant que ma proposition est étrangère au débat. Je le répète, M. l'Orateur, le meilleur temps pour redresser les griefs c'est quand on vient nous demander de voter de l'argent.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, que mon honorable ami attende que nous soyons formés en comité des subsides.

M. MACLEAN : Voilà qui est certes plaisant. Je présente ma proposition maintenant. Si je n'agissais pas ainsi, on me demanderait, quand nous serions formés en comité de subsides, pourquoi je gardais le silence quand on en était à ratifier le contrat. C'est le temps ou jamais de faire disparaître ces griefs. Les négociations sont en voie, et c'est le devoir du premier ministre de faire en sorte que les parties tombent d'accord sur ce tarif de 2 cents le mille avant d'aller plus loin. Tout ce que le premier ministre a à dire se réduit à ceci : Je prévois que tout cela va nous donner beaucoup d'ennuis, aux uns comme aux autres. Voyons donc à nous épargner ces ennuis. Remplissez vos obligations, et nous n'aurons plus besoin de défigurer cet acte du parlement en y apportant toutes ces conditions. Le très honorable premier ministre ignore sans doute qu'il peut exercer une immense influence par un simple petit mot écrit de sa main, surtout quand il s'agit d'un délinquant.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais alors vous adresser l'un de ces billets.

M. MACLEAN : J'ai l'espoir qu'il sera à la fois court et bien tourné. Le très honorable député pourrait, par exemple, écrire quelques mots en ce sens à M. Hays : Mon cher Hays,—Je prévois que je vais avoir beaucoup d'ennuis—et l'honorable ministre peut être sûr qu'il ne se trompera pas—si je n'obtiens pas le tarif de 2 cents entre Toronto et Montréal. Consentez donc à cela avant que le contrat soit signé, et laissez-moi me présenter devant le peuple avec la gloire d'avoir enfin résussi à obtenir de vous cette grande innovation. Cela me permettra d'emporter le pays haut la main aux prochaines élections. Mon très honorable ami se fait du tort——

M. CHARLTON : Voilà que l'honorable gentleman commence à nous laisser voir ses pensées de derrière la tête.

M. MACLEAN : Je prétends m'en tenir à la vieille doctrine constitutionnelle. J'ignore si l'honorable député (M. Charlton) a bien saisi ce que j'ai dit. Quand on en est à ratifier un contrat ou à voter des subsides, on ne saurait choisir un meilleur temps pour redresser des griefs ou mettre un contrat au clair. La question que jai soulevée se rattache parfaitement à la discussion de la ratification de cet arrangement. J'ai proposé cet amendement, non pas dans un esprit de parti, mais simplement parce que j'y voyais un devoir, surtout quand on s'arrête à considérer la motion, déjà consignée dans les " Débats ", et qui a été adoptée l'autre soir à Toronto dans une grande assemblée de cultivateurs. J'ai parcouru le pays, et j'ai eu des entretiens avec toutes sortes de gens. Et je puis dire à ce comité que, parmi toutes les choses auxquelles s'intéressent nos populations, il n'en est pas une qui soit plus importante à leurs yeux que le tarif des voyageurs en chemin de fer. Quand on voit que le Grand Tronc, qui a été subventionné par ce pays et qui s'est fait accorder des privilèges de toute sorte, ne demande aux Américains que deux cents du mille quand ils voyagent au Canada, alors qu'il exige trois cents du mille des Canadiens, on ne peut faire autrement de dire que la chose est absolument scandaleuse. Nous voyons ce chemin de fer vendre des billets à Chicago à 2 cents du mille pour passer à travers la province d'Ontario, tandis que les Canadiens voyageant dans leur propre pays ont à payer 3 cents du mille.

M. TALBOT : A partir du même point de départ ?

M. MACLEAN : Non pas. Il peut y avoir cette différence que le voyageur des Etats-Unis partira peut-être de Détroit, et le Canadien de Windsor, soit la différence de la largeur de la rivière, mais les deux voyageurs pourront être tous deux en route pour les chutes Niagara. Ces choses-là arrivent tous les jours. Toutes sortes de distinctions sont établies au détriment des Canadiens, et on n'agit ainsi que parce que nous ne protestons jamais. Nous ne réclamons même pas nos droits légaux, et nous laissons faire toutes ces compagnies à leur guise. Même, les avocats des compagnies de chemin de fer rédigent ici la plupart de nos lois——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il serait irrégulier de trop s'écarter de la question générale à propos du tarif de 2 cents du mille. Bien entendu, l'article 2 embrasse la discussion des tarifs, mais je ne crois pas qu'aucun de ces tarifs touche à la question de 2 cents du mille.

M. MACLEAN : Je me rends à vos observations.

M. BORDEN (Halifax) : Je vous demande bien pardon. Mon honorable ami (M. Maclean) est parfaitement dans la question en faisant remarquer que ce contrat ne contient aucune disposition obligeant ce nouveau chemin de fer à transporter des voyageurs pour 2 cents le mille. Nous en sommes à discuter tout le contrat d'après l'article 2, et ce contrat ne contient aucune disposition de ce genre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais est-ce que l'honorable député peut discuter une question qui ne se rattache pas à la clause ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami le leader de l'opposition me permettra-t-il de faire remarquer à l'honorable gentleman (M. Maclean), qui ne vient ici qu'environ une fois par mois, qu'il y a quelque chose dans ce contrat qui s'appelle l'article 39.

M. MACLEAN : Eh bien, M. l'Orateur, si je ne viens que rarement ici je n'en ai que plus de droit à l'attention de cette Chambre. Et je veux en finir avec ce que j'ai à dire.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. MACLEAN : Vous ne pouvez pas m'enlever un privilège——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député parle de droits acquis. Mais la Chambre a bien aussi des droits. Nous ne sommes pas ici réunis tout simplement pour écouter l'honorable député qui ne nous honore de sa présence que quand il n'a pas autre chose à faire.

M. MACLEAN : Je ne permettrai pas un seul instant à l'honorable ministre de la Justice de me faire la leçon. Il va se rasseoir.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je vous rappelle à l'ordre. J'ai décidé que la discussion de cette question ne se rattache en rien à l'article 2. Elle y est complètement étrangère, et elle n'est comprise dans aucun des tarifs soumis au comité.

M. SPROULE : M. le Président——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Voilà ma décision, et cette décision est sans appel.

M. SPROULE : Je suis prêt à discuter l'article 2, qui pourvoit à la ratification de ce contrat. Que dit l'article 39 ?

Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie, sur une partie quelconque dudit chemin de fer, seront sous le contrôle du gouverneur en conseil——

Or, que discutons-nous ici, si ce n'est les taux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lisez tout l'article.

M. SPROULE (lisant) :

—ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

Qui donc peut contrôler les affaires du chemin de fer, si ce n'est l'Exécutif, c'est-à-dire le gouvernement ? Voilà une disposition du contrat qu'on nous demande de ratifier, et l'honorable député de York-est est parfaitement dans son droit quand il demande d'y ajouter une disposition stipulant que la compagnie sera obligée d'observer une obligation statutaire qu'elle a acceptée d'après son ancienne charte. On pourra nous répondre qu'il ne s'agit pas ici du Grand Tronc mais bien du Grand Tronc-Pacifique. Mais nous accordons au Grand-Tronc-Pacifique, autorisation de vendre ses actions au Grand Tronc à un point tel qu'on s'attend à ce que le Grand Tronc en arrivera à posséder tout le chemin. Par conséquent, c'est le Grand Tronc que nous avons ici à considérer plutôt que le Grand-Tronc-Pacifique. Par conséquent, aussi, selon moi, l'honorable député d'York-est a parfaitement le droit de poursuivre cette discussion. Je ne puis pas comprendre comment vous pouvez décider, M. l'Orateur, qu'une proposition de ce genre n'est pas régulière ou est étrangère à la discussion de ce bill.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ma décision a été que l'honorable député a employé trois quarts d'heure à discuter ce que devrait faire le Grand Tronc, conformément à un contrat passé il y a cinquante ans et à proposer d'ajouter à ce bill une disposition pour forcer le Grand Tronc à exécuter ce contrat. La question qui nous est en ce moment soumise ne se rattache, ni de près ni de loin, à la question soulevée par l'honorable député. Cela étant, c'est mon devoir de rappeler l'honorable député à l'ordre. S'il désire discuter la question des tarifs en rapport avec le nouveau chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, son amendement se trouvera parfaitement régulier.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Maclean) ne fait que citer un cas, à propos du bill qui nous est en ce moment soumis. Il a accepté votre décision et il a promis de s'en tenir à la question des tarifs.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a bien accepté ma décision, mais il n'en a pas moins continué la discussion.

M. MACLEAN : Puis-je faire remarquer que la clause que je suis à discuter ratifie

ce contrat, et que l'amendement que je propose et la discussion de cet amendement se rattachent parfaitement à la question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ne peut assurément pas supposer un instant qu'il lui serait loisible de discuter toute question quelconque en présentant un amendement déclarant que la ratification de ce contrat dépendra de quelque chose se rapportant à ce contrat. Quel que soit le sujet qu'il discute, il est nécessaire que ce sujet ait rapport à quelque clause du bill ou du contrat. Bien entendu, s'il peut prouver cela, il ne s'écarte en rien de la question.

M. CLARKE : Il nous a parlé de faire disparaître certaines distinctions.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais encore faut-il que ces griefs aient quelque rapport avec ce bill.

M. MACLEAN : Quand il s'agit de voter de l'argent du public et d'accorder des franchises à une compagnie qui doit passer sous le contrôle du Grand Tronc, nous ne devrions pas le faire tant que le Grand Tronc n'a pas rempli ses obligations précédentes. Suis-je donc hors de la question, parce que je demande de faire de l'exécution de ces obligations l'une des conditions de ce bill ? Assurément, l'honorable député n'ira pas jusqu'à me forcer de faire appel à la Chambre pour savoir si, quand nous votons des franchises à un chemin de fer qui doit être absorbé par la Compagnie du Grand Tronc, on ne doit pas exiger que cette compagnie remplisse ses obligations précédentes. Le ministre de la Justice a commis la maladresse de dire que je ne paraissais en cette Chambre qu'une fois par mois. Voudrait-il donc que je fusse ici tous les jours ? Peut-être ne se montrerait-il pas alors si désireux de jouir de ma présence, car je me sens de force et de taille à ne lui donner aucun repos pendant six ans.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit me comprendre. Je ne cherche nullement à empêcher la libre et juste discussion du tarif qu'on devra imposer au Grand-Tronc-Pacifique. Mais la question du tarif en vigueur sur le Grand Tronc, entre Toronto et Montréal, est à mon point de vue absolument étrangère au débat. Si l'honorable ami croit que ma décision n'est pas équitable, j'aimerais qu'il fît appel à la Chambre afin qu'on pût être fixé.

M. MACLEAN : J'ai dit que je me rangeais à votre décision, et cette décision est que dans le moment, nous ne pouvons pas obtenir une rectification de contrats qui ont été passés avec le public. Eh bien ! j'en suis toujours à discuter cette clause dans ce bill, et notre besogne se trouverait beaucoup simplifiée si l'on n'était pas continuellement à me jeter toutes sortes de railleries. J'ai essayé d'aborder cette question dans un esprit de justice, sans y mêler de politique, et j'ai exposé simplement les faits tels qu'ils existent. Je porte beaucoup d'attention aux questions de chemins de fer, et j'ai toujours essayé en toutes occasions de me tenir au courant des phases les plus importantes de ces questions en en écartant toutes les considérations d'ordre secondaire. Je puis m'être absenté de cette Chambre plus souvent que je ne l'aurais dû, mais j'ai parcouru le pays, j'ai causé de toutes ces choses avec nos gens, et je viens vous dire ce qu'ils en pensent. J'ai causé avec des cultivateurs, et je sais ce qu'ils pensent et ce qu'ils veulent. Parfois, je me tenais à mon bureau et d'autres fois j'ai écouté ce qu'on avait à dire, et cela m'en a appris plus long que je n'aurais pu en apprendre en cette Chambre, surtout quand c'est le ministre de la Justice qui cherche à nous imposer ses opinions. Je viens de nouveau prier le gouvernement de saisir cette occasion en ratifiant ce contrat. Il s'agit ici d'un contrat avec le Grand Tronc, lié à une entreprise précédente, et je crois que le premier ministre aurait dû accepter ma proposition, ou du moins aurait dû prendre le temps de la considérer. Il n'y a là aucune injustice vis-à-vis du Grand Tronc, et cela aidera à nous mettre sur la voie de grandes réformes et nous facilitera les moyens de conférer d'immenses avantages à notre population.

J'espérais que le premier ministre viendrait ici à mon secours, et je persiste à espérer que le gouvernement y songera encore à deux fois. Il est facile de soulever des subterfuges, mais c'est là un jeu indigne du gouvernement, et celui-ci devrait plutôt s'empresser d'admettre que les arguments que je soumets méritent d'être pris en considération. Qu'on se mette en communication avec le Grand Tronc, et pendant ce temps-là nous laisserons ce bill en suspens et nous nous occuperons d'autre chose. Mais je répète que ces griefs existent réellement. Nous sommes à voter cet argent et à accorder ces franchises, et c'est maintenant le temps ou jamais de redresser ces griefs et de faire en sorte qu'on puisse voyager à meilleur marché par tout le pays.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons y penser, mais il nous faut quand même aller de l'avant.

M. MACLEAN : Très bien, mais il en est d'autres qui peuvent aussi désirer exprimer leur façon de penser. Le gouvernement peut chercher à se débarrasser de cette question en la traitant de quantité négligeable, mais il faudra quand même en arriver à la troisième lecture. Ces revendications ont la vie dure, et il vaudrait peut-être mieux les aborder de face immédiatement. M. Hays est maintenant en excellentes dispositions ; il est en train d'obtenir ce que personne autre n'a encore obtenu jusqu'ici en ce pays, et pour être bien sûr que la proie ne lui échappera pas, il est sans doute prêt à toutes les concessions.

M. HEYD : Notre honorable ami d'York (M. Maclean) s'est fait le missionnaire du tarif de 2 cents le mille en ce pays. Il nous dit que les cultivateurs se sont déjà prononcés en faveur de ce tarif. Eh bien, M. l'Orateur, il est nécessaire qu'il nous indique pour quelle raison on devra insérer une clause de ce genre dans ce bill, ou tout autre bill. Je ne m'éloigne pas de la question, n'est-pas ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est bien dans la question, pourvu qu'il se borne à discuter la convenance qu'il pourrait y avoir à imposer un tarif de 2 cents à une nouvelle compagnie qui demande présentement une charte pour la construction d'un chemin de fer transcontinental.

M. HEYD : Alors, tout va bien, et je me range à votre avis, M. le président. C'est chose facile que de se poser en champion du public et des droits du public. Il est facile de dire que le parlement devrait défendre de vendre le charbon à Ottawa à plus de $3 la tonne, parce que c'est là le prix auquel il se vend dans la Pennsylvanie et au Cap-Breton. Mais la question de savoir si un chemin de fer peut transporter des voyageurs à 2 cents du mille est très importante. Mon honorable ami, qui porte tant d'intérêt à cette question, s'est-il jamais enquis de ce qu'il en pouvait coûter à un chemin de fer pour transporter des voyageurs ? Les statistiques déposées par le gouvernement sur le bureau de la Chambre lui donneront tous ces renseignements, et je suis sûr que si les cultivateurs savaient ce qu'il en est nous n'entendrions plus aussi souvent parler de ce tarif de 2 cents . Je vais ici soumettre, afin que nul n'en ignore, les faits réels se rattachant au transport des voyageurs en ce pays. Je prends pour exemple dix ou douze de nos principaux chemins de fer, et je donne les recettes provenant des voyageurs ; le coût par mille, les recettes pour chaque mille, etc. :

Rapport du ministre das chemins de fer pour 1902.	Nombre de milles.	Recettes du service des voyageurs.	Recettes par mille parcouru.	Coût par mille parcouru.	Profits.	Pertes.
		$	$	$	$	$
Canada Atlantique	454,729	316,030	0 70	0 87	.....	0 17
Canada Southern	1,499,887	1,377,756	0 90	1 22	.....	0 32
Canada Northern	113,284	262,174	2 00	1 30	0 70	.....
Intercolonial	2,367,905	1,770,941	0 75	0 91	.....	0 17
Prince Edward Island	100,677	85,068	0 85	0 98	.....	0 14
Canadien du Pacifique	7,632,219	9,236,114	1 20	1 11	0 09	.....
Grand Tronc	6,163,206	6,515,693	1 06	0 93	0 13	.....
Ottawa and New York	80,803	50,563	0 60	0 72	.....	0 12
Pontiac and Pacific Junction	28,502	29,471	1 00	1 13	.....	0 13
Quebec Central	145,939	207,635	1 40	0 74	0 66	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	186,182	149,272	0 80	1 02	.....	0 23
Lake Erie and Detroit	375,855	196,084	0 52	0 69	.....	0 19

Si on en excepte quatre ou cinq chemins de fer, tous perdent de l'argent avec leurs voyageurs, même à 3 cents du mille. C'est là un sujet d'une grande importance, et il suffira, je crois, d'attirer là-dessus l'attention du député d'York-est pour lui démontrer qu'il est absolument impraticable de demander à une compagnie de chemin de fer de nous accorder un tarif de 2 cents le mille pour un service qui coûte 3 cents. Si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'œil sur les listes des 80 chemins de fer qui sont contenues dans ces livres, il s'apercevra qu'il n'y a que cinq ou six chemins de fer dont le service des voyageurs ne se solde pas par un déficit ; et par conséquent, il est absolument impraticable de demander à ces chemins de fer d'encourir de nouvelles pertes en abaissant leurs tarifs à 2 cents. Il s'agit ici d'une question d'affaires, et je ne prétends ici nullement me faire défenseur des chemins de fer, pas plus que je ne désire passer comme étant hostile aux intérêts du peuple. Ce sont là, tout simplement, des faits qu'il n'est pas permis d'ignorer.

M. INGRAM : L'honorable député a-t-il examiné les chiffres fournis par l'Etat de Michigan et l'Etat de New-York, où l'on jouit d'un tarif de 2 cents le mille, afin de s'assurer si l'on y perd de l'argent ?

M. HEYD : Le charbon se vend, au Cap-Breton, $3 la tonne, alors qu'il est impossible de l'avoir ici à moins de $6. Les conditions, dans l'Etat de New-York, sont différentes de celle d'Ontario.

M. INGRAM : Je demandais à l'honorable député s'il avait examiné ces chiffres.

M. HEYD : Je ne l'ai pas fait, parce que c'était inutile. Il n'y a que les chemins de fer du Canada qui nous intéressent. On essaie en ce moment de faire croire que les chemins de fer sont injustes vis-à-vis de nous, parce qu'on nous demande 3 cents du mille, et on exige que ce tarif soit abaissé à 2 cents. L'honorable député de York-est a inauguré une campagne pour forcer les chemins de fer à abaisser leurs taux à 2 cents, quand il est reconnu que les chemins

de fer ne peuvent pas se prêter à ces exigences. Autant vaudrait passer une loi pour forcer un meunier à vendre sa farine $2.50 le baril quand le coût de revient en est de $4.00. Ce serait aussi déraisonnable dans un cas que dans l'autre. On ne peut nier qu'à l'exception de quatre ou cinq chemins de fer, il n'y en a pas un qui fasse actuellement de l'argent avec son service de voyageurs. Ces chemins de fer seraient même justifiables de demander plutôt qu'on leur permette d'élever leurs tarifs. Mon honorable ami trouverait injuste que ce parlement vînt décréter qu'il devra vendre son journal moins cher qu'il ne lui en coûte pour le publier, et cependant il n'hésite pas à inaugurer une campagne pour forcer les compagnies de chemins de fer à transporter leurs voyageurs à perte. D'après les chiffres que j'ai soumis, on peut voir qu'à l'exception de quatre ou cinq chemins de fer, tous perdent de l'argent avec leurs voyageurs. Ils se reprennent avec les marchandises. C'est comme cela qu'ils peuvent réussir, et c'est le transport des marchandises qui les aide à accorder des dividendes. Par conséquent, le projet de l'honorable député est absolument impraticable. Il n'a pas cherché à s'assurer réellement de ce qu'il en était. Il ne s'est pas même donné la peine de consulter un livre bleu. Il constate qu'il peut obtenir de la popularité en inaugurant cette campagne, et il va résolument de l'avant. Il s'acquerrait encore plus de popularité, en demandant le tarif à 1 cent, ou en demandant que les voyageurs soient transportés pour rien. Je lui conseillerais même de donner à chaque voyageur 5 cents par mille, pour les décider à encourager les chemins de fer. Il n'y a rien là de si extravagant. Il doit y avoir un peu de sens commun au fond de tout cela, et si l'honorable gentleman peut nous prouver que les chemins de fer font trop d'argent avec leurs voyageurs, il serait alors mieux en mesure de pouvoir faire appel à notre intelligence. Il pourrait venir dire aux compagnies de chemins de fer : Vous faites trop d'argent avec vos voyageurs, et il ne serait que raisonnable que vous abaissiez vos tarifs. Mais, dans le moment, les compagnies de chemins de fer peuvent répondre : Si nous perdons de l'argent, si le Canada Atlantique, le Toronto, Hamilton et Buffalo, et le Lake Erié et Détroit perdent tous de l'argent, est-il raisonnable de nous forcer à encourir de nouvelles pertes ? Il ne s'ensuit pas, parce qu'il y a un tarif de 2 cents dans le New-York et le Michigan, que nous devrions être forcés d'accorder ici la même chose. Il faudrait pour cela que les conditions fussent les mêmes. Il ne s'ensuit pas, parce qu'un article est meilleur marché dans un pays que dans un autre, qu'on doive dire que cet article est trop cher dans un pays comparativement à un autre. Les conditions peuvent différer du tout au tout. Il en coûte probablement plus cher au Canada qu'ailleurs pour transporter des voyageurs.

La population est bien moins considérable, et les frais d'exploitation sont les mêmes, qu'il y ait peu ou beaucoup de voyageurs. Un train de 100 voyageurs allant d'Ottawa à Montréal coûte aussi cher à mettre en service que s'il y avait 500 voyageurs, de sorte que le nombre des voyageurs n'a ici rien du tout à faire. Vu le peu de densité de la population, nos compagnies de chemins de fer ne peuvent pas transporter leurs voyageurs à aussi bon marché que de Buffalo à New-York, ou de Détroit à Chicago. J'espère que l'honorable député consultera les livres officiels, et si, après cela, il est toujours d'avis que les chemins de fer font trop d'argent avec leurs voyageurs, je serai prêt pour ma part à prêter l'oreille à ses revendications. Il ne sait rien du tout de cette question, il ne l'a pas étudiée, et il se contente d'aller causer çà et là avec les cultivateurs en leur disant qu'ils ont droit à des concessions——

M. MACLEAN : N'y a-t-il que les cultivateurs?

M. HEYD : Et peu à peu ils en viennent les uns les autres à se persuader qu'ils comprennent toute l'affaire. L'honorable député est incapable de me dire, en ce moment, ce qu'il en coûte pour faire circuler un train de voyageurs, et cependant il n'hésite pas à se mettre à la tête d'une campagne pour faire abaisser les tarifs des voyageurs.

M. MACLEAN : J'ai fait remarquer à ce comité que le Grand Tronc avait déjà entrepris, il y a de cela quelque années, de donner au public un tarif de 2 cents entre Toronto et Montréal, et j'ai pu prouver cela. J'ai demandé qu'on vînt donner suite à cette innovation, et en réponse je me vois gratifié d'une tirade qui ne se rattache certainement pas à cette question.

M. THOMPSON : Cela clôt absolument la discussion.

M. MACLEAN : J'ai donné lecture des chiffres que l'honorable député (M. Heyd) a lui-même cités à diverses reprises.

M. THOMPSON: Vous n'en êtes que moins pardonnable.

M. MACLEAN : Les faits ne sont pas tels que l'honorable député (M. Heyd) les a soumis. Le Grand Tronc fait beaucoup d'argent avec ses voyageurs, et il en ferait encore bien plus s'il traitait les Canadiens comme il traite les Américains. L'honorable député va-t-il prétendre que je ne soumets pas un grief public à l'attention du comité, quand je viens faire remarquer que le Grand Tronc transporte des voyageurs venant de l'étranger à 2 cents le mille, alors qu'il nous demande à nous 3 cents le mille? Peut-il prétendre que je ne parle ici que pour mon village, et que je ne connais rien du tout de la question des chemins de fer? J'ai étudié les chiffres que l'honorable député nous a soumis. L'honorable député

nous a cité les tableaux préparés par les compagnies de chemins de fer, et qui n'ont pas été vérifiés. Il dit que ces compagnies font leur argent avec les marchandises. Les taux de transport des marchandises ont déjà été abaissés de moitié à diverses reprises, mais on n'a jamais jamais osé toucher aux tarifs des voyageurs. Je pourrais citer des statistiques des postes et d'autres départements pour démontrer qu'en certains cas les tarifs élevés ont été une cause de perte d'argent, tandis qu'on a réalisé des bénéfices dès l'instant où les taux ont été réduits.

Les compagnies postales et de télégraphe ont été bien remboursées des réductions qu'elles ont faites.

M. HEYD : Jusqu'à un certain point.

M. MACLEAN : En législation comme en d'autres choses on sait fort bien en Angleterre qu'il n'y a rien comme d'essayer. Essayons donc. Obligeons la Compagnie du Grand Tronc à remplir les engagements qu'elle a pris : obligeons-la à faire l'expérience du tarif de deux cents sur la partie de son chemin où la population est la plus dense, pour voir s'il y a profit ou non ; mais, en réponse à la demande que je fais, tout ce qu'on nous donne, c'est le discours de l'honorable député de Brant-sud. Ce n'est pas du tout une réponse à ma question. Si nous obligeons la Compagnie du Grand Tronc à établir le tarif de 2 cents par mille nous ne lui causons aucun tort.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) a basé ses calculs sur le tarif actuel de trois cents par mille, mais si le tarif était réduit à deux cents il voyagerait beaucoup plus de monde et conséquemment ses calculs ne valent rien parce que du moment qu'il y aura réduction de prix, beaucoup plus de personnes iront visiter leurs amis ; il se fera plus de trafic dans le pays, il voyagera plus de monde et, comme résultat, les recettes seront plus grandes. Je crois que si l'honorable député de Brant-sud avait un peu étudié la question, il aurait découvert cela. Je crois que cette question est la plus importante qui ait été discutée pendant tout ce débat. Elle touche surtout aux intérêts des cultivateurs, lesquels, comme tous ceux qui voyagent, payent ce que cela vaut.

M. HEYD : Ecoutez !

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : L'honorable député de Brant-sud dit-il que les cultivateurs ne payent pas assez cher ?

M. HEYD : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les chemins de fer ne faisaient pas de profit avec le transport des voyageurs.

M. MACLEAN : La Compagnie du Canadien du Pacifique paie des dividendes de 6 pour 100.

M. HEYD : Oui, mais ces dividendes ne viennent pas du transport des marchandises.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Laissons de côté alors le tarif des passagers et prenons celui des marchandises. La dernière fois que je suis allé chez moi j'ai rencontré sur le train un bouvier qui m'a dit: Nous avons à nous plaindre beaucoup des prix du transport des bestiaux que nous font payer les chemins de fer dans l'Ontario. De Buffalo à Bay-City on peut expédier un wagon de moutons pour $15, mais lorsque nous expédions un wagon semblable à la station d'Iona, Ont., qui est de 100 milles plus rapprochée de Buffalo, on nous fait payer $22.70 par wagon. Cela va de pair avec le tarif des passagers dans l'Ontario, où nous payons trois cents par mille, tandis que dans le Michigan on ne paye que deux cents. Il est temps que le gouvernement s'occupe de la question, et s'il a un remède à appliquer qu'il l'applique. Si par malheur il n'y a pas de remède nous devrons nous résigner à endurer notre mal en patience.

Le PREMIER MINISTRE : J'appelle l'attention de mon honorable ami sur le fait que le bill contient le remède qu'il désire.

L'article 39 dit ce qui suit :

> Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie du dit chemin de fer seront sous le contrôle de l'Exécutif ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribunal désignés et constitués par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

Mon honorable ami admettra sans doute qu'il est mieux que cette question soit réglée par le Gouverneur en conseil ou les autres autorités désignées dans le bill que par un acte du parlement, parce que les taux de transport des marchandises varient souvent et ont déjà été changés environ une vingtaine de fois, et ils pourront l'être encore, de même que les taux pour les passagers. Chaque fois que l'on démontrera au gouverneur général ou à l'autorité désignée par le gouvernement que les taux de transport des marchandises ou des passagers devraient être réduits, cette autorité aura le pouvoir de les réduire, et je ne vois pas qu'il y ait une meilleure méthode pour régler cette question.

M. INGRAM : Mais est-ce que ce parlement n'a pas le droit d'exprimer une opinion sur ce que devraient être les taux de ce chemin de fer ?

Le PREMIER MINISTRE : Qui a prétendu cela ?

M. INGRAM : Cela veut bien le dire, puisque nous remettons à d'autres le droit de fixer les taux. Va-t-on nous empêcher d'exprimer notre opinion au sujet de ce que les taux devraient être ?

Le PREMIER MINISTRE : Personne n'a dit que nous ne le puissions pas.

M. INGRAM : C'est ce que dit l'article qui vient d'être lu.

Le PREMIER MINISTRE : Qui a dit que le parlement ne pouvait donner son avis en la matière ?

M. INGRAM : Je dis que cette Chambre a le droit d'exprimer son opinion.

Le PREMIER MINISTRE: Tout le monde admet cela.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Heyd) a cité des chiffres pour prouver que les chemins de fer au Canada perdaient de l'argent dans le transport des voyageurs. Cela peut être vrai, mais dans les Etats de Michigan et New-York la loi empêche les chemins de fer d'exiger plus de deux cents par mille, et est-il juste que les mêmes compagnies fassent payer dans le Canada trois cents par mille, lorsque les Américains n'en paient que deux.

A 1 heure la séance est levée.

A 3 heures la séance est reprise.

M. SPROULE : Avant l'ajournement, l'honorable député de Brant-sud a prétendu nous donner ce que coûtait par mille un convoi de voyageurs, et a montré ensuite que nos chemins de fer canadiens ne gagnaient pas suffisamment avec le transport des passagers pour couvrir les frais de la circulation des trains, mais il ne nous a pas dit si dans ses calculs il avait tenu compte des recettes de ces mêmes trains provenant du transport des malles ou du service des messageries ou d'autres sources. Sans cela les conclusions de mon honorable ami ne valent pas grand chose.

M. HEYD : Dans les tableaux des rapports des chemins de fer canadiens au gouvernement, les trains de voyageurs, les trains de marchandises et les trains mixtes sont tous compris sous le même entête. J'ai demandé à M. Schreiber si la circulation des trains de voyageurs coûtait plus par mille que celle des trains de marchandises. Il m'a dit que cela coûtait à peu près la même chose de sorte que nous pouvons accepter le chiffre contenu dans les livres bleus comme s'appliquant indistinctement aux trains de voyageurs ou aux trains de marchandises.

M. SPROULE : Mais les recettes du transport des malles et des messageries sont-elles comprises dans les recettes des trains de voyageurs ?

M. HEYD : Il n'y a qu'un tableau pour les convois mixtes et les convois de voyageurs.

M. SPROULE: Je ne connais pas de trains de voyageurs qui ne transportent pas de malles et qui ne font pas le service des messageries, et si ces recettes sont omises des calculs de l'honorable député, ces calculs valent peu de chose. L'honorable député de Brant-sud a blâmé l'honorable député d'York-est parce qu'il se mêle de discuter les question de chemin de fer, bien qu'il ne soit pas un expert en chemins de fer. Il a prétendu que le député d'York-est ne devait pas demander que la compagnie soit obligée de transporter les voyageurs pour deux cents par mille et il a dit que l'honorable député ne connaissait rien du tout. Il a demandé où il avait obtenu ces renseignements, s'il les avait obtenus des cultivateurs, comme si les cultivateurs n'avaient pas assez de bon sens et d'intelligence pour savoir quel prix ils paient pour voyager et qu'il n'est pas désirable de fixer un prix plus bas. Lorsque la Compagnie du Grand Tronc a laissé insérer dans sa charte un article établissant le tarif de deux cents par mille, elle avait pris conseil de ses experts et elle avait dû s'assurer auparavant qu'il y aurait profit à transporter des voyageurs à deux cents par mille, car autrement elle n'aurait pas permis l'insertion de cette clause dans sa charte. C'est parce que la compagnie a méconnu cette condition qui lui est imposée par sa propre charte que nous demandons au gouvernement d'insister pour qu'elle accorde au public ce qu'elle c'est engagée à donner il y a plus de quarante ans, mais n'a pas donné. Nous pourrions même aller plus loin que cela, et demander à la compagnie de rembourser la somme de $58,000,000, principal et intérêts, qu'elle doit au Canada, parce que ce chemin n'a pas donné au Canada un service équivalant à l'argent que nous lui avons donné pour construire son chemin. Nous devrions lui demander le remboursement de cet argent avant de lui permettre d'imposer de nouveaux fardeaux au pays. Je ne vois aucun mal à l'obliger à accorder la demande raisonnable que nous faisons.

Mais le président a décidé que cet amendement n'était pas dans l'ordre. Je ne vois pas par quel raisonnement il peut arriver à cette conclusion. Il nous dit que nous ne pouvons discuter que ce qui est contenu dans l'acte, mais ce n'est qu'en comité de toute la Chambre ou en troisième délibération que les règles nous permettent de proposer des amendements à des bills de ce genre. Cette règle a été adoptée afin que la Chambre puisse remédier aux omissions. Ce bill n'est pas un bill privé, il n'est même pas nécessaire de donner avis d'un amendement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire qu'il aurait raison s'il y avait devant le comité un amendement concernant le changement proposé, mais dans le moment il n'y a rien devant le comité. La discussion serait dans l'ordre si vous proposiez par exemple, par un amendement, d'enlever au Gouverneur général ou à la commission le droit de régler le tarif. Ce n'est qu'à ces conditions que cette discussion peut se faire, car il n'y a pas dans le moment de motion devant le comité.

M. SPROULE : Je respecte votre décision, M. le président, mais je prétends que

la loi fixe un tarif maximum pour le transport des voyageurs, et c'est ce maximum que nous discutons maintenant, l'Exécutif ou la commission peut à toute époque reviser ce maximum ; mon honorable ami d'York-est appelle notre attention sur le fait que le Grand Tronc a consenti dans sa charte à un taux maxmum de deux cents par mille pour voyageurs en deuxième classe, mais elle n'a pas accordé ce taux et il veut l'obliger par ce bill à se conformer à cette condition dans l'avenir.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si nous devons avoir une discussion sur cette question, je demanderai à l'honorable député de vouloir bien proposer comme amendement à l'article 39 où il est question des taux et tarifs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un amendement, d'ajouter les mots "pourvu que le transport des passagers n'excède pas deux cents par mille" ; alors il y aurait une motion devant la Chambre.

M. SPROULE : J'admets que cela serait peut-être mieux, et l'on obtiendrait directement ce que l'on veut accomplir indirectement. Mais cela n'empêche pas que l'honorable député d'York-est est parfaitement dans son droit et que la Chambre devrait accepter son amendement. Je veux maintenant toucher un autre point. Le ministre de la Justice a dit que la Compagnie du Grand Tronc exigeait moins pour le transport des voyageurs que la loi lui donnait le droit d'exiger ; elle a droit à trois cents et demi et elle fait payer moins. Mais d'après les calculs que quelques-uns ont faits, nous trouvons que pour le transport en première classe elle va jusqu'à la limite de la loi. Au lieu de n'exiger que trois cents par mille elle exige trois cents et demie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque j'ai dit cela, je parlais d'après M. Bigger, l'avocat du Grand Tronc, qui m'a dit que le tarif du Grand Tronc était de trois cents par mille en première classe et deux cents en seconde classe. J'ai demandé alors si ce tarif était aussi en vigueur pour les localités entre Montréal et Québec, il m'a répondu qu'il ne le savait pas, mais qu'il obtiendrait le renseignement.

M. MACLEAN: Il n'y a pas de tarif de deux cents en deuxième classe. L'honorable premier ministre s'est exprimé comme suit en présentant ce bill. "Nous avons dit à la compagnie que nous ne consentirions pas à moins qu'elle n'eût l'appui de la vieille Compagnie du Grand Tronc, cette compagnie éprouvée, etc." et le ministre des Finances a dit : "Nous n'avons pas été satisfaits d'avoir la Compagnie du Grand Tronc pour couvrir l'entreprise, mais nous avons exigé, et la compagnie a consenti à entrer complètement dans l'entreprise." Tel étant le cas, je dis que l'on ne devrait pas permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'être partie à ce contrat si elle ne veut pas remplir l'engagement qu'elle a pris autrefois. On me permettra de signaler au comité l'attitude que le gouvernement a prise en 1897, lors de la discussion sur le bill du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre des Chemins et Canaux d'alors en présentant à la Chambre le bill accordant une subvention à la Compagnie du chemin de fer Pacifique pour aider à la construction du chemin de fer du Nid-de-Corbeau a dit : "Le comité remarquera que nous avons cherché à assurer au pays une grande diminution dans les taux de transport que la Compagnie du Pacifique exige depuis qu'elle est fondée." Telle était la principale raison pour laquelle on a accordé, non pas seulement $5,000 par mille mais $11,000 par mille à la Compagnie du Pacifique pour la construction de ce chemin.

Le gouvernement a obtenu des concessions en retour de ce qu'il donnait et tout ce que je demande maintenant c'est que la Compagnie du Grand Tronc, qui est intéressée dans toute cette entreprise, remplisse ses engagements et accorde le tarif parlementaire de deux sous entre Toronto et Montréal. Cette demande est juste. Si je ne puis pas obtenir une division maintenant, je le pourrai plus tard et nous verrons si la Compagnie du Grand Tronc proprement dite sera laissée libre de ne pas remplir ses engagements. Avant que la journée soit passée je me propose de démontrer que la Compagnie du Grand Tronc n'accorde pas aujourd'hui le tarif de deux sous sur cette partie de son chemin.

M. TAYLOR : Je veux appeler l'attention du ministre de la Justice sur l'assertion qu'il a faite que la charte du Grand Tronc lui permettrait d'imposer un tarif de trois cents et demi par mille. La charte dit, je crois, deux deniers, ce qui égale à trois cents et un tiers. L'honorable ministre dit maintenant à l'honorable député de Grey-est qu'il s'est renseigné après de l'avocat du Grand Tronc, au sujet du tarif entre Montréal et Toronto, et que cet avocat lui a dit que ce tarif était de deux cents par mille. Si tel est le cas, pourquoi ce tarif ne s'appliquerait-il pas à toutes les stations entre Montréal et Toronto ? Aujourd'hui ce tarif local est de deux deniers ou trois cents et un tiers. De Gananoque à Brockville, distance de 30 milles, le prix d'un billet de première classe est un dollar, soit trois cents et un tiers ; mais si le prix n'est que de trois cents entre Montréal et Toronto, pourquoi faire payer plus cher aux localités entre ces deux villes ?

M. JOHNSTON (Cardwell) : Pendant la présente session nous avons voté une loi obligeant les compagnies de chemins de fer à transporter les membres du parlement pour rien, et puisque nous avons accordé cette faveur aux membres du parlement, je crois que nous devrions obliger les compagnies à réduire leur tarif pour tout le monde à deux cents par mille. Que les compagnies de chemin de fer fassent un profit plus ou moins

grand lorsque le tarif sera réduit à deux cents que s'il reste à trois, c'est un point discutable, mais il est à peu près certain que les compagnies feraient plus d'argent, et je constate que souvent le prix du transport dans les excursions est plus bas que deux cents. Le public voyagerait beaucoup plus, et les compagnies de chemin de fer seraient aussi gagnantes à la fin de l'année avec un tarif de deux cents qu'avec un tarif de trois. Le gouvernement actuel se vante d'avoir réduit le port des lettres de trois à deux cents, et il prétend qu'en faisant cela il a fait un grand bien au pays ; mais ce bien ne profite qu'à une partie de la population. Cette réduction a été faite dans les intérêts du marchand, des membres des professions libérales, et des grands magasins à départements, mais les cultivateurs n'en retirent aucun bénéfice. Cette réduction ne profite qu'aux habitants des villes et la population des campagnes est obligée de payer la plus grande part du déficit. Si nous avons pu faire une loi qui bénéficie aux villes en matières postales, pourquoi ne pas en faire une qui bénéficierait aux cultivateurs en matière de chemin de fer? Il est étrange que nous puissions faire une loi postale favorable au peuple, et que nous ne puissions rien faire quand il s'agit de chemins de fer. Pourquoi ne pas décréter que le tarif des chemins de fer sera réduit comme l'a été celui des postes ? Je crois que la population aimerait mieux avoir un tarif de deux cents par mille sur les chemins de fer que le tarif postal de deux cents. L'occasion me paraît favorable pour légiférer dans ce sens, vu que nous avons adopté presque unanimement, à l'exception de deux ou trois dissidents, une loi obligeant les chemins de fer à transporter gratuitement les membres du parlement, et ce ne sera que simple justice si nous décrétons que la population en général pourra voyager sur les chemins de fer pour deux cents par mille au lieu de trois et trois cents et demi comme présentement.

Vu que l'article que nous discutons est celui qui ratifie le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, je crois avoir le droit de dire quelques mots sur un autre point de la question. Le ministre des Douanes l'honorable M. Paterson) nous a dit qu'il était surpris de voir l'opposition continuer à critiquer ce bill maintenant que la Chambre en a approuvé le principe.

Notre opposition à ce bill a reposé depuis le commencement surtout sur le fait que le gouvernement ne possédait aucune information, et bien que le bill soit à peu près adopté nous croyons qu'il est encore de notre devoir d'indiquer au gouvernement dans quel sens il peut être amélioré. La gauche n'a pas été la première à critiquer la grande précipitation que le gouvernement a montrée dans cette affaire. La première critique est venue de l'autre côté de la Chambre, d'un homme dans lequel l'honorable premier ministre avait une si grande confiance en 1896 qu'il l'a choisi pour en faire non pas seulement un membre du parlement, mais le ministre d'un des plus importants ministères publics. La parole de cette personne devrait valoir quelque chose dans cette Chambre et dans le pays. Si au sortir d'un caucus conservateur, je rapportais ce qui s'y est passé, je suis certain que personne ne douterait de ma parole. Or, voici un ministre qui sort du gouvernement et qui déclare que le projet de cette grande entreprise a été préparé avec trop de hâte, et qu'il le condamne pour cette raison. Il nous a dit aussi qu'il ne voyait pas pourquoi l'on se hâterait tant. Le gouvernement a dit que le temps pressait, mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a répondu que ce n'était pas le temps qui pressait, mais le sénateur Cox qui ne voulait pas attendre. Ce n'est pas l'opposition qui a dit cela; c'est l'homme qui connaissait tous les secrets du gouvernement, et je n'ai pas encore entendu une dénégation d'un ministre de la Couronne. Le député de Norfolk-nord a blâmé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux pour avoir abandonné son parti, et il a essayé de le ridiculiser à cause de son indépendance, et parce qu'il agissait dans les intérêts du pays contre ceux de son parti. Il lui a reproché d'avoir dit des choses dont il se repentirait, mais l'honorable député n'a pas nié la vérité de déclaration que le sénateur Cox ne voulait pas attendre, et à moins que les ministres ne contredisent cette déclaration, le public a droit de conclure que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit vrai lorsqu'il a dit que c'était le sénateur Cox qui pressait. Je conseillerais donc au gouvernement de remettre à plus tard—

M. TAYLOR : Et laisser Cox attendre.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Oui, remettre son projet à plus tard et laisser Cox attendre. Je veux que la Chambre et le pays sachent bien que ce n'est pas l'oppositon qui a lancé ce cri dans un but d'élection, ainsi que voudraient le faire croire les amis du gouvernement, mais que c'est l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui le premier a révélé la chose, et aucun de ses anciens collègues ne l'a niée.

M. KAULBACH : M. le Président, il y a déjà plusieurs semaines que le problème de la construction d'un chemin de fer qui sera appelé le Grand-Tronc-Pacifique ou le Transcontinental national, avec Moncton, N.-B., comme terminus à l'est et Port-Simpson, C.-A., comme terminus à l'ouest, occupe l'attention du parlement et sans doute aussi de tout Canadien qui rêve un avenir brillant pour le Canada et désire le voir se développer par l'ouverture de nouvelles routes commerciales dans toutes les directions, mais je ne vois pas comment ce projet peut favoriser la province de la Nouvelle-Ecosse, ou les provinces maritimes et je pourrais dire tout le Canada. Comme représentant d'un

comté important du littoral de la mer, je dois, en justice pour ceux qui m'ont accordé leur confiance et, en justice aussi pour le pays, faire connaître mes vues sur ce projet, vues qui sont loin de lui être favorables, je n'ai aucune hésitation de le dire, pour les raisons suivantes :

1. Parce que ce chemin proposé va se terminer à Moncton, N.-B., au lieu d'aboutir à un port de l'Atlantique.

2. Parce que le nouveau chemin suivra une direction parallèle à l'Intercolonial entre Lévis et Moncton, et enlèvera à ce dernier chemin, qui nous a coûté $70,000,000, son utilité.

3. Parce que cette construction va coûter une somme énorme, parce que nous n'avons pas de perspective de revenus correspondants, parce que l'on n'a pas obtenu le consentement du peuple, et que l'on met en danger l'utilité de l'Intercolonial comme grande route nationale.

4. Parce que la ligne courte proposée entre Lévis et Moncton, via Edmundston, Grand Falls et le long de la rivière Saint-Jean et de là jusqu'à Chipman et Moncton est, réellement, plus longue que l'Intercolonial puisqu'elle est loin d'aller directement de Moncton à Edmundston, et aussi à cause de ses fortes rampes.

5. Parce que ce chemin fera concurrence à l'Intercolonial, et lui enlèvera beaucoup de trafic.

6. Parce que nous aurons à payer la construction de cette prétendue ligne courte depuis Lévis jusqu'à Moncton et en même temps subir la perte de trafic sur l'Intercolonial.

7. Parce qu'il n'y a pas de nécessité pour le moment d'une autre ligne entre Lévis et Moncton, vu que l'Intercolonial, dont la voie et le matériel sont excellents, servent aux besoins, et que l'on pourra construire une ligne depuis Rimouski jusqu'à Newcastle, qui évitera le détour par la péninsule de Gaspé et par la baie des Chaleurs, ce qui raccourcit la route d'une trentaine de milles.

8. Parce que la route proposée depuis Québec jusqu'à Winnipeg traverse, nous dit-on, un pays difficile et de triste aspect, où il y a peu de bois et de terrains agricoles, et où le colon hésitera à aller s'établir, lorsqu'il peut trouver dans les parties peuplées d'Ontario et du Nord-Ouest toute la terre dont il a besoin près des églises et des maisons d'écoles.

9. Je suis opposé aussi à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, parce que le gouvernement s'engage à construire la division de l'est entre Moncton et Winnipeg, qui est la plus coûteuse et la plus difficile à construire, et que lorsqu'elle sera construite il la louera pour une période de 50 ans à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui aura, pendant sept années sur ces cinquante, l'usage gratuit du chemin, de son matériel roulant, de son outillage, de ses gares, et autres installations sans avoir aucun intérêt ni loyer à payer, et pendant les trois années suivantes un intérêt de 3 pour cent sur le coût de construction, pourvu que pendant ces trois années les recettes aient été suffisantes pour payer cet intérêt, sinon, la compagnie aura l'usage gratuit du chemin pendant ces trois années, ce qui signifie qu'elle exploitera le chemin pendant 10 ans sans avoir rien à payer. Pendant ce temps là, on aura remboursé avec intérêt à la compagnie le dépôt de $5,000,000 qu'elle a fait comme garantie, et la compagnie pourra, si elle le veut, remettre au gouvernement ses vieilles locomotives et son vieux matériel roulant, usés et délabrés, et le gouvernement en fera le meilleur usage qu'il pourra.

10. Je suis opposé au contrat parce qu'il n'exige pas que les travaux commencent aux deux bouts du chemin en même temps et ne soient pas poussés simultanément jusqu'à parachement.

11. Je suis opposé au projet tel qu'on le propose parce que s'il y a encombrement à Winnipeg présentement, particulièrement du transport de blé et des bestiaux, combien plus grand cet engorgement ne sera-t-il pas si on construisait la division de l'ouest en premier lieu, car on a dit que la division de l'est, qui est la plus difficile et la plus coûteuse à construire, ne pourra pas être construite avant 7 ans. L'encombrement sera encore plus grand à Winnipeg, si l'on n'offre pas des moyens faciles à transporter le trafic de l'ouest à l'est, et comme conséquence nécessaire il faudra que ce trafic soit transporté par l'embranchement de Pembina depuis Winnipeg jusqu'à la frontière américaine, et cela jusqu'à Duluth, Minneapolis et Chicago et autres villes américaines ; la faute en sera au gouvernement qui ne veut pas accepter la proposition raisonnable de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden), qui veut nationaliser, et que le chemin de fer du Pacifique depuis Winnipeg jusqu'à Port-Arthur soit fait à voie double, pour devenir l'artère principale du commerce jusqu'au lac Supérieur ; de là jusqu'aux ports de la baie Georgienne on utiliserait la voie des lacs.

12. Je suis opposé à la construction de la division à l'ouest de Winnipeg parce que tout le monde admet que le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern peuvent, grâce à leurs ramifications dans l'ouest, ramifications subventionnées par le gouvernement, transporter facilement et pendant plusieurs années à venir de l'ouest jusqu'à Winnipeg tout le fret destiné à l'exportation.

13. Je suis opposé à la construction du Grand-Tronc-Pacifique parce que l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) qui a une expérience de sept ans comme ministre des Chemins de fer et qui connait parfaitement la situation des choses, y est opposé et sa conviction est si ferme qu'il a préféré remettre son portefeuille de Chemin de fer qui lui donnait $7,000 par année—ce que peu de personnes auraient voulu faire —plutôt que d'imposer au pays une entre-

prise aussi énorme et sacrifier l'Intercolonial. Voici comment il s'est exprimé :

Je prétends que ce dédoublement de l'Intercolonial au moyen du prolongement du nouveau chemin de fer depuis Québec jusqu'à Moncton n'est pas nécessaire ; qu'il est sans justification et sans objet bon, mauvais ou indifférent, qu'il est absolument inutile. Ce n'est pas seulement une destruction de l'Intercolonial, c'est un gaspillage injustifiable des fonds publics. Nous avons dépensé $70,000,000 pour le compte de ce chemin de fer, et aujourd'hui le gouvernement nous demande $15,000,000 de plus, dépense qui aura l'effet de diminuer la valeur de l'Intercolonial, de lui enlever de l'importance, et de faire un tort considérable à ceux qui habitent sur le parcours de ce chemin de fer.

La proposition n'est pas admissible et le peuple la repoussera. Toute l'influence que le Grand Tronc peut exercer sur les électeurs ne sera pas pour faire approuver la mauvaise action qu'on a l'intention de commettre.

14. Je suis opposé à la construction de ce chemin de fer parce qu'elle occasionnera au Canada une dépense de 100 à 150 millions de dollars sans que nous en retirions des avantages proportionnés. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux calcule que le chemin coûtera $139,000,000 ce qui me paraît être au-dessous de la vérité.

15. Enfin je m'oppose à la construction de ce chemin parce que le Grand-Tronc-Pacifique n'est en réalité que le chemin de fer du Grand Tronc ; les intérêts de deux compagnies sont identiques et le chemin de fer du Grand Tronc a tant de ramifications avec les réseaux américains que son intérêt sera de détourner le trafic canadien vers les ports de mer des Etats-Unis et notamment vers Portland.

Maintenant que j'ai donné les raisons pour lesquelles je m'oppose à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, je veux donner celles qui me portent à appuyer la contre-proposition de l'honorable chef de l'opposition. Je l'approuve entièrement parce que je la crois la meilleure dans les intérêts du Canada. Elle propose de prolonger notre chemin de fer Intercolonial, une institution nationale de grande valeur—au delà de Montréal jusqu'à Depot-Harbour sur la baie Georgienne, en acquérant le chemin de fer Canada-Atlantique long de 342 milles, et la flotte de ce chemin de fer qui comprend des steamers de 4,000 à 6,000 tonneaux pouvant transporter 275 mille boisseaux de grain, ce qui est égal à 275 chargements de wagons. Ces steamers naviguent aujourd'hui entre Depot-Harbour et Port-William, ou bien l'on peut en acheter d'autres semblables pour transporter le grain, etc., depuis Fort-William ou Port-Arthur jusqu'aux ports de la baie Georgienne. Elle propose en outre de construire un chemin depuis l'embranchement de Scotia jusqu'à Sudbury sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ; acquérir le droit de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Arthur et améliorer les rampes sur cette section ; acquérir et doubler la ligne depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, dont on ferait l'artère principale pour l'expédition du grain et des bestiaux, etc., entre Winnipeg et Port-Arthur. On nationaliserait cette ligne de même que celle entre Port-Arthur et Sudbury, et le Canadian Northern, le Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, et le dernier mais non le moindre, l'Intercolonial, auraient droit de faire circuler leurs trains, sur ces lignes, à la condition de payer leur part de maintien en parfait ordre des différentes sections du chemin. Par ce moyen Halifax et Saint-Jean seront en communication directe avec Winnipeg; et le transport des produits pourrait être fait à bas prix, car dans ce cas-ci le gouvernement n'aurait pas de scrupules à baisser le tarif le plus possible, tandis que l'intérêt d'une compagnie comme le Grand-Tronc-Pacifique serait d'élever constamment ses tarifs jusqu'aux ports du Canada, afin de détourner le trafic par ses propres routes jusqu'aux ports américains, particulièrement Portland où elle a de très grands intérêts. Afin de rendre l'administration de l'Intercolonial indépendante des influences politiques et des intérêts particuliers, je proposerais qu'elle fût confiée à une commission composée de personnes n'ayant pas d'attaches politiques et qui exercerait l'économie la plus rigide.

L'honorable premier ministre me permettra de lui dire que la raison qu'il a apportée pour justifier la construction du Grand-Tronc-Pacifique, savoir le danger de nous voir refuser par les Etats-Unis le privilège de transit, n'est pas logique, car il est bien connu que les Etats-Unis profitent autant sinon plus que nous de ce privilège ; les statistiques de l'année dernière montrent que l'on a expédié plus de grain canadien par les ports des Etats-Unis que par les ports du Canada. L'année dernière le Canada a contribué pour plus de 21 pour 100 à l'exportation du grain par le port de New-York ; 40 pour 100 au port de Boston, et près de 65 pour 100 à Portland, sans parler des autres produits du Canada qui ont été exportés par les mêmes ports. A part cela une bonne part de l'exportation du Canada passe par ces ports.

La perte de ce trafic serait une affaire sérieuse pour l'une ou l'autre de ces villes américaines, pour Portland particulièrement, et il est facile de voir par là que les Etats-Unis gagnent plus que le Canada dans le privilège de transit. Je dois dire que je ne suis pas contre la construction de chemins de fer pour venir en aide au commerce, loin de là; mais je m'y oppose sérieusement lorsque le gouvernement construit ce chemin, la division de l'est surtout qui va coûter un prix énorme, pour le donner pendant 50 ans, à une compagnie étrangère, qui recevra tous les profits et détruira virtuellement l'Intercolonial. Si le Canada doit être un jour un grand pays, pourquoi alors ne pas garder ce chemin, et

s'il doit donner des profits, en faire bénéficier le pays et non pas les étrangers ? Je voudrais en outre que l'on prolongeât l'Intercolonial jusque dans l'ouest, et que nous utilisassions le chemin de fer qui est présentement en voie de construction depuis Halifax, terminus de l'Intercolonial, en se dirigeant vers l'ouest par les comtés de Lunenburg, Queen et Shelburne pour le transport rapide dans l'ouest et à prix modique du poisson et autres produits périssables dans les wagons-glacières, mais je veux aussi et j'espère que mon désir s'accomplira prochainement, voir un chemin de fer se construire depuis New-Germany, en passant par Foster Settlement et New-Ross, deux districts agricoles magnifiques, jusqu'à la vallée et la rivière Gold pour se relier au chemin ci-dessus à Chester Basin, une artère de notre réseau de chemin de fer.

Le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition est accueilli favorablement par toute personne intelligente et bien disposée, et il devrait être discuté sans parti pris, vu qu'il est dans l'intérêt du pays, et plus particulièrement dans celui de la Nouvelle-Ecosse. Je demanderai ici ce que l'on se propose de faire de l'Intercolonial, le chemin du peuple, construit par le peuple et pour le peuple, chemin national, chemin de colonisation, chemin militaire et une propriété de grande valeur ? Va-t-on en faire un chemin local, lui enlever ses revenus et en construire, tout auprès un autre qui va coûter une somme énorme au pays, et que l'on va donner à une compagnie particulière qui l'exploitera pendant 50 ans ?

Quels sont les projets du gouvernement au sujet de l'Intercolonial et du Grand-Tronc-Pacifique proposés ? Exploitera-t-il lui-même les deux chemins entre Lévis et Moncton ? Est-ce que l'Intercolonial sera un chemin direct jusqu'à Halifax ? Je prédis que si le Grand-Tronc-Pacifique est construit depuis Québec au sud de la Chaîne des Alleghanys, ainsi que le propose le gouvernement et ensuite en suivant la rivière Saint-Jean jusqu'à Chipman, à quelques milles de distance de Saint-Jean, et de là jusqu'à Moncton, il est raisonnable de supposer que Saint-Jean sera l'entrepôt principal du commerce. Dans ce cas-là quelle sera la part d'Halifax ? Je ne vois pas que le nouveau chemin donne aucun bénéfice à Halifax. L'Intercolonial qui est le chemin du peuple, et les ports de mer de la Nouvelle-Ecosse, y compris Halifax seront tenus à l'arrière plan. J'espère sincèrement que tout néo-Ecossais défendra les droits de sa province, et ne laissera pas s'accomplir un projet si dommageable au Canada.

On a dit que le gouvernement construisait le Grand-Tronc-Pacifique afin de soulager l'encombrement du trafic dans l'ouest à Winnipeg, mais voyons ce que dit la Tribune de Winnipeg, à ce sujet :

Winnipeg, 22.

La "Tribune" (journal libéral) publie ce soir l'article de rédaction suivant : " Les dépêches d'Ottawa nous apprennent que M. Sifton a prétendu dans le dernier débat que la " Tribune " avait approuvé le projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique. Il sait très bien que " La Tribune " n'a jamais explicitement ou implicitement, favorisé un projet aussi canaille que celui du gouvernement. M. Borden, chef de l'opposition, s'est uni au parti qui veut prolonger l'Intercolonial. Ce parti comprend des milliers d'anciens libéraux Canadiens ; et la masse des indépendants qui font et défont les gouvernements.

"Il n'y a pas de comparaison possible entre la proposition de M. Borden et celle que le gouvernement impose à la Chambre. La politique de M. Borden dans ses rapports avec le problème du chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à l'Atlantique, sera, nous en sommes sûrs, approuvée par la population du pays.

" Elle signifie l'entrée de l'Intercolonial dans Winnipeg, et le prolongement du Grand Tronc si ce chemin veut pénétrer dans l'Ouest. Elle signifie aussi l'expédition des produits du pays par des routes naturelles. Elle signifie encore que le peuple canadien ne restera pas l'esclave d'une compagnie de chemin de fer pendant les prochaines cinquante années ou plus. Enfin, entre beaucoup d'autres choses, elle signifie l'économie de millions de dollars."

J'approuve de tout cœur le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et le projet d'utiliser les grands lacs pendant l'été Par ce moyen, nous aurons une communication directe entre les provinces de l'est et celles de l'ouest, l'échange des produits pourra se faire promptement, et le gouvernement, ayant un contrôle complet sur les tarifs, pourra mettre le chemin en état d'avoir un trafic profitable immédiatement. Par la voie de l'Intercolonial et par celle des lacs, les ports de Montréal et de Québec en été, et les ports d'Halifax et de Saint-Jean en hiver, pourront soutenir la concurrence des routes américaines pour le transport des grains de l'ouest, même s'il fallait transporter les marchandises à perte sur l'Intercolonial, vu que nous pouvons nous refaire indirectement par l'augmentation de commerce d'importation et d'exportation que les ports canadiens de l'Atlantique recevront.

C'est là où l'on voit l'avantage d'un chemin qui est la propriété du gouvernement, car celui-ci peut réglementer les tarifs. Nos ports de mer en bénéficieront ; les armateurs, les commerçants, les ouvriers, les journaliers, les pêcheurs et les matelots, tous en retireront un bénéfice, mais ce n'est que par le prolongement de l'Intercolonial dans l'ouest qu'Halifax aura sa part. Le cultivateur y trouvera aussi un marché plus avantageux pour ses produits qu'il aura ainsi la chance de vendre à bon prix aux navires en partance. L'Intercolonial peut devenir, et il le demandera si le gouvernement abandonne son projet du Grand-Tronc-Pacifique, ce que j'espère sincèrement, le grand chemin national entre l'est et l'Ouest, avec Winnipeg au centre et Halifax à l'est comme un second New-York. Halifax est dans une excellente position géographique ; son port ne le cède à aucun autre sur la côte de l'Atlantique. Il est facile d'accès et est trois

cents milles plus proche de l'Angleterre que les ports de New-York, Boston et Portland. Tout ce qui manque à ses citoyens est un peu d'esprit d'entreprise. Les pêcheurs ont intérêt à ce que l'Intercolonial soit prolongé vers l'ouest et qu'Halifax soit le principal port de mer et le terminus dans l'est. Halifax sera un bon marché pour le poisson frais qui pourra être envoyé directement par l'Intercolonial jusque dans l'ouest sans subir de délais sur la route comme aujourd'hui. Si le gouvernement accepte l'avis de faire de l'Intercolonial le Grand Tronc du Canada en faisant disparaître plusieurs des courbes entre Québec et Moncton et en le construisant en ligne aussi droite que possible depuis Rimouski jusqu'à Newcastle, Nouveau-Brunswick. En redressant le chemin entre Moncton et Sackville, et entre Sackville et Les Mines, et en passant au sud des montagnes Cobequid, on peut, je crois, raccourcir d'au moins cent milles la distance entre Québec et Truro, et si l'on améliore les rampes et fait disparaître les courbes, je suis certain que le gouvernement admettra que l'avis que nous lui donnons repose sur les meilleurs motifs, et je dis en toute sincérité que le projet de prolonger l'Intercolonial à l'ouest et d'en faire le Grand Tronc du Canada devrait être adopté comme un projet sage, mais je considère comme une calamité nationale le projet soumis par le gouvernement de construire un autre chemin, le Grand-Tronc-Pacifique, et de détruire par là l'utilité de l'Intercolonial.

M. NORTHRUP : Je demande la permission de proposer un article dont le but est d'étendre une des conditions contenues dans le contrat.

L'article se lit comme suit :

Avant le début des opérations de construction sur la division de l'est tous les plans, devis, soumissions et contrats devront être soumis à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et approuvés par elle ; et nuls travaux ne seront non plus commencés sur la division de l'ouest avant que les plans, devis, soumissions et contrats n'aient été soumis et approuvés par le gouvernement.

J'ai basé cet article sur les articles 7 et 9 du contrat, qui disent qu'afin d'assurer la construction économique du chemin de fer, et pour la protection du gouvernement et de la compagnie, les devis seront soumis à l'approbation des ingénieurs des deux parties. L'amendement que je propose va plus loin que cela ; il dit que, non selement les devis, mais les plans et tracés devront être soumis à l'approbation des ingénieurs des deux parties, avant que l'on puisse commencer les travaux ou les donner à l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami sait que les plans et devis doivent être d'abord soumis au gouvernement, mais je ne vois aucune raison pour empêcher le gouvernement d'examiner les soumissions que la compagnie peut recevoir pour la construction de la division de l'ouest. Mon honorable ami sait que la compagnie est obligée de construire la division de l'ouest d'après un type bien connu, celui du chemin de fer du Grand Tronc entre Toronto et Montréal, et je crois que nous avons dans cette obligation une garantie suffisante que l'objet que mon honorable ami a en vue sera accompli.

M. NORTHRUP : Mon seul but est d'obtenir une protection aussi complète que possible, d'un côté pour le gouvernement qui garantit 75 pour cent du coût de construction de la division de l'ouest, et de l'autre côté pour la compagnie qui paie 3 pour cent d'intérêt sur le coût de la division de l'est. Mon amendement ne déroge pas aux principes posés dans le contrat : il va seulement un peu plus loin en appliquant l'examen aux soumissions ainsi qu'aux plans et devis.

M. REID (Grenville) : Le ministre de la Justice a dit que le tarif maximum pour les voyageurs sur le chemin de fer du Grand Tronc entre Toronto et Montréal, était de 3 cents dans la première classe et 2 cents dans la seconde. L'honorable ministre parlait-il du voyage entre le deux points seulement, ou ces taux s'appliquent-ils d'une station de l'autre le long de la ligne ? S'il a voulu parler des taux locaux, ces chiffres ne sont pas exacts.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les chiffres que jai donnés s'appliquaient seulement au transport direct entre Toronto et Montréal et vice versa, et si mon honorable ami veut examiner le statut, il verra qu'il n'y est question que de ce transport entre Montréal et Toronto. La question est de savoir maintenant si un tarif fixé par statut entre deux points ne s'applique pas aussi aux stations intermédiaires sur la route. J'ai pris bien soin de ne rien affirmer au sujet de ces stations, parce que, bien que l'on m'informe que le tarif y est plus élevé qu'entre Montréal et Toronto, je ne suis pas sûr cependant, qu'il le soit plus que le tarif fixé dans le statut. Le statut dit 3½ cents, et on m'informe que c'est le tarif pour les points intermédiaires, mais je veux qu'il soit bien compris que je n'ai pas de renseignements précis ni autorisés, excepté au sujet du tarif entre Montréal et Toronto. Dans ce dernier cas, j'ai obtenu mes renseignements de l'avocat du Grand Tronc et du statut.

M. REID (Grenville) : Les renseignements de l'honorable ministre sont corrects, je crois, quant aux tarifs entre les deux terminus. Mais j'avais compris ce matin, qu'il prétendait que le tarif maximum était de 3 cents par mille pour les stations intermédiaires, et comme je demeure sur la ligne du Grand Tronc je savais que cela n'était pas exact.

L'amendement (M. Northrup) est rejeté.

M. NORTHRUP : M. le président, je propose l'amendement suivant :

L'article 2 est amendé par l'insertion de ce qui suit :

21. Advenant toute suspension des travaux de construction sous l'empire de l'article 21 de la présente loi, ou advenant que ces travaux ne soient pas continués après cette suspension, nulle partie à ce traité ne pourra réclamer de dommages-intérêts ni d'indemnité contre l'autre, en raison de cette suspension de travaux ou de la non-réussite à les reprendre.

L'amendement est basé sur l'article 21 du bill, qui statue :

L'Exécutif aura toujours le pouvoir de suspendre la marche des travaux sur ladite division de l'est jusqu'à la prochaine session de la législature.

S'il arrive que par suite de la suspension des travaux, le Grand-Tronc-Pacifique soit privé d'un débouché vers l'est pendant une année ou deux, la compagnie pourrait s'adresser au gouvernement prétendant qu'au point de vue technique, elle a droit à une indemnité, en raison de ce délai provoqué par l'application de l'article 21. Si je propose cet amendement, c'est afin que la compagnie sache d'avance qu'elle ne saurait, en pareilles circonstances, prétendre à pareille compensation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai bien songé à établir une disposition de ce genre, sans, toutefois, avoir encore rien décidé à cet égard. Je demande donc à la Chambre de repousser l'amendement et si, après plus ample réflexion, je juge qu'il est convenable, je me réserve le droit de le remettre en délibération plus tard.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas réserver l'amendement maintenant ?

L'amendement est rejeté.

M. BARKER : Je propose l'amendement que voici :

Nonobstant toute disposition contenue dans la présente loi, la Compagnie du Grand Tronc du Canada ne pourra ni souscrire, ni acquérir, ni détenir d'actions, d'obligations, privilèges ou d'autres valeurs de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sans le consentement préalable de l'Exécutif.

Voici pourquoi je propose cet amendement. Comme on l'a répété au cours du débat, la Compagnie du Grand Tronc aura la haute-main sur le Grand-Tronc-Pacifique, et il n'est pas désirable, en pareilles circonstances, que le Grand Tronc ait plein pouvoir d'acquérir les actions et les valeurs privilégiées de la première compagnie, dont le produit doit être appliqué aux travaux de construction ou à l'achat du matériel roulant. Il ne s'agit pas ici des actions ordinaires, mais de l'application que le Grand-Tronc-Pacifique doit faire de ses actions et de ses valeurs privilégiées, dont le prix doit être acquitté, et le produit appliqué aux travaux de construction. Nous voulons que nulle acquisition ne puisse se faire par voie de convention intervenue entre les deux compagnies, sans être sanctionnée par l'Exécutif. C'est tout simplement mesure de prudence ; car lorsqu'il s'agit de deux compagnies identiques liées par la communauté d'intérêts, il importe que le pays dont l'intérêt est en quelque sorte opposé au leur soit protégé contre tout marché imprudent relativement à la vente des actions ou valeurs privilégiées de l'une ou de l'autre compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme je n'ai pas été en lieu d'étudier cet amendement et que je ne saurais dire sur-le-champ ce qui résulterait de son application, je dois faire la même réserve qu'à l'égard de l'amendement précédent et demander à la Chambre, en attendant, de le rejeter ; et si, après plus ample réflexion, je juge qu'il convient de l'adopter, je me réserve le droit de proposer son renvoi au comité, dans ce but.

M. BARKER : C'est fort juste.

L'amendement est rejeté.

M. BARKER : Je désire proposer un autre amendement. Je n'ai pu le soumettre au ministre de la Justice, puisque je viens à peine de le rédiger. Il se rattache à l'article 19 de la convention. Entre autres dispositions utiles, cet article statue sur la vérification des comptes du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que sur l'établissement d'une comptabilité distincte relativement aux transports de la division de l'ouest et de celles de l'est ; et en outre, il statue que le gouvernement veillera à ce qu'il y ait une répartition proportionnelle équitable des bénéfices réalisés sur les deux sections. Cette disposition consulte l'intérêt de l'Etat, puisque, sans cela, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait attribuer la plus grosse part des bénéfices à la section du chemin de fer qu'elle voudrait favoriser, dans son propre intérêt. Au moyen d'une rpéartition illégitime des charges et des prix de transport, elle pourrait attribuer les profits à la division de l'ouest, pendant que celle de l'est pourrait à peine équilibrer son budget, et ainsi le gouvernement ne recevrait pas de redevance, au cours des années où cette redevance serait abandonnée aux bénéfices réalisés. Il est aussi statué que s'il surgit quelque différend au sujet de la répartition des profits, le litige sera soumis à l'arbitrage, ou au conseil de la commission ; et j'approuve pleinement cette disposition. Je tiens, toutefois, à faire observer que le même litige peut surgir au sujet de la répartition des prix de transport direct entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Grand Tronc, et que cette dernière, ayant la haute-main sur les deux réseaux, pourrait s'attribuer une proposition illégitime des recettes provenant des transports effectués par les deux réseaux. Je propose donc l'insertion de la disposition suivante, à titre de paragraphe à l'article 2 :

Si le gouvernement est d'avis qu'à une époque quelconque de la continuation de toute obligation de l'Etat relativement à la division de l'ouest, ou pendant la durée du bail de la division de l'est, la répartition des recettes prove-

nant de l'échange des transports entre le réseau des chemins de fer de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et le réseau des chemins de fer de la Compagnie du Great Northern du Canada, ne s'est pas effectuée légitimement entre les deux compagnies, la question de cette répartition sera décidée par des arbitres nommés par le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc du Canada également, ainsi qu'il est stipulé relativement aux arbitres par le paragraphe 47 dudit traité, ou elle sera décidée par le conseil de la commission des chemins de fer, ainsi qu'il est stipulé dans l'article 19 dudit traité.

La procédure établie ici, relativement à la répartition des profits entre le Grand-Tronc-Pacifique et la Compagnie du Grand Tronc, est calquée sur celle adoptée par le gouvernement, pour les deux divisions du Grand-Tronc-Pacifique.

J'ai encore un autre amendement à proposer. L'article 19 statue que, dans le but de déterminer la répartition légitime des prix de transport direct entre la division de l'est et celle de l'ouest, le gouvernement sera autorisé à examiner les documents, contrats et registres de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je propose par mon amendement, d'ajouter un paragraphe portant que, relativement à toute matière se rattachant à l'exploitatiton des deux compagnies, le gouvernement sera autorisé à examiner les registres, papiers et pièces justificatives de la Compagnie du Grand Tronc. Le ministre de la Justice en conviendra, lorsqu'il s'agira de déterminer si la répartition des prix de transport s'est faite légitimement entre les sections de l'est et de l'ouest, tout comme entre les deux divisions et la Compagnie du Grand Tronc, c'est dans les bureaux de cette dernière compagnie qu'on trouvera les documents les plus importants et sans lesquels il serait absolument impossible de constater les faits. Il s'agit ici, bien entendu, uniquement de l'examen des documents de la compagnie se rattachant à ces matières en particulier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mes observations au sujet de l'amendement précédent s'appliquent encore ici. Je tiens à étudier la chose, me réservant le droit de remettre l'amendement en délibération plus tard.

On rejette l'amendement.

M. BARKER : Je propose maintenant l'autre amendement que j'ai mentionné. Je serais bien aise que le ministre de la Justice le mît à l'étude, comme les autres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La déclaration précédente s'applique encore ici. L'honorable député s'est-il demandé dans quelle mesure l'article 266 de la loi des chemins de fer serait appliqué au tarif commun? Je n'ai pas étudié la question.

M. BARKER : La Compagnie du Grand Tronc aura virtuellement la maîtrise des trois divisions du chemin de fer sur lesquelles s'effectueront les transports, et chaque division aura ses intérêts propres. Il ne s'agit pas ici de deux compagnies concurrentes, mais d'une seule compagnie, maîtresse des transports effectués sur les trois divisions, la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique, la division de l'est de la même compagnie et le réseau même du Grand Tronc. D'abord, le gouvernement sera intéressé dans la répartition des deux sections du Grand-Tronc-Pacifique ; il tiendra aussi à ce que ces deux sections obtiennent une part suffisante du trafic, contre le réseau même du Grand Tronc. Pareille disposition ne saurait figurer, fil mon avis, dans l'article 266 mentionné par le ministre.

Voici la teneur de mon amendement :

L'article 2 est modifié ainsi que suit : Le gouvernement aura le droit de faire l'examen de tous les livres de comptes, états, contrats, correspondance, pièces justificatives, connaissements et tous autres papiers et documents de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, dont l'examen pourra être jugé nécessaire dans le but d'étudier ou de décider toute question, matière ou chose quelconque se rattachant audit traité ou audit affermage, ou aux dispositions de la présente loi, ou relatives aux obligations ou engagements de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, intervenues en conformité desdits traité ou bail ou de la présente loi.

L'amendement est rejeté.

M. ROCHE (Marquette) : Je désire proposer un amendement se rattachant à l'article à l'étude, et je le fais avec d'autant plus de confiance que le gouvernement nous a déclaré qu'en construisant ce chemin de fer, il veut non seulement créer un débouché pour le trop-plein des transports de l'ouest, mais encore créer des moyens de transport économiques pour l'écoulement des produits de l'ouest vers les ports de mer canadiens.

Cet amendement se rattache aux tarifs à établir sur la ligne jusqu'à la tête du lac Supérieur, et il dispose que les prix de transport n'y seront pas supérieurs à ceux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Si je cite ici cette compagnie, c'est que, son tarif est inférieur à celui de toutes les lignes se dirigeant vers les lacs ; et qu'en outre, elle a obtenu des subventions en espèces sonnantes, tant du parlement fédéral que des législatures d'Ontario et du Manitoba. Le gouvernement de cette dernière province a le droit absolu de réglementer les tarifs ; tandis que le gouvernement fédéral, n'a ce droit de réglementation, qu'en théorie seulement, relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Pour mon propre compte, je n'attache pas trop d'importance à ce droit de réglementation, et je propose seulement que les prix de transport ne soient pas supérieurs à ceux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Lorsque le gouvernement du Manitoba fit l'acquisition des lignes du "Northern Pacific" au Manitoba et qu'il garantit les obligations pour la construction de la ligne à Port-Arthur et au Fort-William, il obtint, en retour, le droit

absolu de réglementer les prix de transport. A cette époque, le prix de transport du blé, de Winnipeg à Port-Arthur était de 14 cents par cent livres. Il y a un peu plus d'un an, en conformité de cette convention, ce prix fut réduit à 12 cents les cent livres. A dater du 1er septembre de cette année, le prix n'a plus été que de 10 cents. Je propose donc qu'il soit stipulé ici que le gouvernement n'exigera pas ou n'autorisera pas de prix supérieur à ceux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Il a été inséré dans la charte de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une disposition portant qu'elle ne pourra construire son chemin de fer dans un rayon de trente milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou du chemin de fer Canadien du Nord. Or, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les districts où il n'y a pas de concurrence, les cultivateurs seront à la merci de cette compagnie, à moins que le gouvernement n'ait un droit de réglementation réel. Sans doute, dans les districts où la concurrence existe, la nouvelle compagnie devra adapter ses prix de transport à ceux du chemin de fer Canadien du Nord ou du chemin de fer Canadien du Pacifique, sous peine de voir les transports lui échapper. Mais dans les districts à trente milles de distance, force sera bien aux cultivateurs de se contenter d'un prix moins élevé pour leur grain, si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exige un prix de transport exorbitant. Sans discuter davantage la question, je propose l'amendement de l'article 2 par l'insertion de ce qui suit :

Que dans le transport des marchandises, des ou vers les points situés sur ladite division de l'ouest par voie du lac Supérieur, soit que ces transports s'effectuent entre certains points au Canada, ou qu'il s'agisse d'exportations ou d'importations, les prix de transport établis par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne seront pas supérieurs aux prix les moins élevés alors fixés par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord sur les mêmes transports par voie du lac Supérieur entre les mêmes points ou des points correspondants.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'hésiterais beaucoup à accepter cet amendement ; car, il aurait pour résultat de restreindre le pouvoir de réglementation que la commission des chemins de fer et le gouvernement possèdent actuellement, relativement aux prix du transport.

M. CLARKE : A quel égard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est qu'en adoptant cet amendement, nous nous engageons à assimiler nos tarifs à ceux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

M. ROCHE (Marquette) : Le tarif maximum.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous serons en mesure de faire davantage, et je me réserve ce droit.

M. DAVIS : A mon avis, cette résolution ne vise qu'à capter la confiance populaire. On le sait, les commissaires des chemins de fer ont le droit de réglementer les tarifs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et même ceux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, nonobstant tout ce que l'honorable député nous a dit au sujet de la convention conclue par le gouvernement du Manitoba, relativement à la construction de ce chemin de fer, ou de l'achat de l'autre voie ferrée. La commission des chemins de fer ne tolérera pas que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique établisse des prix de transport supérieurs à ceux du chemin de fer Canadien du Nord. Puisque nous créons cette commission, dans le but de réglementer les tarifs, il est inutile de statuer ici sur un tarif maximum. Il faut donc abandonner à la commission le soin de régler cette question; si elle ne s'en occupe pas, elle manque à son devoir et ne répond pas à l'intention qui a présidée à sa formation. Je répète que, en dépit du marché conclu entre le gouvernement manitobain et le Canadien du Nord, la compagnie n'en aura pas moins le droit de réglementer le tarif à sa discrétion, non seulement sur ce chemin de fer, au meilleur de son jugement, mais également sur le Canadien du Pacifique. Pour ma part je consens à laisser décider cette affaire par la commission.

M. BOYD : L'honorable député (M. Davis) dit que cette motion ne tend qu'à capter la confiance populaire, et je m'étonne qu'instruit à la lumière des événements passés, et connaissant la lutte que la province du Manitoba a soutenue contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, relativement à la question des prix de transport, il soutienne que cette motion est inutile. Voilà des années que nous luttons pour obtenir le droit de réglementer les tarifs, et nous savons apprécier à sa juste valeur le pouvoir que nous possédons. Le ministre des Chemins nous a dit, au cours du débat, que, bien que la commission ait le pouvoir de réglementer les tarifs, il n'est guère probable qu'elle relève les prix maxima. Tout ce que nous demandons, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique n'établisse point de prix de transport supérieurs à ceux du chemin de fer Canadien du Nord entre les points correspondants.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas encore adopté les prix de la compagnie du chemin de fer du Nord, sauf aux points de concurrence. Ailleurs, elle exige 14 cents.

Il y a un an le gouvernement du Manitoba a demandé à la Compagnie du chemin de fer du Nord d'abaisser ses prix de 14 à 12 cents par 100 livres ; et la Compagnie a prétendu qu'elle était dans l'impuissance de le faire. Le 1er septembre, le gouvernement lui demanda d'abaisser ses prix à 10 cents, et il reçut encore la même réponse négative. Au cours des dernières élections au

Manitoba, les libéraux ont répété sur tous les tons que le parti conservateur ne cherchait qu'à se créer de la popularité ; et une fois arrivé au pouvoir, ce parti, fidèle à ses promesses comme toujours, obtint de la compagnie l'abaissement des prix à 10 cents les cent livres. L'honorable député de la Saskatchewan a donc bien mauvaise grâce de faire pareille assertion, en présence de cette attitude du parti conservateur ; car c'est grâce à cette attitude que l'année dernière, les cultivateurs du Manitoba ont été en mesure de réaliser, sur leurs récolte et leurs importations, une économie de plus d'un million et demi de dollars. Tout ce que nous demandons aujourd'hui, c'est que les prix de transport de la nouvelle compagnie ne soient pas supérieurs à ceux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Cette concession répondrait aux vœux des habitants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et contribuerait à rendre cette mesure bien plus acceptable qu'elle ne l'est aujourd'hui.

M. DAVIS : Relativement au traité intervenu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de la construction de ces lignes, l'honorable député a oublié de nous dire que le gouvernement du Manitoba est responsable et qu'il s'est réservé le pouvoir de réglementer les tarifs. Il se fait un règlement de comptes tous les deux ans, et si alors, les prix de transport sont abaissés au point de ne pouvoir être rémunérateurs——

M. BOYD : Tout le monde sait cela.

M. DAVIS : L'honorable député le saura encore mieux dans deux ans d'ici, lorsque ce règlement de comptes s'effectuera. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord se déclare impuissante à faire ses transports à 5 cents le boisseau ; mais elle ajoute qu'elle y consentira, si le gouvernement du Manitoba s'engage à combler le déficit créé par cette réforme. Ces messieurs de la gauche demandent à grands cris aujourd'hui la réforme des tarifs de chemins de fer, oubliant que ce sont eux qui ont créé ce monopole ; et maintenant que le gouvernement est en voie de remédier à la situation, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même abaisse ses prix de transport, mais elle a attendu pour le faire que la Chambre eût été saisie du bill à l'étude.

Elle n'a pas fait opéré cette réforme, lorsque le parlement était saisi de la loi relative au Manitoba. C'est qu'elle comprend qu'il lui importe d'accaparer les transports avant l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a rien de commun entre l'initiative prise par le gouvernement du Manitoba et la proposition à l'étude. Quand on fait les transports à cinq cents le boisseau, il faut combler l'écart. Aux prochaines élections, l'honorable député se convaincra que les électeurs comprennent la situation.

M. BOYD : L'honorable député semble croire qu'on ne comprend point la nature des pouvoirs dont le gouvernement du Manitoba est revêtu, au sujet de la réglementation des tarifs de chemin de fer. Si le gouvernement ordonne l'abaissement des prix de transport du grain au-dessous de dix cents les cent livres, c'est lui qui comble le déficit ; mais jusque là, c'est la compagnie qui supporte les pertes. Le gouvernement a son propre auditeur dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, qui lui transmet un rapport hebdomadaire, et aussi le gouvernement est tout aussi bien renseigné sur les affaires de la compagnie que l'est le président même de cette compagnie.

Relativement au monopole qu'aurait exercé la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il faut dire que la situation n'est plus la même qu'en 1880. Malgré ce monopole si désastreux, au dire de l'honorable député, il n'en est pas moins vrai qu'il y a des centaines de mille habitants aujourd'hui dans l'ouest. Ce matin même, le " Citizen " affirme que la récolte du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest atteindra le chiffre de $45,000,000. En dépit de ce monopole, nombre de gens, au lieu d'occuper aujourd'hui des situations inférieures dans les anciennes provinces, sont allés s'établir dans l'ouest, où ils ont amassé une fortune. Sans ce chemin de fer l'honorable député serait peut-être, aussi bien que moi-même, obligé de travailler pour un maigre salaire dans quelque coin d'une province de l'est. Il ne faut donc pas l'oublier, c'est grâce à cette compagnie que des centaines de mille personnes ont pu améliorer leur situation sociale.

M. DAVIS : L'honorable député nous dit que d'après le Citizen, la récolte de l'ouest atteindra cette année, le chiffre de $45,000,000 ; mais je lui ferai observer que, n'eût été le monopole sous lequel gémit le pays, cette richesse se serait élevée à $200,000,000. La Compagnie du Pacifique Canadien a découragé l'immigration vers l'ouest. Je rappellerai à l'honorable député, qui est si ardent admirateur de la compagnie et du gouvernement du Manitoba, que lorsqu'elle a proposé à ce dernier un marché bien plus avantageux que celui conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le gouvernement a rejeté l'offre du Pacifique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour couper court à cette digression et revenir à la question qui fait le fond de cet amendement, essayons de bien en saisir la portée. Cet amendement tend à assimiler les prix de transport du Grand-Tronc-Pacifique à ceux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Il est possible que, d'après la convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la compagnie en question, le gouvernement fixe un prix de transport de 5 cents qui serait ruineux. En pareilles circonstances, le gouvernement

du Manitoba garantit la compagnie de toute perte qu'elle pourrait subir. Cette proposition tendrait donc à sanctionner un principe d'où découlerait peut-être une grave injustice.

M. ROCHE (Marquette): Il n'est guère probable que le gouvernement du Manitoba établisse un prix de transport qui tournerait à son détriment.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut bien parer à toute éventualité possible.

M. ROCHE (Marquette) : Comme l'a fait observer le député de Macdonald (M. Boyd) le gouvernement n'est responsable des pertes subies par le chemin de fer que si le prix du transport est abaissé au-dessous de 10 cents par 100 livres ; et il n'est guère croyable que le gouvernement impose ainsi à la province un sacrifie de plusieurs centaines de mille dollars. Au dire du député de la Saskatchewan, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ferait ses transports à perte, au prix de 10 cents par 100 livres ; et alors je le demande, comment ce nouveau réseau pourra-t-il transporter le grain jusqu'à Saint-Jean, à 11½ cents, comme le prétendent le ministre de l'Intérieur et l'expert du gouvernement (M. Charlton), c'est-à-dire pour 5.61 cents par boisseau, de Winnipeg à Québec et pour 6.5 cents de Brandon à Québec ?

Si le chemin de fer Canadien du Nord transporte à perte le grain de Winnipeg, au Fort-William pour 6 cents le boisseau, est-il croyable que le nouveau réseau puisse faire ses transports aux prix indiqués par ces messieurs ? Le député de la Saskatchewan affirme bien à tort que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a abaissé ses prix de transport, parce que le gouvernement a saisi le parlement du bill du Grand-Tronc-Pacifique. Il se garde d'attribuer le fait à l'abaissement des prix effectué par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le 1er septembre.

L'honorable député prétend-il que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique puisse faire une exploitation fructueuse, lorsque la compagnie rivale transporte le grain à un prix inférieur de 4 cents par 100 livres au taux primitif ?

M. DAVIS : Il y avait plus de grain à transporter l'année dernière, que les compagnies ne le pouvaient faire.

M. ROCHE (Marquette) : Cette année, le réseau de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord est en pleine exploitation. L'année dernière, la première année de son exploitation, elle a transporté plus de 11,000,000 de boisseaux, et ses transports s'accroîtront de beaucoup cette année. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a compris la chose et voilà pourquoi elle a abaissé son tarif, et non pas parce que le gouvernement a saisi la Chambre du bill en discussion. Voici un bill portant construction d'un réseau qui ne sera terminé, de l'avis de la droite, que dans sept ans d'ici, et cependant l'honorable député nous dit que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a abaissé ses prix de transport, par crainte de la concurrence de ce réseau. Voilà qui prouve bien l'absurdité de sa prétention. Il est singulier qu'aucun député de la gauche ne puisse formuler son avis ici, sans qu'on lui impute des motifs inavouables ; mais, du reste, de la part de l'honorable député, ces accusations n'ont rien d'étonnant. Si le gouvernement est convaincu, comme il l'affirme, qu'il est possible de transporter le grain de Winnipeg à Québec pour cinq ou six cents le boisseau, l'amendement proposé est fort légitime.

Dans l'amendement, il ne s'agit que du transport du grain vers les grands lacs, et pour mon propre compte, je l'avoue, je ne crois guère que le chemin de fer projeté serve de route pour le transport des grains, à l'est des lacs.

M. DAVIS : L'honorable député pourrait-il nous dire pourquoi la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas abaissé son tarif l'année dernière ?

M. ROCHE (Marquette) : C'est parce que le chemin de fer Canadien du Nord n'a été en exploitation que fort tard, l'année dernière.

M. DAVIS : Voilà nombre d'années que le chemin de fer Canadien du Pacifique est en exploitation, et son prix de transport à toujours été maintenu à 14 cents, prix vraiment exorbitant. L'année dernière, le transport du grain du Manitoba vers les grands lacs, sur un parcours de 431 milles, coûtait huit cents le boisseau, tandis que, de Buffalo à New-York, sur un parcours à peu près similaire, le prix était environ de moitié moins élevé. Malgré la concurrence du chemin de fer Canadien du Nord, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas abaissé son tarif, l'année dernière, et cela parce que les deux chemins de fer ne suffisaient pas aux transports. Mais depuis qu'elle sait que le Grand-Tronc-Pacifique doit lui faire concurrence, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a fait volte-face et a songé sérieusement à réformer son tarif. Si l'honorable député a assisté à la séance d'hier, il doit savoir que ses collègues de la gauche ont répété, au cours du débat, que le Grand-Tronc-Pacifique transporterait le grain du Manitoba à Portland, par voie de Chicago. Je leur ai fait comprendre tout le ridicule de cette prétention, puisque la route de Chicago est de plusieurs centaines de milles plus éloignée des ports de l'Atlantique que la nouvelle ligne. L'argumentation des conservateurs, hier, est en contradiction avec la prétention formulée par le député de Marquette.

M. MACLEAN : Cet amendement est un moyen détourné qu'on prend pour obtenir un prix maximum. Je me suis efforcé de faire établir des prix maximum dans le bill de la commission des chemins de fer, sans avoir réussi, et voici une bonne occasion qui se présente, pour faire consacrer ce principe dans le bill à l'étude. Au Manitoba, en raison du traité intervenu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, il existe un prix uniforme de trois cents pour le transport des voyageurs, tandis que dans la province d'Ontario, le prix oscille entre trois et quatre cents. Cet amendement obligera la Compagnie du Grand Tronc au Nord-Ouest de fixer le prix de transport des voyageurs à trois cents au plus, prix qu'elle n'accorde pas encore aux populations de l'ouest.

M. KEMP : Au cours du débat sur cet amendement, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), a jugé bon de s'absenter de la Chambre. S'il fut demeuré, il aurait été en lieu de répondre au député de la Saskatchewan, car l'honorable député (M. Charlton) a prétendu que le transport du grain peut se faire, de Québec à Brandon, pour un peu plus de six cents le boisseau.

M. DAVIS : Que l'honorable député compare les prix établis sur le Grand-Tronc-Pacifique, avec ceux en vigueur sur ce chemin de fer du Manitoba, et il y trouvera la réponse à sa question.

M. ROCHE (Marquette) : La tarification du chemin de fer Canadien du Nord est inférieure à celle de tout autre chemin de fer du continent.

M. KEMP : La question de la tarification ne saurait expliquer la divergence de vues entre le député de Norfolk-nord et le député de la Sasktachewan. Le traité intervenu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord stipule l'abaissement du tarif non seulement pour le transport des grains du Manitoba et du Nord-Ouest vers les lacs, mais, en outre, pour les grains importés, et cette résolution couvre tout le terrain. Si le gouvernement veut conférer un avantage précieux aux populations du Nord-Ouest, qu'il adopte la résolution à l'étude. Le chemin de fer Canadien du Nord, de Winnipeg à la tête des lacs, a des pentes d'un demi par cent, précisément les mêmes déclivités que le député de Norfolk-nord veut employer sur le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Québec, afin d'en faire un chemin de fer de premier ordre pour les transports du grain. Parce que le prix de transport est de 10 cents sur le chemin de fer Canadien du Nord, il ne s'ensuit nullement que le gouvernement du Manitoba devra combler le déficit, en payant l'intérêt sur les obligations de ce chemin de fer. Cette résolution ne vise nullement à capter la confiance populaire. Elle tend à favoriser les cultivateurs et les consommateurs du Nord-Ouest, et les députés de l'ouest devraient user de leur influence auprès du cabinet pour l'engager à l'accepter. La commission des chemins de fer aura le droit de réglementer les prix de transport, mais en réglementant ceux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, elle tiendra compte de la convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et cette compagnie, sur laquelle il a la haute-main. Il est possible que la commission des chemins de fer assimile le tarif du Grand-Tronc-Pacifique, à celui du chemin de fer Canadien du Pacifique, et c'est pour parer à ce danger que cette résolution est présentée.

M. DAVIS : Il n'y a pas d'analogie possible entre un chemin de fer transcontinental et le chemin de fer Canadien du Nord, qui traverse simplement les Territoires du Nord-Ouest et pénètre dans la province du Manitoba. C'est un chemin de fer en exploitation pendant six mois, pénétrant jusqu'à la tête des lacs. Il n'a aucun raccordement avec l'est ; il ne transporte presque pas de voyageurs ; bref, c'est un chemin de fer d'intérêt local, faisant le transport du grain. Ses recettes atteignent à peine la motié de celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que sa puissance de traction soit pleinement utilisée pour le transport du blé durant la période d'engorgement du trafic.

M. SPROULE : Si, dans des conditions aussi défavorables, le chemin de fer Canadien du Nord fait une exploitation lucrative, à plus forte raison, un chemin de fer situé dans des conditions plus favorables pourrait réaliser d'aussi bons résultats.

M. SCOTT : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord déclare que son exploitation n'est pas rémunératrice, à ces prix.

M. BOYD : Nous savons le contraire.

M. SPROULE : A l'encontre de l'allégation de l'honorable député, je puis citer le témoignage des journaux de Winnipeg qui déclarent que l'exploitation de ce chemin de fer à ces prix, est lucrative, et que le gouvernement du Manitoba ne craint nullement que la compagnie en question manque aux obligations du traité. Le ministre de la Justice prétend que cet amendement tend à assimiler les prix de transport du Grand-Tronc-Pacifique, à ceux du chemin de fer Canadien du Nord. Si j'interprète bien cet amendement, il affirme que les prix établis par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne seront pas supérieurs à ceux en vigueur sur le chemin de fer Canadien du Nord. La compagnie pourra abaisser ses prix à son gré. Le ministre affirme aussi que cet amendement empêcherait la commission des chemins de fer de réglementer les prix de transport. Si je ne me trompe, la commission n'a pas le pouvoir de relever les tarifs, et cet amendement ne l'empêche-

rait nullement d'abaisser les prix de transport, si, après enquête faite, elle constatait que ce chemin de fer pourrait faire ses transports à un prix inférieur à celui en vigueur sur le chemin de fer Canadien du Nord. Ceux qui ont la haute-main sur ce dernier chemin de fer ont tellement à cœur l'intérêt du pays qu'ils s'efforceront de réduire les taxes de transport dans la limite compatible avec les obligations auxquelles la compagnie doit faire face. Il importe donc d'adopter cette résolution portant que les prix de transport établis sur ce réseau ne seront jamais supérieurs à ceux en vogue sur le chemin de fer Canadien du Nord.

M. SCOTT : Il n'y a guère lieu de craindre que le Grand-Tronc-Pacifique établisse des prix de transport supérieurs à ceux de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Au sujet de la convention intervenue avec le gouvernement du Manitoba, il y est stipulé que lorsque la compagnie aura effectué une réduction égale à quatre cents par cent livres sur le transport du grain et des abaissements de taxes correspondants sur les autres transports, alors le gouvernement du Manitoba, sera tenu de combler le déficit survenu dans l'exploitation de la voie ferrée.

M. DAVIS : Voici ce qui est stipulé dans l'article 10 de cette convention intervenue avec le gouvernement du Manitoba, au sujet du prix de transport des voyageurs :

A dater du jour où la présente convention deviendra exécutoire, la compagnie abaissera le prix de transport des voyageurs au Manitoba à un chiffre non supérieur à trois cents, par voyageur, par mille.

Le député d'York-est (M. Maclean) en suggérant l'établissement d'un prix de transport de deux centins, aurait pu se rappeler qu'en vertu de la convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la compagnie en question, le prix maximum est fixé à trois centins. Ce prix s'applique à la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le gouvernement du Manitoba a donné sa garantie pour une somme fort importante, relativement à la construction du chemin de fer Canadien du Nord, et bien qu'il connût parfaitement la situation du pays, il n'a pas jugé utile d'établir une taxe de transport inférieure à trois centins.

M. MACLEAN : Le gouvernement a voulu réduire la taxe de quatre cents à trois cents, et il y a réussi.

M. DAVIS : Quelle est la compagnie qui exigerait quatre cents ?

M. MACLEAN : C'est la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la convention en question eut pour résultat d'abaisser le prix à trois cents.

M. DAVIS : Puisque cette compagnie avait fixé à quatre cents le prix de transport, cela vient à l'appui de la thèse de mes honorables collègues de la droite qui prétendent que le prix de transport des voyageurs au Nord-Ouest était trop élevé. L'honorable député ne nie point que la commission des chemins de fer ait le droit absolu de réglementer les prix de transport sur le chemin de fer Canadien du Nord. Le chef de l'opposition, dans la proposition qu'il a présentée, à titre d'alternative, veut que toutes les autres compagnies aient droit de parcours sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Si le gouvernement du Manitoba avait la haute-main sur ce chemin de fer, le chef de l'oppositon n'aurait pas formulé une proposition inutile. Le gouvernement n'a pas le pouvoir d'abaisser les taxes de transport et, s'il le fait, il en paie la façon, et le règlement de comptes s'effectue tous les deux ans. Relisons l'article du contrat en question :

Toutefois, cette moins-value, si elle existe, sera constatée à la fin de chaque période de deux années, à dater du 1er octobre 1901, et toute plus-value, constatée pour l'une ou l'autre année de telle période, sera, au besoin, appliquée à la réduction de toute moins-value survenue au cours de l'autre année de cette période ; mais chaque période de deux ans, sera, pour les fins des présentes, considérée comme distincte de chaque autre période.

Rien ne prouve comment la proposition à l'étude serait applicable au Manitoba, puisqu'il ne s'est pas encore effectué de règlement de comptes entre la compagnie en question et la province du Manitoba, et que nul ne sait si le gouvernement devra combler le déficit.

M. SPROULE : Est-ce que la compagnie ne transmet pas au gouvernement des états mensuels de ses recettes et de ses dépenses? Les charges fixes sont connues et il est facile de constater si la compagnie est en mesure de faire face à ses obligations.

M. DAVIS : Alors, l'honorable député est mieux renseigné à cet égard, que ne l'est M. Roblin, car ces états n'ont pas été publiés. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, sous l'empire de la convention en question, peut employer autant de fonctionnaires qu'elle le désire et consacrer à l'amélioration du chemin de fer autant de fonds qu'elle le juge à propos. Il ne s'est pas encore effectué de règlement de comptes entre le gouvernement du Manitoba et cette compagnie, et par conséquent nul ne saurait dire ce qui en sera, tant que ce règlement n'aura pas eu lieu. Il n'y a guère de doute que la province aura à combler le déficit.

M. BOYD : L'honorable préopinant (M. Davis) connaît évidemment mieux la question que les meilleurs avocats canadiens que la province du Manitoba a consultés lors de la ratification de ce contrat.

Tout ce qu'on a lu à ce sujet corrobore ma déclaration. Tant que le transport du blé n'aura pas été réduit de 14 à 10 cents et que les tarifs applicables aux autres

marchandises et produits n'aura pas été diminué de 15 pour 100, la province du Manitoba n'aura rien à payer.

M. SCOTT : L'expérience est-elle terminée ? S'il y a un déficit à l'expiration de deux années, est-ce que le Manitoba sera obligé de le combler ?

M. BOYD : Oui ; mais il y a des conditions.

M. SCOTT : Et ces conditions, ont-elles été remplies ?

M. BOYD : La province du Manitoba a un vérificateur qui exerce certains devoirs de surveillance et de contrôle et qui sait quand il y aura un déficit.

M. DAVIS : C'est là s'aventurer sur un terrain dangereux.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BOYD : J'aimerais savoir qui a la parole. Il est évident que cette question est très embarrassante pour mes interrupteurs, si j'en juge par l'excitation qu'elle leur cause. Tout ce qu'ils ont à faire c'est de rester silencieux, de garder leur sang-froid et de voter contre l'amendement.

L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) demande pourquoi nous imposerions à cette compagnie des obligations dont le chemin de fer Canadien du Pacifique a été exempté. Mais, c'est précisément pour ne pas commettre l'erreur dont nous avons souffert que nous proposons cet amendement. Pour effectuer le transport du grain sur un parcours de 450 milles dans la province d'Ontario—et c'est la distance qu'il y a de Winnipeg à Port-Arthur—le Grand Tronc exige aujourd'hui 14 cents pour 100 livres. C'est pour empêcher la mise en vigueur de pareils tarifs dans la province du Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest que nous proposons cet amendement.

Mon honorable ami (M. Davis) accuse en outre les membres de la gauche d'avoir argumenté toute l'après-midi pour convaincre la Chambre que le Grand Tronc transporterait le grain par Chicago. Pas un seul d'entre nous n'a fait semblable assertion ; mais nous avons dit que ce chemin de fer pénétrait dans le Manitoba en passant par les Etats-Unis et qu'il transporterait le grain jusqu'à Duluth, et ensuite, par la voie du lac Supérieur dans la province d'Ontario, et de là jusqu'à Portland, qui est le terminus actuel de son réseau. Voilà ce que le Grand Tronc peut faire et ce qu'il fera, suivant nous.

Tout ce que nous demandons c'est que le gouvernement accepte ou rejette cet amendement. Les députés ministériels des Territoires du Nord-Ouest auront alors l'occasion de se lever et d'enregistrer leur vote.

M. SCOTT : J'ai posé à mon honorable ami une question très loyale et j'espère qu'il y répondra, j'aimerais savoir si le "Canadian Northern Railway" s'est déjà adressé à la province du Manitoba pour lui demander de combler les déficits que l'abaissement des tarifs peut avoir produits.

M. BOYD : Voilà une question qui, depuis deux années, préocupe fort presque tous les libéraux du Manitoba. Leur organe, le Free Press, ne parle pas d'autre chose. Je répondrai à mon honorable ami qu'une semblable demande n'a pas été faite et que la province a, dans les bureaux du "Canadian Northern Railway," un vérificateur de son choix qui connaît aussi bien la situation de la compagnie et l'effet de ces tarifs que n'importe quel membre du bureau d'administration du "Canadian Northern Railway".

M. BLAIN : Je suis certain que la population de l'ouest sera fort désappointée d'apprendre que les honorables députés de la Saskatchewan (M. Davis) et de l'Assiniboïa (M. Scott) ont combattu cette proposition.

M. SPROULE : Non, car elle les connaît.

M. BLAIN : Depuis la première session de cette législature, en 1900, ces deux députés n'ont cessé de se plaindre de la façon dont la chemin de fer Canadien du Pacifique traitait la population de l'ouest. Cependant, ils n'ont pas craint de blâmer le gouvernement du Manitoba lorsque ce dernier a conclu avec le "Canadian Northern Railway" un arrangement dont l'objet était d'abaisser les tarifs de transports. En vérité, il me semble bien difficile de les satisfaire.

M. SCOTT : Sur quoi se base mon honorable ami pour faire une pareille assertion ?

M. BLAIN : Mais sur vos actes et vos paroles. Je le répète, personne n'a dénoncé avec plus de persistance que mes deux honorables amis le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils se plaignaient que cette puissante compagnie était sans égards pour la population de l'ouest, oubliant que le Canada occidental doit son développement à cette grande voie ferrée.

M. SCOTT : Mon honorable ami a dit en outre que le député de la Saskatchewan et moi-même avions dénoncé le gouvernement du Manitoba parce qu'il avait conclu avec Mackenzie et Mann un arrangement destiné à abaisser les tarifs. Je lui demanderai sur quelle preuve il s'appuie.

M. BLAIN : S'il est possible à mon honorable ami de se contenir un instant, je vais le lui dire. Ces deux représentants de l'ouest ont combattu le gouvernement du Manitoba et, aux dernières élections générales le journal de mon honorable ami (M. Scott) a condamné la politique de l'administration Roblin. Quelle était la principale question en jeu? L'abaissement des tarifs.

M. SCOTT : Je dirai——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BLAIN : S'il a une question à me poser, je permettrai à mon bouillant et frétillant ami de m'interrompre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Peel (M. Blain) a la parole et personne n'a le droit de l'interrompre sans son consentement.

M. BLAIN : Je suis prêt à répondre si l'honorable député veut bien ne pas faire un discours à chaque fois qu'il pose une question.

M. SCOTT : Mon honorable ami peut-il produire le numéro du journal sur lequel il s'appuie?

M. BLAIN : L'honorable député va-t-il soutenir qu'il n'a pas combattu le gouvernement du Manitoba aux dernières élections?

M. SCOTT : Je vous demande de produire la preuve de vos assertions.

M. BLAIN : L'honorable député a-t-il combattu le gouvernement du Manitoba aux élections qui ont eu lieu il y a quelques mois ou l'a-t-il appuyé?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que les deux honorables députés feraient mieux de prononcer leur discours l'un après l'autre.

M. BLAIN : J'abonde dans votre sens, M. le Président, mais je suis l'offensé.

Je disais donc que la population de l'ouest serait très surprise d'apprendre que les deux députés que je viens de nommer se sont opposés à un amendement dont l'objet était de lui assurer des tarifs plus avantageux.

L'honorable député de la Saskatchewan a parlé du contre-projet du chef de l'opposition. Il serait peut-être surpris d'apprendre que lui-même l'a approuvé en tout point. Permettez-moi de lire les paroles qu'il prononçait à la dernière session :

> Je crois que le gouvernement a eu tort de ne pas acheter la majorité des actions du Canada-Atlantique il y a quelque temps.

Voilà la déclaration qu'il faisait au cours de la dernière session. L'honorable député de la Saskatchewan blâmait le gouvernement de ne pas avoir acheté le Canada-Atlantique. Cependant, lorsque le chef de l'opposition demande au gouvernement d'acheter ce même chemin de fer et présente un amendement dont l'adoption résoudrait pour l'ouest le problème du transport, l'honorable député de la Saskatchewan se déjuge et vote contre cette proposition.

Il ajoutait :

> L'Intercolonial aurait dû être prolongé depuis Montréal jusqu'à Port-Harbour——

M. CLARKE : Qui dit cela?

M. BLAIN : L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis)——

> —afin de relier les grands lacs au littoral de l'Atlantique. Je crois également que nous devrions prolonger cette voie ferrée jusqu'à la côte du Pacifique, en partant directement de la ville de Québec——

Je cite les Débats de l'an dernier, page 3693, version française. Voilà ce que disait mon honorable ami. Mais cela ne l'a pas empêché de voter contre la motion de l'honorable député de Macdonald (M. Boyd). Permettez-moi de continuer ma lecture :

> —nous aurons alors une voie ferrée ininterrompue passant par le cœur des territoires du nord et aboutissant à l'une de ses extrémités à un port océanique ouvert toute l'année durant à la navigation, et à l'autre extrémité à un autre port qui serait libre neuf ou dix mois de l'année ou, en poussant plus loin, à un port de mer libre l'année entière. Ce serait la principale artère commerciale et elle serait uniquement sous la dépendance du peuple canadien.

C'est une approbation complète de la politique du chef de l'opposition. En vérité, il est bien difficile de contenter ces gens-là. Si le gouvernement du Manitoba fait quelque chose pour la population de l'ouest, ils le condamnent, et si un membre de la gauche, ainsi que l'a fait cet après-midi l'honorable député de Marquette, saisit la Chambre d'une motion dont l'objet est d'assurer à la population des tarifs plus avantageux, ils trouvent encore à redire. Rien ne peut les contenter. Leur seul désir est de maintenir leur parti au pouvoir. Ils demandent au gouvernement et aux chemins de fer d'abaisser les tarifs de transport et cependant—chose étonnante ; car ils doivent savoir que leurs paroles seront lues par leurs électeurs—ils ne craignent pas de se prononcer et de voter contre une proposition excellente et même de blâmer le député qui l'a présentée en disant qu'il n'agit que pour des fins de parti——

M. KEMP : Et qu'il joue la comédie.

M. BLAIN : Oui, ainsi que me le rappelle l'honorable député de Toronto, ils accusent l'auteur de cette proposition de jouer la comédie.

Ce qui me surprend le plus, c'est l'attitude de l'honorable député de la Saskatchewan qui, à la dernière session—je viens de vous lire sa déclaration—demandait au gouvernement d'acheter la ligne du Canada Atlantique et de la prolonger jusqu'aux rivages du Pacifique de manière à créer une grande artère dont l'établissement abaisserait les tarifs de transport. Cependant, il ne craint pas aujourd'hui de condamner une motion aussi opportune et de dénoncer le député qui en saisit la Chambre.

M. SCOTT : Il me semble que l'expérience parlementaire de l'honorable député de Peel (M. Blain) aurait dû lui conseiller de ne rien avancer sans fournir ses preuves. Il a commencé par affirmer carrément que l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) et moi avions combattu l'arrangement que le premier ministre du Manitoba a effectué avec le "Canadian Northern Railway", il y a une couple d'années. Lorsque

je l'ai pris à part à ce sujet, il a répondu, sans d'ailleurs fournir aucune preuve à l'appui de son assertion, qu'un journal dont les intérêts me touchent de près a combattu le gouvernement du Manitoba. Je défie l'honorable député d'apporter la preuve de ses dires. Il me semble que pour faire des déclarations de cette nature, il faut avoir au moins un semblant da raison.

M. SPROULE : L'honorable député nie-t-il qu'il ait combattu le gouvernement du Manitoba ?

M. SCOTT : L'an dernier, l'honorable député de Peel (M. Blain) était moins imprudent lorsqu'il portait la parole dans le Nord-Ouest. Il apportait avec lui ce qu'il appelait les preuves de ses assertions et il exhibait sur les tréteaux des ustensiles qui lui servaient de pièces justificatives.

Une VOIX : Qu'est-ce que c'était ?

M. SCOTT : Je n'ai pas besoin d'en informer la Chambre et le pays. Cela est assez notoire. Tout le monde sait que les affirmations que l'honorable député a faites l'automne dernier ne reposaient sur aucune base solide et quelques-uns de mes amis m'ont reproché de perdre mon temps à contredire les accusations qu'il lançait du haut des tribunes politiques du Nord-Ouest.

Encore une fois, je défie l'honorable député d'apporter l'ombre d'une preuve à l'appui de son assertion et d'établir que j'ai combattu l'arrangement intervenu entre le premier ministre (M. Roblin), et le gouvernement du Manitoba. Je le défie de plus de produire un seul numéro du journal dans les colonnes duquel, d'après lui, j'aurais dénoncé le premier ministre du Manitoba au cours de la dernière campagne électorale.

Je ne dirait qu'un mot de l'amendement qui nous est soumis. J'ai déjà déclaré que si je croyais qu'il pût être de quelque utilité, je n'appuierais pas le projet d'un nouveau transcontinental. Lorsque cette grande voie ferrée sera construite, en vertu du présent contrat, les tarifs en vigueur seront beaucoup plus bas que ceux que le "Canadian Northern Railway" applique aujourd'hui et pourra jamais établir.

Une clause du contrat assure la construction du nouveau transcontinental au plus bas prix possible. Il n'y a pas à redouter la majoration des actions ou l'accumulation de dettes excessives; enfin l'agiotage ne pourra pas avoir ses coudées franches pour soutirer des dividendes frauduleux, comme je l'ai fait observer lorsque j'ai discuté les articles de ce contrat lors de la deuxième délibération. En outre, la commission des chemins de fer que le parlement a eu la bonne idée de créer cette année, garantit non seulement la population de l'ouest, mais le pays tout entier contre la mise en vigueur de tarifs excessifs, du moins de la part du nouveau transcontinental. Nous avons l'assurance que le prix des transports sera fixé sur une base raisonnable, en tenant compte cependant des fonds avancés pour la construction et pour l'achat du matériel roulant de cette voie ferrée. Tous les intérêts légitimes seront respectés.

M. DAVIS : Je voudrais dire un mot en réponse à l'honorable député de Peel (M. Blain), car c'est à tort qu'il m'accuse d'avoir condamné l'arrangement que le premier ministre du Manitoba a conclu avec le "Canadian Northern Railway". Qu'il lise les procès-verbaux de la Chambre et il constatera qu'il s'est trompé. Dans le temps j'ai pensé—et c'est encore ma conviction—que c'était là un marché imprudent ; mais je ne l'ai pas condamné par respect des droits de la province. Aux dernières élections générales du Manitoba, je n'ai pas non plus combattu le parti dont M. Roblin était le chef.

L'honorable député a lu une déclaration que j'ai faite l'an dernier dans cette enceinte pour démontrer que je suis inconséquent en n'appuyant pas le contre-projet du chef de l'opposition. Est-ce que l'on propose de prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique ?

M. BOYD : Oui.

M. DAVIS : Je ne le pense pas. Que l'honorable député me permette de lui faire observer que le plus vigoureux partisan de la nationalisation des chemins de fer, le Telegram, de Toronto, un journal conservateur, disait, après l'exposé du contre-projet du chef de l'opposition, que c'était là une proposition tellement pitoyable que personne ne la prendrait au sérieux et ne se donnerait la peine de l'étudier.

Je présume que mon honorable ami a lu cet article. S'il en a pris connaissance, il devrait, lorsqu'il m'accuse de voter contre un pareil contre-projet, ajouter qu'un journal conservateur a déclaré que c'était là une proposition pitoyable. En adoptant une semblable politique, on ne ferait pas un pas vers la nationalisation des voies ferrées. On propose de faire construire une portion de ce pseudo-transcontinental par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et d'acheter du Pacifique Canadien un vieux tronçon inutile et en mauvais ordre ; d'acquérir des droits de circulation sur une autre ligne ; d'établir une petite voie ferrée pour servir de trait d'union et enfin d'acheter le Canada-Atlantique. Le rédacteur du Telegram a eu le mot juste lorsqu'il a écrit qu'une pareille proposition était pitoyable.

L'amendement est voté dans la négative.

M. BOYD : L'honorable député de Norfolk-nord M. Charlton), l'expert du gouvernement en matière de chemins de fer, l'homme que le ministère a chargé de défendre ce contrat, a affirmé avant-hier qu'une équipe d'ingénieurs envoyée sur les lieux par le Grand Tronc, nous a-t-il dit, avait fait rapport que l'on pourrait faire, de Winnipeg au lac Nepigon, un tracé dont les pentes ne seraient que de 4 pour cent par mille. Qu'il me dise

où il a pris ses renseignements et si ce rapport sera bientôt déposé sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député désire avoir une réponse à sa question, il s'y prend fort mal. S'il veut se renseigner, qu'il pose poliment sa question. Lorsqu'il affirme que le gouvernement a confié à l'honorable député de Norfolk-nord la tâche de défendre ce projet de loi, il fait une assertion gratuite. Quant au rapport sur lequel, suivant lui, l'honorable député de Norfolk-nord se serait appuyé pour parler des pentes du nouveau tracé, le gouvernement ne possède aucun renseignement à ce sujet.

M. BOYD : Je n'ai pas eu l'intention de manquer d'égards envers le gouvernement ou le premier ministre. Mais je sais—et le pays est convaincu—que l'honorable député de Norfolk-nord était, jusqu'à un certain point, le porte-parole du gouvernement lorsqu'il a répondu à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux au cours du débat que ce bill a provoqué. Nous avons le droit d'attacher une certain poids à ses paroles, lorsque le premier ministre nous désigne l'honorable député (M. Charlton) comme une des plus grandes autorités du Canada en matière de chemins de fer. Je ne voudrais pas manquer de respect envers le premier ministre ou la Chambre, car jamais on n'a formulé contre moi une accusation semblable depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette enceinte.

Nous possédons tous certains renseignement sur le territoire que l'on a mentionné, et je ne crois pas qu'il soit possible de construire une voie ferrée dans ces conditions. A mon avis, il faudra dépenser $100,000 par mille et j'estime que les devoirs que j'ai a remplir envers mes commettants qui auront à payer les violons, m'obligent de demander tous les renseignements qu'il est possible d'obtenir sur le coût de ce transcontinental.

M. KEMP : Au sujet des études topographiques que l'on a faites, le "News", de Toronto, a publié, il y a deux ou trois semaines, un article de rédaction que je me permettrai de vous lire :

Le Grand Tronc a fait explorer la contrée et est aujourd'hui en possession d'un rapport de ses ingénieurs donnant la topographie des régions qui s'étendent de Winnipeg au lac Abittibi. D'après les renseignements recueillis sur les lieux, il est possible de construire depuis Winnipeg jusqu'aux frontières du Nouvel-Ontario une voie ferrée dont les pentes ne seront que de quatre dixièmes pour 100, 25 pieds par mille environ. Il est possible d'établir une ligne qui pourra rivaliser avec les voies ferrées américaines le plus avantageusement construites pour le transport du blé.

Il y a plus, l'inclinaison de presque toutes les pentes se fait vers l'est. Voilà un énorme avantage, car les convois marcheront virtuellement à la descente depuis Winnipeg sur la distance de 1,000 milles qui sépare le Manitoba oriental du Nouvel-Ontario.

Voilà certes beau commencement. Les trains franchiront les premiers 1,000 milles sur une pente dont l'inclinaison est très avantageuse. On pourra obtenir une diminution extraordinaire des frais de traction. Il ne sera pas nécessaire de limiter le nombre des wagons, mais simplement d'obtenir un personnel suffisant, car la déclivité du terrain fera l'œuvre de la locomotive. Nous devons établir des pentes semblables sur tout le parcours. La ligne de partage des eaux dans la province de Québec nécessitera peut-être l'établissement de pentes remontantes. L'idéal serait d'avoir une pente uniforme depuis les prairies jusqu'à l'océan, il semble certain, cependant, que nous aurons un chemin construit dans ces excellentes conditions sur un parcours de 1,400 milles.

Après la publication de cet article, je demandai au gouvernement s'il avait certains renseignements à fournir sur ces explorations, car il me semblait étrange que le Grand Tronc fit des études topographiques de cette portion de la ligne que l'Etat s'était engagé à construire. Je demandai si le gouvernement n'avait pas l'idée d'envoyer ses ingénieurs sur les lieux ou s'il préférait s'en rapporter à ceux du Grand Tronc.

L'article est adopté.

Article 19.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai préparé un amendement que j'ai soumis au chef de l'opposition, mais ce dernier ne me l'a pas encore rendu. Passons à un autre article.

Article 25—Emission d'obligations.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice a manifesté le désir d'étudier cet article à fond afin d'y apporter de légères modifications. On a d'abord déclaré qu'il avait été inséré dans le bill afin de pouvoir contrôler les frais de construction, mais la rédaction peut prêter à une autre interprétation et l'on pouvait employer ces obligations a des fins que nous ne pouvons prévoir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que la chose soit possible, car les conditions de l'émission d'obligations sont bien définies.

M. OSLER : On pourrait révoquer en doute l'autorité des commissaires d'émettre des obligations. Le contrat ne contient aucune clause au sujet de l'émission d'obligations lorsque la commission sera dissoute et que le chemin de fer sera exploité par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. OSLER : Que dites-vous du droit des commissaires d'émettre des obligations ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils ne pourront exercer ce droit que dans les conditions prévues par cet article.

M. SPROULE : Quel sera le contrôle de l'auditeur général sur ces comptes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un amendement présenté hier soir porte

que l'auditeur général exercera sur l'entreprise le même contrôle que sur les autres travaux publics.

Article 26—Obligations à porter au compte de la division de l'est.

M. OSLER : Ces obligations seront émises par les commissaires et seront le premier droit réel qui grèvera la division de l'est. Si l'on n'émet pas d'obligations après la dissolution de la commission, les fonds avancés par la suite ne seront garantis que par une seconde hypothèque. Est-ce qu'il ne serait pas mieux d'ajouter quelques mots pour déclarer que les dépenses subséquentes auront le même rang, tout en observant l'ordre de priorité, que les dépenses imputables au compte du capital ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'objet de ces obligations est d'obtenir l'argent nécessaire à la construction du chemin ; elles constitueront le seul droit réel qui grèvera cette ligne. L'exploitation ne regardera peut-être pas les commissaires ; ceux-ci n'auront probablement qu'à s'occuper de la construction.

M. OSLER : Parfaitement. Ces obligations ne seront émises, si je ne me trompe, que pour faciliter les opérations de comptabilité entre les commissaires et le gouvernement, mais après la dissolution de la commission, et après les premiers frais de construction, l'Etat pourra, de temps à autre, faire des dépenses imputables au compte du capital.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. OSLER : Il devra probablement emprunter de temps à autre, et les premières obligations émises constitueront le premier droit réel qui grèvera le chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les autres prendront leur rang suivant l'ordre de priorité, ainsi que le dit mon honorable ami. Je ne voudrais pas modifier cet article vu que je n'en suis pas l'auteur ; mais j'étudierai la question et nous y reviendrons.

L'article est adopté.

Article 19.

Article 19—Un membre du parlement ne peut occuper un emploi rétribué ou être entrepreneur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai l'honneur de présenter l'amendement suivant :

Nul membre de la Chambre des communes ne sera appelé à remplir ni ne remplira un emploi rétribué à la nomination des commissaires ; ni ne sera partie, directement ou indirectement, à aucun arrangement conclu avec ceux-ci pour la construction ou l'exploitation d'aucune partie de ladite division de l'est, ou avec ledit Grand-Tronc-Pacifique pour la construction ou l'exploitation d'aucune partie de la division de l'ouest dudit chemin de fer transcontinental ; ni ne sera actionnaire d'aucune compagnie autorisée à laquelle ces entreprises auraient été adjugées.

L'objet que nous avons en vue c'est d'empêcher un membre de la Chambre des communes de devenir un fonctionnaire salarié de la commission et de se faire adjuger, soit par les commissaires soit par le Grand-Tronc-Pacifique, la construction d'une portion de ce chemin de fer à l'est ou à l'ouest de Winnipeg. Non seulement il ne peut agir individuellement, mais il ne peut pas même être membre d'une société par actions intéressée dans cette entreprise.

On nous a conseillé de faire un pas de plus et de décréter qu'un membre du parlement ne pourrait pas soumissionner un marché de fournitures ou de matériaux, mais, réflexion faite, j'en suis arrivé à la conclusion que la chose était impraticable. Un député peut être membre d'une corporation établie sur les mêmes bases que nos aciéries, par exemple. Dans ce cas,lacompagnie aurait été privée du droit de fournir des matériaux, et nous aurions manqué le but que nous voulions atteindre.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

M. OSLER : L'amendement est suffisant.

L'honorable M. HAGGART : J'ai fait observer au ministre de la Justice que certains sénateurs se trouvaient au nombre de ceux qui demandent la constitution en corporation du Grand-Tronc-Pacifique. Il m'a répondu qu'ils n'étaient là que pour tenir la compagnie sur les fonts baptismaux, et qu'il verrait, lorsqu'il s'agirait de signer le contrat, à ce qu'aucun membre du parlement ne soit pécunièrement intéressé dans l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais lire le second paragraphe :

Tout membre de la Chambre des communes qui acceptera un tel emploi, ou qui sera partie directement ou indirectement à un tel arrangement, ou qui sera actionnaire d'une telle compagnie autorisée à laquelle ces entreprises auraient été adjugées comme susdit sera frappé des incapacités et sujet aux peines édictées par les articles 11 et 12 de la loi concernant le Sénat et la Chambre des communes, et sera inéligible à la Chambre des communes.

Occupons-nous maintenant du Sénat. Les clauses du contrat au sujet des sénateurs sont un peu différentes, parce que l'Acte concernant l'indépendance du parlement ne place pas sur le même pied les membres des Communes et du Sénat :

3. Nul membre du Sénat ne sera appelé à remplir ni ne remplira un emploi rétribué à la nomination des commissaires et, pour ne pas encourir les peines édictées par l'article 18 de la loi concernant le Sénat et la Chambre des communes relativement aux prohibitions y contenues, nul membre du Sénat ne sera partie, directement ou indirectement, à un arrangement comme susdit, ni ne sera actionnaire d'une compagnie autorisée à laquelle ces entreprises auraient été adjugées comme dit plus haut.

Ceci rend les dispositions du premier parapraphe applicables aux sénateurs, dans les conditions que j'ai indiquées. J'ajoute un autre paragraphe qui me semble très raisonnable :

4. Pourvu qu'après que ladite division de l'ouest aura été parachevée conformément aux stipulations dudit contrat et après qu'elle sera en état d'être exploitée. les dispositions de cet article concernant les arrangements à conclure avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc cesseront d'être exécutoires.

Lorsque la division de l'est sera terminé et en état d'exploitation, il sera alors loisible à la compagnie, qui est une corporation indépendante, de traiter avec les sénateurs ou avec les députés de la manière qu'elle l'entendra. Ainsi, au sujet de la division de l'ouest seulement, les dispositions de l'acte concernant l'indépendance du parlement qui sont applicables au chemin de fer Canadien du Pacifique recevront également leur application dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique. Après la construction de la ligne, la compagnie sera sur le même pied que les corporations ordinaires et sera dans les mêmes conditions que les autres chemins de fer du pays.

L'honorable M. HAGGART : Des membres du Sénat et des Communes peuvent constituer à eux seuls toute la compagnie ou en être les âmes dirigeantes ; ils pourront s'entendre avec le gouvernement pour exécuter ce contrat, car rien dans les dispositions qui nous sont soumises ne les empêche d'en agir ainsi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Des députés ou des sénateurs pourront être membres de la compagnie lors de la construction de la division de l'Ouest, mais, en ce qui concerne la division de l'est, la corporation du Grand-Tronc-Pacifique ne pourra soumissionner les travaux si elle compte parmi ses membres des députés ou des sénateurs.

J'ai rédigé cet article avec tout le soin possible et je l'ai soumis à l'honorable chef de l'opposition. Je crois qu'il est conforme aux désirs que la Chambre a exprimés lorsque nous avons discuté la question l'autre jour.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Est-ce que ces dispositions empêcheront un membre du Sénat ou des Communes de devenir actionnaire de la compagnie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le Grand-Tronc-Pacifique est la compagnie qui doit construire la ligne de Winnipeg à l'océan Pacifique. Est-ce cela que vous voulez savoir ?

M. ROBINSON : Cette clause empêchera-t-elle des sénateurs et des députés de devenir actionnaires de cette compagnie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au sujet de la division ouest, je crois que non.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice ne prétendra pas que des sénateurs et des députés puissent être les promoteurs et les principaux actionnaires d'une compagnie subventionnée par le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai répondu que si le Grand-Tronc-Pacifique soumissionne les travaux de construction de la division de l'est, les députés et les sénateurs qui seront actionnaires de cette compagnie devront renoncer à leurs actions.

L'honorable M. HAGGART : C'est parfaitement juste ; mais je soutiens que les membres du parlement ne devraient avoir aucun intérêt pécuniaire dans une compagnie qui fait un marché avec l'Etat.

La motion de l'honorable ministre de la Justice est adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a conseillé d'amender l'article 2 du projet de loi en insérant après le mot " compagnie ", là où il paraît pour la première fois, les mots suivants : assujettie aux dispositions de cet acte, et en ajoutant à la fin de l'article les mots suivants : et aux dispositions du présent acte. Je crois que l'amendement est bon et je l'accepte.

L'amendement de M. Barker est adopté.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté.

Sur les annexes.

M. BOYD : Y a-t-il dans ce contrat quelque clause qui empêche ces compagnies d'avoir un service de messageries et de communications télégraphiques distinct et indépendant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le service des messageries ne fait plus partie de l'administration des chemins de fer ; mais il n'en est pas ainsi du réseau télégraphique. Il y a quelques jours, l'honorable député de Toronto (M. Osler) a fait une recommandation à ce sujet et j'ai l'honneur de proposer d'ajouter au bill le paragraphe suivant :—

M. BOYD : La compagnie dite " The Dominion Express Company " est la propriété du chemin de fer Canadien du Pacifique et ses recettes sont portées dans les états du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-être qu'il en est ainsi, mais la compagnie a certainement une charte distincte et indépendante. Pour faire le service des messageries, il est nécessaire d'obtenir une charte et rien dans ce contrat n'autorise le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter une entreprise de cette nature.

Au sujet des communications télégraphiques, j'ai l'honneur de proposer d'ajouter au bill l'article suivant :

26a. De l'assentiment de l'Exécutif, les commissaires pourront établir, comme faisant partie de ladite division de l'est et en conformité de toutes les dispositions du présent acte, le

long de ladite division de l'est, depuis la ville de Moncton jusqu'à la ville de Winnipeg, les lignes de télégraphe et de téléphone nécessaires à l'exploitation de ladite division de l'est de ladite ligne de chemin de fer transcontinental, et le gouvernement, sujet aux termes et conditions que l'Exécutif pourra fixer, pourra, après le parachèvement de ladite division de l'est, permettre à la compagnie de se servir pendant cinquante ans desdites lignes de télégraphe et de téléphone pour les seules fins de l'exploitation de ladite division de l'est de ladite ligne transcontinentale ; pourvu, toutefois, qu'il soit entendu que, pour les fins de la location de ladite division de l'est à la compagnie, les frais de premier établissement desdites lignes de télégraphe et de téléphone soient inclus dans le " coût de la construction " tel que défini par l'article 15 du contrat reproduit dans la cédule du présent acte.

Cet article donne aux commissaires le droit de construire une ligne télégraphique pour le bon service du chemin de fer et prescrit que les frais de construction seront portés au compte du capital sur lequel la compagnie doit payer les intérêts.

On m'a dit que le développement du trafic obligerait peut-être la compagnie de se servir de cette ligne télégraphique, non seulement pour son usage, mais pour celui du public en général. C'est ce qui m'a déterminé à proposer l'amendement suivant :

Nonobstant toute disposition contraire du présent acte ou du contrat qu'il reproduit, toutes les recettes que la compagnie pourra en aucun temps, directement ou indirectement, recevoir ou avoir le droit de recevoir par suite de l'emploi desdites lignes de télégraphe ou de téléphone pour les besoins du commerce, formeront partie des recettes de la compagnie pour les fins du présent acte et dudit contrat.

La compagnie sera obligée, lorsqu'elle fera usage de cette ligne télégraphique pour des fins commerciales de nous rendre compte des recettes provenant de cette source pendant une période de trois ans après les sept premières années de la mise en exploitation du chemin. Ces recettes sont assimilées à celles dont nous nous sommes réservé le contrôle et la vérification en vertu du contrat.

M. SPROULE : Vous semblez donner à la compagnie le pouvoir d'imposer les tarifs qu'il lui plaira. Je crois que vous devriez l'assujétir aux dispositions de l'acte des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article 90 de l'Acte des chemins de fer autorise une compagnie de chemin de fer à construire des lignes télégraphiques, et je suis sous l'impression que les tarifs de ces lignes tombent sous le contrôle des commissaires de chemins de fer tout comme les tarifs de transport.

La clause telle que rédigée a été soumise à l'honorable chef de l'opposition et à l'honorable député de Toronto (M. Osler), et tous deux l'ont approuvée. Je n'aimerais pas à en changer la rédaction. Lorsque le bill aura été rapporté, il faudra la réimprimer et alors il nous sera loisible d'amender les termes de cet article.

M FITZPATRICK.

M. SPROULE : Je crois que l'on devrait assujettir la compagnie aux dispositions de l'Acte des chemins de fer concernant les lignes télégraphiques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE, C'est mon avis et je vais modifier la clause en conséquence.

M. MACLEAN : Dois-je comprendre que le ministre de la Justice, en étudiant la question d'un transcontinental, ne s'occupe pas du service des messageries dont ce chemin devra être pourvu ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis malheureusement obligé de répondre que oui. Ce service est fait par des compagnies de messageries dont la charte est distincte et indépendante de celles que nous accordons aux compagnies de chemins de fer.

M. MACLEAN : Je propose que nous discutions cette question plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose d'ajouter à cette clause, dont la rédaction laisse à désirer, les mots suivants :

Le tout sujet à l'approbation de l'Exécutif en ce qui concerne des tarifs de la ligne télégraphique.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

M. SPROULE : Est-ce qu'il ne serait pas mieux de laisser ce bill entre les mains du comité jusqu'à ce qu'il ait été réimprimé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que le comité termine sa besogne et nous ferons réimprimer le bill avant la dernière lecture. Il se peut que je demande moi-même que le bill soit de nouveau soumis au comité, si après réflexion, j'en arrive à la conclusion d'accepter quelques-uns des amendements proposés cet après-midi. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a proposé un amendement qui me donne sérieusement à réfléchir. J'aimerais beaucoup voir le bill sortir des mains du comité.

M. SPROULE : Si le comité fait rapport, il ne pourra étudier le bill de nouveau que sur un point déterminé à l'avance. Il nous faudra présenter une motion à chaque article que nous désirerons remettre sur le métier, tandis qu'en laissant le bill entre les mains du comité, nous nous épargnerions ces ennuis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Après la réimpression du bill, si la Chambre juge à propos de le renvoyer au comité pour un objet déterminé, il est mieux de ne pas recommencer une discussion générale du projet de loi, mais de s'en tenir strictement au point en litige.

M. SPROULE : Mais c'est imposer une lourde tâche aux députés qui désireront modifier certains articles qu'ils n'auraient pas bien compris lorsque le bill était soumis au comité.

Le PREMIER MINISTRE : La perfection n'est pas de ce monde.

M. SPROULE : C'est pour cette raison que je demande un peu de délai ; nous ne croyons pas que le bill soit parfait simplement parce que le comité l'a étudié et amendé. Si ma proposition devait retarder les travaux de la Chambre je comprendrais l'objection, mais il n'en est pas ainsi, car je demande simplement que le comité ne fasse pas rapport avant que le bil soit imprimé.

Le bill, tel qu'amendé, est rapporté. Les amendements sont lus une deuxième fois et adoptés.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

REPRESENTATION DU PEUPLE DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 66) intitulé : "Acte à l'effet de répartir la représentation du peuple dans la Chambre des communes."

Article 36.—Le comté de Grey.

M. BLAIN : L'étude de cet article a été rémise à ajourd'hui, mais je ne vois pas à son siège l'honorable député de Grey-sud. Je crois que l'on voulait placer dans les limites de Grey-sud le village de Monkdale qui, aux termes du présent bill, se trouve dans Grey-est. Ce changement donnerait à peu près la même population à ces deux collèges électoraux. On espérait que le gouvernement consentirait à cette modification.

Le PREMIER MINISTRE : Nous en sommes arrivés à la conclusion de laisser le bill tel qu'il est.

L'article est adopté.

M. BLAIN : Je désire présenter une motion.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article est adopté.

M. HYMAN : L'honorable député pourra présenter sa motion avant la troisième lecture du bill.

M. BLAIN : Je n'ai pas entendu l'Orateur-suppléant déclarer que l'article avait été adopté.

La dernière fois que le bill a été soumis au comité, l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) a produit une carte géographique et a fait valoir de très forts arguments en faveur du changement que je viens de mentionner.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article a été adopté et l'honorable député enfreint le règlement.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député désire présenter une motion et je propose que l'article soit reconsidéré pour lui fournir l'occasion de le faire.

M. HYMAN : La motion qu'il propose a déjà été faite et est inscrite aux procès-verbaux.

M. BLAIN : Oui, mais la motion a été tenue en suspens et n'a jamais été votée dans la négative.

M. HENDERSON : Si je me rappelle bien, le premier ministre ou un autre membre du cabinet a demandé que l'article restât en suspens.

M. SPROULE : La raison pourquoi cet article a été tenu en suspens, c'est que certaines personnes avaient demandé par requête que la ville de Collingwood fût divisée ; la Chambre a passé à l'article suivant.

Article 37.—Le comté d'Hasting.

M. HYMAN : Je propose :

Que l'article 37 soit amendé en retranchant les paragraphes (a) et (b) et en y substituant les suivants :

(a.) La divisions est se compose des townships de Thurlow, Tyendinaga, Hungerford, Madoc, Elzevir et Grimsthorpe, Tudor, Cashel, Limerick, Dungammon, Mayo, Monteagle, Carlow, de la ville de Deseronto et des villages de Madoc et de Tweed.

(b.) La division ouest se compose des townships de Sydney, Rowden, Huntingdon, Marmora et Lake, Wolaston, Faraday, Herschel, McClure, Wicklow et Bangor, de la ville de Belleville, de la ville de Newton et des villages de Marmora et de Sterling.

L'amendement est adopté et l'article tel qu'amendé est aussi adopté.

Article 50.—Le comté de Waterloo.

M. HYMAN propose

Que l'annexe concernant la province d'Ontario soit amendée en retranchant l'article 50 du Titre III et en y substituant le suivant :

50. Le comté de Waterloo, en deux divisions sous les noms respectifs de division nord et sud de Waterloo.

(a.) La division nord se compose des townships de Waterloo-nord, Wellesley et Woolwich, des villes de Berlin et de Waterloo et du village d'Elmira.

(b.) La division sud se compose des townships de Dumfries-nord, de Waterloo-sud et de Wilmot, et des villes de Ayr, Galt, Hespeler, New-Hamburg et Preston.

M. BENNETT : L'honorable député de Waterloo-nord est absent, mais il est en route. Nous pourrions laisser cet article en souffrance.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire à mon honorable ami que le député de Waterloo ne trouvera pas à redire.

L'honorable M. HAGGART : Dois-je comprendre que l'honorable ministre laisse ce comté dans le même état qu'il était auparavant ?

M. HYMAN : Il reste dans son état actuel.

L'amendement est adopté et l'item tel que modifié est voté.

Article 2.

Pour les fins de la représentation du peuple dans la Chambre des communes, lesdites provinces et lesdits territoires sont respectivement divisés en districts électoraux et élisent des députés ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent acte.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre doit se rappeler que j'ai attiré son attention sur le comté de Leeds. Me permettrait-il de lui demander s'il a songé au cas du comté de Brockville ? Je lui ai demandé l'autre jour s'il ne consentirait pas à laisser de côté la municipalité que j'ai mentiannée, ce qui répartirait la population également et donnerait un comté convenable.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette d'être obligé de dire à mon honorable ami que j'ai étudié la question et que je ne puis partager sa manière de voir sur ce point.

L'article est adopté.

Le bill est rapporté.

SUBVENTION A UNE LIGNE DE STEAMERS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 252) modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques. —Le ministre du Commerce.

M. CLARKE : Si je me rappelle bien, lorsque nous avons discuté cette question dans une circonstance antérieure, le premier ministre a promis de nous fournir des renseignements sur la position financière des parties.

Le PREMIER MINISTRE : Ce renseignement a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a plus d'une semaine.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre voudrait-il nous donner une explication générale du projet ?

Le PREMIER MINISTRE : En 1896, durant la dernière année du régime conservateur, on adopta une loi pourvoyant à l'octroi d'une subvention de $50,000 à une ligne directe de steamers entre la France et le Canada. En 1901, je crois que le chiffre de cette subvention fut porté à $100,000 pour 24 voyages. Malheureusement nous n'avons pu conclure des arrangements avec la compagnie actuelle pour le montant voté. Cette année, nous avons conclu un contrat avec M. Gustave Colombier, de Bordeaux, qui nous a été recommandé par le consul anglais dans cette dernière ville. Les conditions du contrat sont en résumé que cette compagnie s'engage à établir entre le Canada et la France, une ligne de navires qui devront être pourvus de tout les appareils modernes, de chambres froides, etc. Les navires devront avoir un tonnage de 4,000 tonnes. Les steamers devront faire dix-huit voyages entre le Canada et la France. Il est de plus stipulé que deux de ces navires devront porter le pavillon français et deux le pavillon anglais, tous les officiers devront être des sujets britanniques.

L'honorable M. HAGGART : Quelle sera la vitesse ?

Le PREMIER MINISTRE : La vitesse sera d'environ douze nœuds.

M. BARKER : J'ai entendu dire que d'autres personnes étaient en société avec M. Colombier dans cette entreprise, soit directement ou indirectement, et je voudrais savoir du premier ministre si M. Carbonneau est intéressé, directement ou indirectement dans cette affaire ? J'ai entendu dire qu'il y était intéressé soit à titre d'agent ou de partie au contrat, et je voudrais que le premier ministre me dit ce qui en est à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE: En autant que le gouvernement y est concerné, M. Carbonneau n'est pas partie au contrat en aucune manière. M. Carbonneau à demandé à être autorisé à transporter son contrat à une compagnie qu'il à l'intention d'organiser. Nous lui avons répondu que nous nous occuperions du transport, si ces conditions nous convenaient.

M. BARKER : J'ai compris l'autre soir, des paroles du premier ministre, qu'il avait pris des engagements sur le compte de M. Colombier, et que les renseignements ainsi obtenus avaient été des plus satisfaisants. Je n'ai rien qui puisse me faire supposer le contraire, et je suis bien convaincu que les renseignements obtenus par l'honorable premier ministre sur M. Colombier sont exacts. Mais j'ai entendu dire—il se peut que ce soit là une de ces rumeurs auxquelles il ne faut par trop se fier—que d'autres personnes sont intéressées ou prétendent être intéressées dans cette transaction. J'ai entendu dire que M. Carbonneau, dont le nom n'est pas inconnu au Canada, prétend être intéressé dans cette affaire soit à titre d'agent, ou autrement. Je voudrais que le premier ministre nous dît si M. Carbonneau a quelque chose à voir dans cette transaction, soit pour le compte du gouvernement ou de n'importe quelle autre manière, s'il a quelque intérêt dans cette entreprise, et s'il a pris part aux négociations ou au contrat.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois répéter à mon honorable ami, qu'en autant que le gouvernement y est concerné nous n'avons rien eu à voir avec M. Carbonneau. Nous avons traité directement avec M. Colombier, et M. Carbonneau n'a rien eu à voir avec le gouvernement soit directement ou indirectement. J'ai entendu dire que M. Carbonneau prétendait être en société avec

M. Colombier. Cette nouvelle m'est parvenue indirectement à titre de rumeur et j'ignore si elle est bien fondée ou non. Jusqu'à présent il n'a eu absolument rien à voir avec le contrat—absolument rien. Si M. Colombier cède son contrat à une compagnie, comme il pourra essayer de le faire, nous entendrons peut-être alors parler de M. Carbonneau ; mais c'est là une chose que j'ignore. Nous aurons à nous prononcer sur le personnel de la compagnie, quand les noms de ceux qui la composent nous seront soumis. Mais pour le moment, je tiens à déclarer de la manière la plus formelle que nous n'aurons rien à transiger avec M. Carbonneau.

M. CLARKE : Depuis que cette question nous a été soumise pour la dernière fois, y a-t-il eu échange de correspondance entre le gouvernement canadien et notre agent général en France, M. Fabre ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. CLARKE : S'est-on renseigné auprès de M. Fabre ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. CLARKE : M. Fabre demeure à Paris et voilà maintenant plusieurs années qu'il représente le Canada dans la capitale de la France. N'est-il pas étrange que lorsqu'il s'agit d'une question d'une si grande importance pour les deux pays, on n'ait pas essayé de se renseigner auprès de notre agent général en France, et qu'on ne lui ait pas demandé des renseignements sur la position de celui avec qui on veut conclure cet arrangement.

Le PREMIER MINISTRE : Non, cela n'est pas extraordinaire, et je considère que nous avons essayé de nous renseigner auprès d'un homme qui est bien plus en état de nous fournir les renseignements nécessaires sur la maison Colombier que l'est M. Fabre. Le consul anglais à Bordeaux était bien plus en état que lui de nous renseigner sur le caractère et la position de la maison Colombier, et c'est à lui que nous nous sommes adressés.

M. BARKER : Le premier ministre a bien voulu me remettre un document dont il a communiqué le contenu à la Chambre il y a quelques jours. Je me rapppelle ce qui a été dit dans cette circonstance, et je considère que les renseignements obtenus sur le compte de M. Colombier sont satisfaisants. Ce renseignement avait un caractère confidentiel qui le rendait absolument valable aux yeux du premier ministre, et je n'ai pas d'objection à l'accepter. Mais je soulève en ce moment une question toute différente. Il est rumeur et j'ai compris que cette rumeur était parvenue aux oreilles du premier ministre, que M. Carbonneau ne se gêne pas de dire qu'il est mêlé à cette transaction, soit comme associé de M. Colombier, ou chargé ou comme intéressé dans les pourparlers qui ont eu lieu au sujet de ce contrat. Je ne dis pas que M. Carbonneau est intéressé dans cette transaction, seulement je tiens à faire remarquer que cela est possible. L'honorable premier ministre a également entendu dire la même chose, et tout ce que je puis ajouter, c'est que, si j'occupais la position de mon honorable ami—et mes espérances ne vont pas jusque-là—je croirais de mon devoir, sachant ce que je sais de la réputation de M. Carbonneau, et entendant dire qu'il est mêlé de quelque manière à cette transaction, je croirais de mon devoir, dis-je, de me renseigner à fond sur l'origine de cette rumeur, et si j'apprenais qu'il a quelque chose à voir dans l'affaire, j'hésiterais beaucoup à conclure un pareil contrat.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que mon honorable ami (M. Barker) va un peu trop loin dans sa critique. Nous avons conclu un contrat avec M. Colombier, et mon honorable ami est satisfait de la réputation de ce dernier.

Nous n'avons affaire qu'à M. Colombier. Il nous a demandé s'il pourrait transporter son contrat à une compagnie qu'il avait l'intention de former, et nous y avons consenti, pourvu qu'il nous fasse connaître les noms de ceux qui devront en faire partie, et que les conditions du transport nous conviennent. Si, lorsque M. Colombie fera sa demande, nous constatons qu'il y a dans cette compagnie des personnes qui n'offrent pas toutes les garanties que le public canadien et le gouvernement ont le droit d'obtenir, ce sera alors le temps d'étudier la question à fond. Tant que les choses resteront dans leur état actuel, et que nous n'aurons affaire qu'à M. Colombier, je ne crois pas que nous puissions faire plus que ce que nous avons fait, et je suis convaincu que l'honorable député sera de mon avis sur ce point.

M. BARKER : Je ne partage pas obsolument la manière de voir de mon honorable ami. Si le premier ministre, en sa qualité de représentant du Canada, conclut un contrat de cette importance avec M. Colombier, je soumets, avec tout le respect possible, qu'il ne lui suffit pas de connaître seulement la réputation de M. Colombier. Si l'honorable premier ministre a entendu dire qu'il existe même un doute que M. Colombier est allié à des gens avec qui il ne voudrait pas conclure un contrat au nom du Canada—et d'après les renseignements que j'ai obtenus, je crois que mon honorable ami ne voudrait pas conclure un contrat avec M. Carbonneau—s'il a la moindre raison de croire ou de supposer que ce dernier est intéressé, soit directement ou indirectement dans cette affaire, bien que son nom ne figure pas dans le contrat, et que le signataire soit aussi respectable que n'importe quel citoyen de ce pays, je dis qu'il est du devoir de l'honorable premier ministre de ne pas se contenter du nom qui figure au contrat, mais de s'assurer si M. Carbonneau,

toute autre personne auxquelles il peut avoir des objections, est un associé secret de M. Colombier, ou est intéressé dans l'affaire. Le chef du gouvernement prétend qu'il aura tout le temps nécessaire pour se renseigner sur ceux qui sont intéressés dans cette entreprise, quand il s'agira de signer le contrat. Mais j'ai compris que ce contrat était signé et qu'on allait le déposer sur le bureau de la Chambre pour le faire approuver. En supposant que le contrat actuel est conclu avec M. Colombier seul, je demande, et j'insiste pour que l'honorable premier ministre me dise s'il existe quelque raison de supposer qu'il y a d'autres personnes que M. Colombier, d'intéressées dans cette entreprise, soit directement ou indirectement, des personnes qui ne jouissent pas d'une meilleure réputation que M. Carbonneau.

Le PREMIER MINISTRE : Les renseignements que je possède ne justifient pas une pareille supposition—et je ne voudrais pas m'en rapporter sur ce point à des rumeurs de la rue. Nous avons traité avec M. Colombier, qui nous a paru être un parfait gentilhomme, dont la réputation commerciale est établie. Il nous a dit qu'il était en état d'exécuter l'entreprise lui-même, avec ses propres ressources et celles de ses amis.

M. SPROULE : Va-t-il remplir ce contrat lui-même, ou bien va-t-il le transporter à une autre compagnie ?

Le PREMIER MINISTRE : Il a l'intention de former une compagnie, mais il ne pourra transporter son contrat à cette compagnie tant qu'il ne nous aura pas soumis son projet et qu'il n'aura pas obtenu notre approbation.

M. CLARKE : Il y a un câblegramme qui est signé " Macdonald ", ce doit être là le consul anglais. Est-ce que la copie du message envoyé à M. Macdonald sera produit bientôt ? Il n'y a jusqu'à présent que sa réponse.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pu trouver le câblegramme qui lui a été envoyé. Il a dû être envoyé par moi ou mon secrétaire, mais ce dernier n'a pu le retrouver. Nous demandions des renseignements sur la réputation de M. Colombier.

M. CLARKE : La compagnie de télégraphe peut fournir des copies de ce cablogramme.

Le PREMIER MINISTRE: Si l'honorable député en a besoin, il peut l'obtenir avant la troisième lecture du bill.

M. BROCK : Laissant de côté les considérations personnelles dans une question de cette importance, je crois qu'il est très important que nous ne courions pas le risque d'un nouveau fiasco dans notre service de steamers océaniques. Avant de conclure ce contrat, le gouvernement devrait s'assurer qu'il n'y a rien à craindre sous ce rapport. Nous sommes en frais d'adopter une nouvelle ligne de conduite, il s'agit d'établir des relations commerciales avec la France, un pays très riche, dont la population ne se lance pas au hasard dans une entreprise commerciale de cette nature, et dans le cas d'insuccès résultant de défauts dans la composition de la compagnie qui se chargera de l'entreprise, ou de l'absence de prévoyance de la part du gouvernement, cela serait de nature à nous causer un tort considérable dans l'esprit de ce public. Il se peut que l'on ait attaché peu d'importance à cette question, mais je considère qu'en préparant un arrangement de cette nature, nous devons nous occuper sérieusement de la réputation de ceux avec qui nous faisons cette transactin. J'ai entendu formuler des critiques sévères à l'adresse de la personne dont le nom est mentionné, non de celle qui semble être l'entrepreneur. Je crois qu'il serait à propos, comme l'a proposé mon honorable ami d'Hamilton, que le premier ministre prît tous les renseignements nécessaires avant de conclure ce marché. Puisque ces rumeurs se sont répandues non seulement à Montréal, mais même dans Ontario, et qu'il est question que des influences de nature à nuire à la bonne réputation que possède actuellement le gouvernement de ce pays, sont en jeux, il est du devoir du gouvernement de procéder avec encore plus de précaution.

M. OSLER : Je n'étais pas ici quand cette discussion a commencé, et personnellement je ne connais rien sur le compte des personnes auxquelles on a fait allusion. Il y a environ dix jours, j'étais à New-York, et j'ai rencontré par hasard, dans un des hôtels, plusieurs personnes qui s'entretenaient de cette affaire et parlaient de la subvention que l'on avait obtenu du gouvernement pour l'établissement d'une ligne de steamers entre le Canada et la France. Ce que l'on disait de certaines personnes intéressées dans ce projet était tellement extraordinaire, que je leur demandai si elles pourraient me fournir des renseignements à ce sujet. Il y a deux jours je recevais une quantité considérable de journaux et de déclarations. Ce sont de simples déclarations, et parmi ces journaux se trouve une copie de la " British Columbia Review." Une de ces personnes m'écrit :

Cher M. Osler.—Je ne connais rien des faits énoncés dans ce mémoire, mais, s'ils sont vrais, je considère qu'ils sont d'importance publique.

Je ne donnerai pas lecture de ces articles, mais je puis les passer au premier ministre, afin qu'il puisse juger par lui-même de leur valeur. Une de ces personnes me disait à New-York : " Le Canada semble être l'endroit le plus facile à exploiter qui existe aujourd'hui dans tout l'univers ". Je ne donnerai pas lecture de ces déclarations, mais je crois que le premier ministre ferait bien d'en prendre connaissance et de voir si leur contenu est fondé. Je me contente d'indiquer de quelle manière je les ai reçues. Per-

sonnellement, je ne connais rien de l'affaire, et c'est par pur hasard que j'en ai entendu parler.

Le bill est rapporté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 254) modifiant l'acte concernant le territoire du Yukon.—(Honorable ministre de l'Intérieur.

JUGES DES COURS PROVINCIALES—AMENDEMENT.

Le bill (n° 225) modifiant de nouveau l'acte concernant les juges des cours provinciales est adopté en deuxième délibération, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 1er.

M. SPROULE : Quelle augmentation y a-t-il dans les traitements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'amendement a pour but d'augmenter d'un juge le nombre des juges puisnés de la province de Québec. L'amendement se trouve à la ligne 20. L'acte actuel pourvoit à la nomination de " 14 juges puisnés " et l'amendement propose de porter ce nombre à 15. On a l'intention de nommer un nouveau juge pour le nouveau district de Pontiac.

L'honorable M. HAGGART : Cela augmente-t-il les traitements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas du tout.

M. CLARKE : Cela n'a rien à voir avec les juges d'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, le bill pourvoit simplement à la nomination d'un juge pour le district de Pontiac.

M. CLARKE : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur un article publié dans un certain journal au sujet de la nomination d'un juge dans la province d'Ontario, mais je profiterai d'une autre occasion pour le faire.

L'honorable M. HAGGART : Le bill ne parle que des émoluments. Avez-vous pourvu à la nomination ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le juge est nommé au moyen d'un arrêté ministériel. En votant les émoluments, le parlement autorise la nomination, et il ne reste plus à l'Exécutif qu'à faire la nomination.

L'honorable M. HAGGART : Vous devrez nommer un autre juge.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que je demande au parlement de faire par ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Je doute que le bill actuel ait cet effet. Il me paraît pourvoir uniquement aux émoluments d'un juge additionnel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la Chambre qui vote les émoluments et c'est l'Exécutif qui nomme le juge.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il fait le choix du nouveau juge ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne connais rien de l'affaire. J'en eu assez à faire depuis quelque temps pour ne pas m'inquiéter de cela.

L'honorable M. HAGGART : Les autorités provinciales ont-elles envoyé une pétition demandant un juge additionnel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'acte pourvoyant à sa nomination a été adopté en 1880. Il n'a pas été mis en vigueur, mais les choses en sont rendues à un point que le juge est souvent obligé de parcourir 200 milles pour se rendre à différents endroits du comté.

Le bill est lu une troisième fois et voté.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—REPRESENTATION AU SENAT.

Le bill (n° 253) à l'effet d'augmenter la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat est adopté en 2e délibération, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 1.

M. MACLEAN : Je considère que le gouvernement devrait insérer dans ce bill une disposition à l'effet de mettre en vigueur la promesse faite par le parti libéral il y a quelques années, de réformer le Sénat. Depuis quelques mois les feuilles libérales ne cessent de répéter que leur parti a maintenant une majorité de 10 à 15 au Sénat, et que les libéraux contrôlent maintenant cette branche du parlement. S'il en est ainsi, alors les promesses faites par les libéraux en 1893, que le Sénat devait être réformé——

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Et c'est ce qui a eu lieu.

M. MACLEAN : Ce n'est pas le personnel du Sénat que les libéraux se sont engagés à réformer, mais sa constitution, et l'occasion est belle pour eux de remplir cette promesse. Si le gouvernement ne remplit par la promesse qu'il a faite de réformer cette institution, il est responsable de ses actes, et si une mesure censée être d'intérêt public, comme l'est la disposition contenue dans l'Acte des chemins de fer concernant les garde-bestiaux est rejetée par le Sénat, c'est le gouvernement qui en sera tenu responsable. Comme les élections ne tarderont guère à avoir lieu, et que d'étranges choses pourraient bien se produire d'ici à un mois en fait de législation, je profite de l'occasion qui m'est offerte pour faire remarquer au gouvernement qu'il portera la responsabilité des actes du Sénat.

Je n'ai pas l'intention de soumettre de mesure tendant à reformer le Sénat, mais comme la presse libérale prétend que le gouvernement a maintenant la majorité dans la Chambre haute, je dis qu'il sera responsable de sa conduite, puisqu'il ne s'est pas acquitté de la promesse qu'il avait faite de le réformer.

L'honorable M. HAGGART : Cette augmentation dans le nombre des sénateurs pour le Nord-Ouest donne-t-elle à cette partie du pays la même unité de représentation que dans Québec et Ontario ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Québec à 24 sénateurs, Ontario 24, et les provinces maritimes 24. A part cela, il existe des dispositions pourvoyant à la représentation du Manitoba, de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nord-Ouest. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, tel qu'amendé en 1886, chapitre 35, des statuts impériaux, autorise la nomination, et le chapitre 33 des statuts fédéraux de 1887, stipule que les Territoires du Nord-Ouest auront deux représentants dans le Sénat. En 1887, la population des territoires organisés était de 25,515 ; en 1891, elle était de 66,799, et en 1901, de 159,940. Je n'ai pas besoin de dire que depuis 1901 l'augmentation dans le chiffre de la population a été encore plus rapide que durant les années précédentes. En 1881 la population des territoires non organisés était de 30,000, et en 1901 elle était de 52,709. Réunissant la population des territoires organisés à celles des territoires non organisés, et laissant une marge pour l'augmentation qui s'est produite depuis 1901, l'unité de représentation se trouve à peu près la même que dans Ontario, où il est d'environ 90,000 âmes.

L'honorable M. HAGGART : Il y a 210,000 habitants dans les territoires réunis, et cela vous donne la même unité de représentation que dans l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce que chaque sénateur est nommé pour un district particulier dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. DAVIS : Il suffit de relire la discussion qui a eu lieu lors de la Confédération pour constater que si John Macdonald a expliqué que la représentation dans le Sénat était une question d'intérêt et nom de population. C'est en se basant sur ce principe que les provinces maritimes, Québec et Ontario ont obtenu chacune 2 sénateurs. Même avec cette augmentation de deux sénateurs contenue dans ce bill, l'ouest canadien se trouve à avoir que 11 sénateurs, tandis que les provinces maritimes en ont 24. Si l'on considère que la représentation au Sénat est une question d'intérêt, et non de population, tout le monde reconnaîtra qu'en comprenant la Colombie Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest, le Manitoba et le Yukon, les intérêts qui existent à l'ouest du lac Supérieur sont au moins aussi importants que l'intérêt des provinces maritimes. Je dis même que si l'on prend tout l'ouest du pays comme constituant un tout distinct, ses intérêts ont autant d'importance que les intérêts d'Ontario et de Québec. C'est pourquoi je dis que cette mesure devrait nous accorder un nombre de sénateurs égal à celui des provinces maritimes.

M. MACLEAN : 24 ?

M. DAVIS : Oui, 24.

M. MACLEAN : Devons-nous considérer comme admis qu'un membre de cette Chambre qui vient d'être élu, va être bientôt choisi ?

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et voté.

COMMISSION DU PORT DE SYDNEY-NORD.

La Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante :

Qu'il est à propos, dans l'intérêt du port de Sydney-nord, Nouvelle-Ecosse, de modifier les articles 8 et 9 de l'acte concernant ledit port.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce bill est bien simple. Il stipule que le secrétaire du bureau des commissaires du port de Sydney-nord recevra $500 au lieu de $400 et que le percepteur du revenu sera autorisé à percevoir des droits dans ce port. Ces changements sont demandés par les commissaires du port de Sydney-nord.

L'honorable M. HAGGART : Son Excellence a-t-elle approuvé cette dépense ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. SPROULE : Je remarque que l'avis à cet effet n'a pas été donné.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On n'a pas l'habitude de mentionner la chose dans la résolution.

M. FOWLER : Je voudrais obtenir des renseignements additionnels à ce sujet ; s'il s'agit d'augmenter les appointements du secrétaire du bureau des commissaires. Je voudrais savoir si son travail est également augmenté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement qu'il a augmenté.

M. FOWLER : On devrait nous fournir des explications sur ce point. Il est vrai que le montant en jeu n'est pas considérable, mais c'est une obligation annuelle que nous mettons à la charge du pays.

M. JOHNSTON (Cap-Breton): Comme cette question intéresse le comté que j'ai l'honneur de représenter, je puis dire que depuis quelques années le secrétaire du port de Sydney-nord reçoit $400. Le bureau des commissaires de ce port a adopté une résolution recommandant une augmentation de $100. C'est moi qui ai transmis copie de cette résolution au ministère de la Marine et des Pêcheries, et la présente résolution demande au parlement d'accorder cette augmentation. Les devoirs de cet officier ont considérablement augmenté depuis neuf ans. J'ignore quand cette position a été créée, mais c'est probablement il y a 12 ou 15 ans passés, et les appointements ont été fixés à cette époque à $400.

M. FOWLER : Je persiste à demander de nouveau ce renseignement au ministre de la Marine et des Pêcheries. Si je comprends bien, on veut accorder des appointements au percepteur des douanes actuel et le charger de remplir les fonctions de maître du port. Je voudrais savoir en quoi consistent actuellement les devoirs de ce fonctionnaire et quelles sont les raisons qui justifient cette augmentation ?

M. JOHNSTON (C.-B.) : Il n'y a absolument rien dans cette résolution allant à dire que le percepteur des douanes de Sydney-nord aura quelque chose à faire avec les fonctions de maître du port. Je dois dire à ce propos que depuis que le bureau des commissaires du port de Sydney existe, il est d'usage d'accorder au percepteur un certain pourcentage sur les droits de quayage qu'il perçoit. Il n'y a rien dans la loi qui permet la chose, et l'on propose d'autoriser le percepteur de Sydney-nord à recevoir des commissaires du port un faible pourcentage sur les droits de quayage perçus. Voilà en quoi consiste cette partie de la résolution qui se rapporte au percepteur des douanes de Sydney-nord.

M. FOWLER : Je dois demander de nouveau au ministre de nous fournir quelques renseignements. Il doit s'être renseigné avant de soumettre une résolution de cette nature, et il devrait pouvoir se passer des services de l'honorable député qui vient de parler, et qui a l'air de lui servir de chaperon.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Comme cet amendement a été préparé au ministère de la Justice, et que ce ministère en est responsable, je me permettrai de fournir quelques explications. La résolution permet d'accorder une augmentation de $100 au maître du port, et un pourcentage de 50 pour 100 au percepteur des douanes pour la perception des droits de quayage.

M. FOWLER : Est-ce le même employé qui fait tout l'ouvrage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas le moindre doute que l'explication fournie par le ministre de la Justice est conforme aux faits, mais je dois m'objecter à cette manière insouciante de procéder, et j'en appelle au règlement. Il n'y a aucune motion devant la Chambre. Tout ce qui nous est soumis est une résolution dans laquelle il est dit qu'il est à propos, dans l'intérêt du port de Sydney-sud, de modifier les articles 8 et 10 du dit acte. Il n'est pas dit quel acte on veut amender et de quelle manière on entend le modifier. Je fais remarquer qu'il n'y a rien devant la Chambre, et afin de procéder régulièrement, je demande que la résolution soit biffée de l'ordre du jour et qu'il soit donné un avis convenable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceci est un simple avis du changement, et le bill qui sera soumis complétera la résolution.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a rien dans l'avis qui en indique l'objet.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis d'avis que nous avons procédé irrégulièrement. Il n'y a rien dans la résolution qui en indique le but. La procédure ordinairement suivie consiste à donner avis que la Chambre se formera en comité, à un jour déterminé, pour prendre en considération une certaine résolution qui a été approuvée par Son Excellence le Gouverneur général. La résolution est alors placée sur l'ordre du jour, et elle est appelée en temps opportun. Le comité ferait mieux de faire rapport de ses délibérations afin que l'on puisse adopter la procédure régulière.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

M. SPROULE : Si l'avis est irrégulier il doit être retiré.

M. l'ORATEUR : Non ; il ne peut être retiré aujourd'hui. Il le sera demain quand il sera appelé.

GOUVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—AIDE FINANCIERE.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire comme suit :—

L'Exécutif pourra, suivant qu'il le jugera à propos, avancer de temps à autre au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, toutes sommes requises pour améliorations locales dans les Territoires du Nord-ouest, n'excédant pas en totalité la somme de deux cent cinquante mille piastres.

2. Toutes sommes ainsi avancées au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest seront portées à un compte désigné sous le nom de "compte de la dette des Territoires du Nord-Ouest", et elles seront considérées, dans tout arrangement financier qui pourra être fait en rapport avec l'organisation d'une province ou de provinces dans lesdits Territoires, comme étant une dette due par lesdits Territoires au Canada.—(Le ministre des Finances).

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette résolution a pour but d'autoriser l'Exécutif à avancer une somme n'excédant pas en totalité $250,000 au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, de temps à autre, pour pourvoir à la construction de toutes entreprises publiques qu'il pourrait croire nécessaire et tombant dans la classe des dépenses imputables au compte du capital. Le développement extraordinaire de la population des Territoires du Nord-Ouest rend nécessaire l'adoption de mesures additionnelles destinées à assurer l'administration des affaires publiques dans cette partie du pays.

Le temps n'est peut-être pas éloigné où il faudra changer les arrangements financiers non seulement de cette partie du pays, mais aussi régler la question plus importante d'accorder tous les pouvoirs d'un gouvernement provincial à cette région. Par le passé, vu le peu de population et la grande étendue de ces territoires, les conditions n'étaient pas favorables à l'établissement d'un gouvernement et d'une législature ayant les pleins pouvoirs d'une province.

Cependant, la législature des Territoires du Nord-Ouest possède des pouvoirs très étendus ; sous beaucoup de rapports, elle exerce les privilèges et a les responsabilités d'un gouvernement autonome. Sous d'autres rapports elle n'a pas tous les pouvoirs d'un gouvernement provincial, mais je crois que nous sommes tous d'accord à dire que le temps n'est pas éloigné ou l'autonomie absolue devra être concédée à ces territoires. Ces pouvoirs ne comportent pas que les privilèges, ils imposent aussi des responsabilités et je ne sais pas si, au point de vue purement financier, les Territoires du Nord-Ouest y gagneraient à être érigés en province.

Quoi qu'il en soit, la question ne sera probablement pas décidée à cet unique point de vue, et il est probable que cette population qui augmente si rapidement, aura l'ambition légitime d'avoir son propre gouvernement. En attendant, vu qu'il ne peut pas être question cette année d'ériger les Territoires en province, le gouvernement propose de leur accorder une allocation plus libérale pour l'administration des affaires publiques. Le proposition comporte une augmentation considérable sur l'allocation annuelle des années précédentes, ainsi que l'inscription de cette allocation dans le compte de la dette.

Si les Territoires étaient érigés en province, cette province aurait naturellement une certaine somme à son crédit. Elle recevrait l'intérêt de cette somme et elle pourrait employer le capital à des travaux publics. D'après la loi actuelle concernant les provinces, celle qui ont une somme à leur crédit peuvent tirer sur cette somme pour appliquer l'argent à des améliorations locales.

En règle générale, les gouvernements provinciaux ne cherchent pas à retirer ces sommes, car tant qu'elles demeurent à leur crédit, les provinces retirent probablement un intérêt plus élevé que celui qu'elles pourraient avoir ailleurs.

Je considère que cette année il est juste d'accorder une allocation plus libérale au gouvernement du Nord-Ouest et de lui accorder aussi des pouvoirs plus étendus, s'il juge à propos de les exercer, en mettant à son crédit, dans le compte de la dette, une somme sur laquelle il pourra tirer et dont il sera tenu compte lors des arrangements financiers que nous aurons à faire plus tard, lorsqu'il s'agira d'ériger les Territoires en une ou plusieurs provinces.

Tout ce que demande la résolution pour le moment, c'est que l'exécutif soit autorisé à faire de temps à autre des avances aux Territoires du Nord-Ouest sur cette somme de $250,000, l'argent devant être appliqué à des travaux publics dont le coût doit être mis au compte du capital.

Comme les deux questions sont liées l'une à l'autre, il est peut-être utile de parler de l'augmentation qui a eu lieu de temps à autre dans l'allocation accordée aux Territoires du Nord-Ouest. Depuis quelques années, ces augmentations ont été assez considérables et cette année nous avons l'intention d'en faire une plus considérable encore Il y a une allocation générale donnée aux Territoires du Nord-Ouest, désignée dans le budget sous le titre d' " allocation pour les écoles, etc.", et qui équivaut virtuellement à une subvention provinciale. Il y a d'autres allocations destinées à des fins spéciales, que je n'ai pas besoin d'expliquer ; mais je répète que l'allocation annuelle pour fins scolaires et autres, occupe à peu près la position d'une subvention provinciale. En 1892, cette allocation était bien minime—$40,000 seulement. En 1893, elle était de $198,000 ; en 1894, $199,000 ; en 1895, $225,000 ; en 1896, $267,-000. L'allocation pour fins scolaires s'élevait à ce chiffre à l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. L'année suivante, il paraît y avoir eu une légère diminution, dont je n'ai pas l'explication sous la main. L'allocation de l'exercice terminé le 30 juin 1897, était de $242,000. Depuis elle est allée constamment en augmentant. En 1898, elle était de $262,000 ; en 1899, $282,000 ; en 1900, $282,-00. En 1901, y compris une allocation spéciale accordée en raison de dommages causés par des inondations, l'allocation s'est élevée à $424,000. En 1902, elle a été de $405,000. En 1903, l'exercice qui vient de clore, les sommes votées par le parlement ont été tout à fait insuffisantes et dans le budget supplémentaire qui a été voté récemment par la Chambre, nous avons accordé une allocation additionnelle de $250,-000. En sorte que l'allocation générale que j'ai comparée à une subvention provinciale, s'est élevée en 1903, à $700,000, contre $267,-000 qu'elle était en 1887.

Pour l'exercice en cours, nous proposons d'ajouter une égale somme de $250,000, qu'on trouvera dans le budget supplémentaire. Nous accordons aussi une allocation spéciale au

gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, pour lui permettre de mettre à exécution une entreprise décidée depuis quelques mois, la reconstruction de deux ponts importants, l'un sur la rivière Pelly et l'autre sur la rivière Old-Man. Le coût approximatif du pont de la rivière Pelly est de $55,000, et celui de la rivière Old-Man, $29,000, soit $84,000 pour les deux. Il y a plusieurs mois déjà, les autorités locales nous ont représenté que ces travaux étaient importants et urgents et que le gouvernement local n'avait pas les moyens de les faire exécuter. On leur a garanti que le gouvernement leur fournirait l'argent nécessaire pour les exécuter. Au cours des négociations, comme ces ponts sont des travaux d'un caractère permanent, on a proposé d'en porter le coût au compte de la dette, et de placer le montant au crédit du gouvernement provincial. Mais ce dernier refusa d'accepter cette proposition, et c'est pour cette raison que nous avons décidé de demander une allocation spéciale pour la construction de ces deux ponts cette année, au lieu d'en porter le montant au compte de la dette.

L'honorable M. HAGGART : Cette allocation doit-elle être déduite des $250,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui avait d'abord été proposé. Au cours de la correspondance que j'ai échangée à ce sujet avec le premier ministre du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, je lui ai fait remarquer que ces ponts, étant des ouvrages d'un caractère permanent, le coût pouvait en être porté au compte de la dette. Mais le gouvernement du Nord-Ouest a prétendu que cette proposition ne revêtait pas un caractère bien généreux à leur égard, et après y avoir songé de nouveau, nous avons décidé de nous rendre à leur demande et d'en faire une allocation spéciale pour cette année. De sorte que, pour l'année courante ils recevront donc à part certaines allocations ordinaires qui s'élèvent à $90,000, et y compris cette allocation particulière pour les ponts, $1,046,000, comparé à $267,000, montant qu'ils recevaient il y a quelques années passées, lors du changement de gouvernement.

On pourra donc se rendre compte, par les chiffres que je viens d'indiquer, que le gouvernement actuel s'est occupé de temps à autre des besoins des Territoires du Nord-Ouest, et qu'il pourvoit généreusement à leurs besoins sans cesse grandissants. Nous leur accordons donc pour l'année courante, tant pour leurs besoins généraux que pour des fins particulières, une somme de $1,046,000, et nous leur accordons de plus, pour leur usage immédiat, s'ils désirent s'en servir, un montant additionnel de $250,000. S'ils n'utilisent pas ce dernier montant, il ne sera pas porté à leur débit, et s'ils s'en servent, soit en totalité ou en partie, le montant employé sera parté au compte de la dette, et quand il s'agira de faire le compte de la dette d'une nouvelle province, ou peut-être d'une nouvelle province dans le nouveau territoire, on tiendra compte de ces $250,000.

M. MACLEAN : La déclaration que vient de faire le ministre des Finances est de nature à établir la situation devant la Chambre avant que les élections aient lieu. Ce qui vient d'avoir lieu doit nous faire comprendre que les élections sont proches plus que tous les autres signes précurseurs que nous pouvous avoir eus jusqu'à présent. Cela équivaut également à une excuse de la part du gouvernement d'avoir négligé jusqu'à présent de créer une ou plusieurs provinces dans le Nord-Ouest. Je crois que les membres de la gauche sont d'avis que cela aurait dû être fait depuis longtemps. Il est certain que toute proposition tendant à établir une ou plusieurs provinces dans le Nord-Ouest recevrait mon appui et l'appui de plusieurs membres de la gauche.

Cependant, nous sommes heureux d'apprendre que l'on est à étudier la question, et qu'elle viendra sur le tapis immédiatement après les élections. Si nous devons en croire les paroles du ministre des Finances, le gouvernement a même été obligé de s'occuper de la question, et, en attendant, il a résolu de venir en aide aux Territoires au point de vue financier, pour les diviser plus tard en provinces." Je suis en faveur du traitement le plus libéral possible à l'égard du Nord-Ouest. Je crois qu'ils devraient obtenir une part importante du domaine public dans cette partie du pays, qui devrait passer sous la juridiction exclusive du pouvoir provincial, de la même manière que les provinces d'Ontario et de Québec obtiennent des terres de la Couronne. J'espère que lorsqu'il s'agira d'organiser ce territoire en province, que, non seulement on leur accordera un montant considérable, mais qu'on leur donnera également le contrôle d'une étendue importante du domaine public qui est actuellement détenu par ce gouvernement dans les territoires de l'ouest.

M. OSLER : Quelles que soient les raisons qui poussent le gouvernement à faire preuve d'autant de générosité, j'approuve entièrement l'octroi d'une allocation additionnelle de $250,000 aux Territoires du Nord-Ouest. Il suffit d'avoir visité cette partie du pays, ou d'en connaître quelque chose, pour être frappé des énormes dépenses qu'il faudra encourir pour y construire des ponts et des voies publiques. A mesure que le pays se colonise, il faut tracer des chemins et construire des ponts sur les nombreuses rivières qui sillonnent ces Territoires, et ces ponts seront très dispendieux. Je considère que le temps est arrivé, s'il n'est pas déjà passé, où ils devraient obtenir une aide plus considérable. Toute proposition tendant à augmenter le chiffre de l'allocation accordée aux Territoires du Nord-Ouest recevra l'appui des deux partis dans cette Cnambre.

M. SPROULE : Il me semble que le moment serait bien choisi de la part du gouvernement pour nous expliquer les raisons qui l'ont porté à refuser aux Territoires du

Nord-Ouest leur autonomie provinciale. Nous savons que la population des Territoires en a fait la demande au gouvernement dans plusieurs circonstances, et cela de différentes manières et avec beaucoup de persistance. Lorsque l'automne dernier nous avons visité cette partie du pays, nous avons constaté qu'il existait un fort courant d'opinion en faveur de cette proposition, et la population des Territoires du Nord-Ouest considère qu'on la laisse dans une position bien désavantageuse en lui refusant son autonomie provinciale. Ces gens croient que l'on retarde leur développement en refusant de se rendre à leur demande. Dans ce cas, pourquoi le gouvernement ne prendrait-il pas cette question en considération?

Ne sont-ils pas prêts à accorder l'autonomie provinciale aux Territoires, et s'ils ne le sont pas quelle en est la raison ? Cette allocation me paraît être de la nature d'une subvention provinciale et je vois qu'elle sera mise à leur débit dans ce qu'on appelle le compte de la dette. Si on met cette somme au compte de la dette, a-t-on l'intention d'exiger les intérêts sur cette dette ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y aura pas d'intérêt pour le moment.

M. SPROULE : On pourrait considérer cette allocation comme une dette. Le gouvernement devrait pouvoir nous dire pourquoi il n'a pas accordé aux Territoires du Nord-Ouest l'autonomie qu'ils demandent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un des grands mérites du système anglais de gouvernement c'est d'être le résultat de l'expérience des siècles, et par conséquent il ne faut pas trop se hâter. Imitons l'expansion de la liberté anglaise qui évolue lentement de précédents en précédents." Il vaut mieux ne pas amener ces changements trop brusquement. Le principe de l'autonomie a fait quelques progrès dans les Territoires du Nord-Ouest depuis quelques années. Sous le gouvernement actuel la constitution de ces territoires a été amendée de manière à augmenter les pouvoirs de l'Assemblée législative et à lui donner une forte somme de gouvernement responsable. Je crois que le temps n'est pas éloigné où le gouvernement, qui décide toujours ces questions avec prudence et sagesse, devra faire un pas de plus et donner à ces populations la même autonomie gouvernementale dont jouissent les autres provinces. Par le passé les conditions dans les Territoires du Nord-Ouest et les autres provinces n'étaient pas les mêmes. Mais par suite de l'augmentation de la population et de l'expansion de la colonisation leur situation se rapproche rapidement de celle des autres provinces, et je suis convaincu que bientôt les deux côtés de la Chambre s'entendront pour étendre les pouvoirs dont jouissent déjà les Territoires du Nord-Ouest.

M. GILMOUR : J'aimerais à savoir en vertu de quelle règle le ministre des Finances assimile cette allocation à une dette. S'il dit que c'est une dette, qu'il nous dise pourquoi et en vertu de quelle règle. Je comprends que nous devons agir libéralement envers les Territoires du Nord-Ouest, et j'aimerais à savoir aussi pourquoi on ne leur accorde pas l'autonomie, mais par-dessus tout, je voudrais voir l'honorable ministre expliquer et consigner dans le Débats, pour l'avantage de tous les intéressés, quand il se propose de commencer à tenir des comptes entre les Territoires et le gouvernement fédéral. Il serait bon de s'entendre dès à présent sur ce point, pour qu'il n'y ait de difficultés quand il s'agira de tirer les comptes.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il s'agissait d'une loi accordant l'autonomie complète aux Territoires du Nord-Ouest, il faudrait nécessairement mettre une certaine somme à leur crédit dans ce qu'on appelle le "compte de la dette", comme cela se pratique pour presque toutes les autres provinces. Si, au lieu d'attendre le moment où l'autonomie sera accordée aux Territoires du Nord-Ouest nous mettons immédiatement à leur crédit une certaine somme sur laquelle ils n'auront aucun intérêt à payer, je ne vois pas que ce soit leur imposer une charge bien lourde.

M. GILMOUR : Je tiens seulement à savoir comment cet argent doit être traité. Si on ne fait que payer aux Territoires ce qui leur est dû jusqu'à date, on ne leur donne rien, si ce n'est l'intérêt sur cet argent. Tant que ces Territoires resteront sous la tutelle du gouvernement ils seront ses débiteurs. Je veux savoir du ministre des Finances en vertu de quel raisonnement il compare cette somme à une dette.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un "compte de dette" ne signifie pas nécessairement que les Territoires du Nord-Ouest sont endettés envers le gouvernement. Dans le cas actuel cet argent sera placé au débit des Territoires du Nord-Ouest et comme ils n'auront pas d'intérêt à payer sur cette dette, cela ne leur impose aucune charge additionnelle.

Je ne crois pas qu'il serait prudent de fixer dès à présent les règles d'après lesquelles devront se faire les arrangements financiers avec les Territoires du Nord-Ouest quand il s'agira de les ériger en une ou plusieurs provinces ; mais nous comprenons que ces Territoires n'ayant pas de terres qui leur appartiennent,et se trouvant dans ces conditions spéciales, nous devions mettre une certaine somme à leur crédit dans le compte de la dette, lorsque le temps sera venu de tirer nos comptes avec eux.

Cet argent peut ne pas constituer une dette, en ce sens qu'ils ne seront peut-être pas appelés à la payer. Les probabilités sont que c'est nous qui devrons leur payer l'intérêt sur cette somme. L'honorable député est dans l'erreur quand il dit que la remise

de cet intérêt est tout ce que nous faisons pour les Territoires du Nord-Ouest, puisque nous avons considérablement augmenté l'allocation annuelle. Nous leur donnons cette année un million de dollars, au lieu d'un quart de million qu'ils recevaient il y a sept ans.

M. GILMOUR : Je n'ai pas dit que le gouvernement ne leur donnait rien. J'ai très bien compris les explications du ministre des Finances, mais vu qu'on considère cette avance comme une dette contre les Territoires, je voudrais savoir au juste si on a l'intention de déduire cette somme de ce qui leur sera accordée, quand ils obtiendront l'autonomie gouvernementale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il ne serait pas prudent de fixer, dès à présent, les bases définitives sur lesquelles devront se faire les arrangements financiers avec le gouvernement provincial qui sera probablement institué l'an prochain. Il vaut probablement mieux attendre jusque-là pour décider cette question. Quant aux provinces dont le nom figure dans le compte de la dette, loin de payer des intérêts au gouvernement fédéral, elles touchent cet intérêt et il pourra en être de même, lorsqu'il s'agira de tirer les comptes, entre la nouvelle province ou les nouvelles provinces et le gouvernement fédéral.

Nous donnons dans le moment, au gouvernement local des Territoitres du Nord-Ouest un des privilèges qu'il aurait, sans aucun doute, s'il possédait l'autonomie provinciale, car il aurait alors le droit d'avoir à son crédit, dans le compte de la dette, une somme sur laquelle il pourrait tirer pour des travaux importants. Si les Territoires du Nord-Ouest ne jugent pas à propos de s'en servir, nous ne pouvons pas naturellement nous en plaindre, mais notre théorie est que s'ils entreprennent la construction de quelques travaux publics importants, d'une nature permanente, ils voudront en porter le coût au compte du capital. Si nous accordons l'autonomie aux Territoires du Nord-Ouest, il nous faudra, d'une manière ou d'une autre, mettre d'autres sommes à leur crédit.

M. SPROULE : A-t-on l'intention, lorsqu'il s'agira de leur accorder l'autonomie provinciale et de régler les comptes, de déduire la somme que nous leur donnons à présent, de la subvention annuelle qui leur sera accordée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sera une question à décider ; tout dépendra de la somme qui leur sera allouée. Il y aura beaucoup de choses à prendre en considération lorsqu'il s'agira de faire des arrangements financiers définitifs avec les Territoires du Nord-Ouest. Ils se trouvent dans une position toute particulière et différente de celle des autres provinces qui ont des terres, des mines, des forêts et autres sources de revenus. Nous aurons à tenir compte de tout cela et je crois qu'il ne serait pas prudent de vouloir poser, dès à présent des règles fixes pour servir à ces arrangements financiers que nous aurons peut-être à faire l'an prochain. Nous mettons cette somme à leur disposition, et s'ils en ont besoin, ils pourront s'en servir.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la somme totale qu'ils ont reçue l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier, y compris la somme votée dans le budget supplémentaire, nous leur avons donné $707,974. Il y avait de plus une somme de $379,000, pour les fins spéciales, mais je ne parle que de l'allocation générale.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances dit que cette année il doit donenr aux Teritoires du Nord-Ouest une allocation de $1,200,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'allocation est d'un peu plus d'un million. Elle dépasse de $250,000 l'allocation précédente, mais cet excédent n'est pas accordé sur le même pied.

L'honorable M. HAGGART : Je comprends qu'indépendamment des $250,000, l'allocation que recevront les Territoires du Nord-Ouest sera d'un peu plus de $1,400,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; un peu plus d'un million—$1,046,000 exactement.

L'honorable M. HAGGART : Cela est d'environ $200,000 de plus que l'an dernier. Cela comprend les ponts sur la rivière Pelley et la rivière Macleod, qui coûteront $89,000. Je ne comprends pas que les Teritoires du Nord-Ouest puissent avoir quelque chose à leur crédit dans le compte de la dette. Cela n'est pas possible. Le ministre des Finances dit qu'ils sont débités de cette somme de $250,000, en attendant le règlement qui aura lieu lorsqu'on leur accordera l'autonomie. Je ne vois pas comment les Territoires du Nord-Ouest peuvent avoir quelque chose à leur crédit. Le seul moyen de leur tenir compte de cet argent, serait de le déduire de la subvention, per capita, qui leur sera accordée plus tard. L'honorable ministre dit aussi qu'il n'exigera aucun intérêt sur cette somme. Les Territoires du Nord-Ouest auront-ils le droit absolue d'employer cet argent comme ils l'entendront ou devront-ils l'employer pour des fins déterminées ? Si c'est le gouvernement qui doit en déterminer l'emploi, nous voulons savoir l'usage qui en sera fait.

Je répète qu'à leur réunion à la Confédération les Territoires du Nord-Ouest ne pouvaient pas avoir une somme quelconque à leur crédit, contre le gouvernement fédéral ; ils ne font aucune dépense pour des fins fédérales ; ils ne dépensent rien pour les chemins de fer ; ils n'ont rien fait qui pourrait leur donner droit à avoir quel-

que chose à leur crédit, dans le compte de la dette. La seule réponse possible à la question de l'honorable député de Middlesex-est (M. Gilmour) c'est que ces $250,000 devront être déduits de la subvention per capita qui sera accordée aux Territoires du Nord-Ouest quand ils auront l'autonomie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami entreprend de décider une question dont je voulais remettre le règlement à plus tard, il veut savoir sur quelle base se feront les arrangements financiers entre le gouvernement fédéral et ces nouvelles provinces. Mon intention est de ne rien promettre concernant ces $250,000 que nous sommes appelés à voter en ce moment. Je veux avoir les mains libres quand la question se présentera, et je crois que nous désirons tous ne pas être embarrassés par les secours temporaires qui auront pu être donnés.

En réponse à l'autre question, je dois dire que le gouvernement fédéral aura le contrôle de l'emploi de cet argent, de droit, mais non de fait.

Voici l'explication : nous employons ici, le texte même de l'ancienne loi concernant le compte de la dette des anciennes provinces. Toutes les provinces qui ont une certaine somme à leur crédit dans le compte de la dette, aux termes de la loi, elles ont le droit de tirer sur cette somme pour des " améliorations locales ". C'est le texte même de la loi. L'Exécutif est autorisé à faire ses avances ; cela est laissé à sa discrétion. En droit, l'Exécutif peut refuser l'avance, mais mon honorable ami, qui est un ancien ministre de la couronne, sait que dans la pratique, cela ne se fait pas. Ce que je crois, c'est que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest dira qu'il a besoin de cet argent pour certains travaux publics nécessaires et qu'il demandera à l'avoir. La demande sera approuvée et l'emploi de l'argent sera sous son contrôle exclusif.

M. MACLEAN : L'honorable ministre a parlé de l'érection de nouvelles provinces. Lui ou ses collègues peuvent-ils nous dire si toute la correspondance échangée entre le gouvernement et les représentants des Territoires du Nord-Ouest à ce sujet, a été publiée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable premier ministre l'a déposée en entier, sur le bureau de la Chambre il y a quelques semaines.

L'honorable M. HAGGART : Je proteste contre l'emploi de ces $250,000 sous la direction du gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas compris ce que je viens de dire.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre dit qu'une demande d'argent est faite pour des travaux locaux et que c'est l'Exécutif fédéral qui en règle l'emploi. Alors, il faut

que la demande soit conforme aux vues de l'Exécutif, quant à l'usage qui sera fait de cet argent. Je préférerais beaucoup que cet argent fut donné aux Territoires du Nord-Ouest pour qu'ils l'emploient pour des travaux publics, comme ils le jugeront à propos.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous sommes servis des termes mêmes de l'ancienne loi concernant toutes les provinces. Si les Territoires du Nord-Ouest avaient été érigés en provinces cette année, comme la province d'Ontario ou toute autre, nous aurions employé les mêmes expressions à propos de toute avance à compte du capital. La demande doit venir du gouvernement local et le gouvernement fédéral a le droit, je suppose, de le refuser, mais dans la pratique ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Nous nous en rapportons au gouvernement provincial, quand il dit que cet argent doit être affecté à des travaux nécessaires, et à moins de graves raisons, comme je n'en prévois pas, la demande est accordée de droit.

M. OLIVER : L'expression qui existe dans les Territoires du Nord-Ouest au sujet du compte de la dette n'est pas du tout ce qui vient d'être expliqué au cours de ce débat. Nous avons toujours compris dans l'ouest que les premières provinces qui sont entrées dans la Confédération étaient grevées de lourdes dettes, et quand d'autres provinces firent partie de l'union, qui n'avaient pas de dette elles eurent à leurs crédit dans le compte de la dette, une certaine somme pour être sur un pied d'égalité avec les autres provinces. C'est d'après ce principe que les Territoires du Nord-Ouest réclameront une somme à leur crédit quand viendra le temps de les ériger en provinces. Etant sous l'impression que les Territoires du Nord-Ouest auront droit à une certaine somme, en conformité avec les arrangements pris lors de la Confédération, ils considèrent qu'ils ont droit de demander une avance sur cette somme s'ils en ont besoin. Ce compte de dette est déterminé par la population des provinces à la date de leur entrée dans la Confédération et pour cette raison, la population des Territoires du Nord-Ouest n'est pas aussi unanime ni aussi empressée qu'on le prétend à demander l'autonomie provinciale absolue. Plus la population des Territoires du Nord-Ouest sera considérable lors de son entrée dans la Confédération à titre de province, plus la somme qui sera mise à son crédit dans le compte de la dette sera élevé, et par conséquent, plus nous attendrons, plus la population augmentera et plus nous y gagnerons.

M. SPROULE : Devons-nous en conclure que les Territoires du Nord-Ouest ne désirent pas l'autonomie provinciale, et préfèrent attendre encore des années, afin d'avoir une plus forte population ?

M. OLIVER : Il ne faut pas tirer de ce que je dis des conclusions outrées. Tous

ceux qui peuvent, comme moi, et je crois que nous formons l'immense majorité, croient qu'il vaut mieux attendre, et que nous obtiendrons des arrangements plus avantageux quand nous aurons une plus forte population pour appuyer nos réclamations.

M. SPROULE : Dans ce cas, les démarches de M. Haultain en faveur de l'autonomie n'auraient pas leur raison d'être. D'après la correspondance publiée, j'aurais cru que les Territoires du Nord-Ouest désiraient ardemment l'autonomie.

Le PREMIER MINISTRE : Les opinions sont partagées.

M. SPROULE : Je parle de la résolution adoptée par la législature et de la correspondance produite à l'appui des prétentions de M. Haultain.

M. OLIVER : Les circonstances dans lesquelles la proposition de M. Haultain a été faite, pourraient peut-être, être mieux expliquées. Le premier ministre Haultain a demandé l'autonomie, même avec l'allocation qui serait due aux territoires. D'après sa population actuelle, de préférence au statu quo, car depuis sept ou huit ans, l'allocation au Territoires du Nord-Ouest restait la même, bien que la population devint plus considérable et que nos besoins augmentassent en proportions.

M. SPROULE : Il me semble que l'arrangement comportait que l'allocation devait augmenter en proportion de l'augmentation de la population.

M. OLIVER : Il n'y a pas eu d'arrangements faits avec les Territoires du Nord-Ouest. L'allocation est votée tous les ans par le parlement, comme un crédit ordinaire. Naturellement, quand l'allocation n'est pas assez forte, si elle n'est pas proportionnée à l'augmentation de la population et aux besoins de l'administration du Nord-Ouest, le gouvernement local invoque les droits qu'ils auraient si les Territoires étaient érigés en provinces. C'est ce qui a donné lieu à cette demande—si on peut l'appeler ainsi—en faveur de l'autonomie provinciale.

M. Haultain voulait pouvoir profiter de la somme que les Territoires du Nord-Ouest auraient à leur crédit dans le compte de la dette, d'après la population actuelle, ainsi que de certaines autres allocations appartenant légitimement à une province ; il croyait que sa position financière serait meilleure ainsi que sous le régime des allocations fédérales qui sont virtuellement restées stationnaires pendant un certain nombre d'années. Mais depuis, les allocations ont considérablement augmenté, surtout cette année. Cela change beaucoup la question. Dans un pays comme les Territoires du Nord-Ouest où il y a de grandes dépenses à faire, je considère que la questino financière prime toutes les autres. Le principal but du gouvernement est d'avoir assez d'argent pour exécuter les travaux nécessaires et entretenir un bon système scolaire, et si ce but est atteint, cela nous suffit pour le moment. Que nous soyons érigés en territoires ou en provinces, cela n'est que secondaire. Toute la question est de savoir s'il vaut mieux insister pour faire reconnaître immédiatement nos droits à l'autonomie provinciale ou s'il vaut mieux attendre que notre population, qui augmente rapidement, atteigne un chiffre qui nous permettra d'obtenir des conditions plus avantageuses.

La juridiction du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest s'exerce sur une superficie beaucoup plus étendue que toutes les terres arables du Canada, réunies. Si cette immense étendue de terres cultivables qui, probablement sera bientôt entièrement colonisée, était aujourd'hui érigée en provinces, et créditée au compte de la dette, en proportion de sa population actuelle et des besoins ordinaires d'une province, il est évident qu'avant quelques années les allocations actuellement accordées seraient trouvées plus insuffisantes qu'en aucun temps depuis qu'un gouvernement local a été accordé aux Territoires du Nord-Ouest.

M. MACLEAN : C'est alors que les " better terms " entrent en scène.

M. OLIVER : C'est absolument cela ; on remarquera, en effet, que M. Haultain, dans sa correspondance, demande un arrangement basé sur la population actuelle, avec un remaniement tous les cinq ans, toujours d'après la population. Cela n'est pas strictement conforme à la constitution mais si le parlement est prêt à accorder cela, je n'ai pas d'objection à demander l'érection immédiate des Territoires du Nord-Ouest en provinces.

M. SPROULE : Puisque le gouvernement n'est pas disposé à accorder cet argent sous forme de subvention, d'après une règle fixe et déterminée, ne vaudrait-il pas mieux prendre en considération, d'année en année, les besoins des Territoires et leur accorder une allocation de plus en plus élevée, jusqu'à ce que le parlement leur accorde l'autonomie absolue ou conclue un arrangement financier sur une base déterminée ?

M. OLIVER : C'est absolument mon opinion. Tant que le parlement agira libéralement avec les Territoires du Nord-Ouest tels que présentement constituées, et tant que la population augmentera aussi rapidement, si on veut tenir compte de cette augmentation, il vaut mieux, au point de vue financier, rester comme nous sommes que de nous lier par des arrangements qui plus tard seront entièrement insuffisants, et obligeront les Territoires du Nord-Ouest à venir constamment devant le parlement, demander de meilleures conditions.

M. SPROULE : Je veux dire qu'au lieu de donner cet argent sous forme de prêt ou

d'avance, il vaudrait mieux tenir compte des besoins exceptionnels des Territoires du Nord-Ouest et leur donner une allocation proportionnée à ces besoins, et au lieu de leur faire un prêt qui sera considéré comme une dette.

M. OLIVER : Comme représentant des Territoires du Nord-Ouest, je n'ai rien à redire à la proposition soumise à la Chambre Si le parlement veut voter cette année $1,046,000 demandés par le ministre des Finances, plus $250,000 pour les dépenses courantes, je voterai assurément en faveur de cette proposition, mais je puis dire que cette générosité de la part du parlement me surprend, et si M. Haultain et ses collègues ont le moindre embonpoint, ils courent le risque d'être frappés d'apoplexie, car cela contraste étrangement avec la conduite passée du parlement. Quoi qu'il en soit, si quelqu'un veut faire cette proposition, je l'appuierai, et je lui conseillerai même de demander $500,000 au lieu de $250,000.

M. GILMOUR : L'honorable député est-il d'opinion que jusqu'à présent les Territoires du Nord-Ouest ont reçu tout ce qu'ils devaient recevoir sous forme d'allocation et que cette somme de $250,000 doit être considérée comme un prêt ?

M. OLIVER : Non, je ne crois pas qu'ils aient reçu tout ce qu'ils avaient droit de recevoir, mais je considère que l'allocation de cette année est généreuse. On comprendra, qu'en ma qualité de représentant des Territoires du Nord-Ouest, qu'on accuse continuellement de trop demander, je n'ai pas osé trop insister ; j'ai considéré qu'une allocation d'un million pour cette année était raisonnable, et je l'ai acceptée avec plaisir, ainsi qu'une avance de $250,000 pour les travaux permanents. Mais si les dispositions du parlement sont modifiées, s'il est prêt à se montrer généreux, il peut être certain que les Territoires du Nord-Ouest peuvent employer des sommes beaucoup plus considérables et si on veut porter cette avance de $250,000 à $500,000, j'appuierai la proposition avec la garantie que l'argent sera utilement employé.

M. CLANCY : J'approuve tout ce qui vient d'être dit en faveur de l'augmentation de l'allocation accordée aux Territoires du Nord-Ouest. Si j'avais un reproche à faire au gouvernement, ce serait de n'avoir pas fait assez pour répondre aux besoins actuels de ces Territoires qui progressent si rapidement. Les raisons données par l'honorable député d'Alberta pour retarder l'érection des Territoires du Nord-Ouest en provinces ne me paraissent pas très sérieuses. Pour ma part, je ne crois pas qu'aucun gouvernement puisse imposer des conditions trop rigoureuses et des règles fixes aux provinces qui seront formées dans les Territoires du Nord-Ouest. Une politique d'économies de bouts de chandelle sera une grave erreur ; on pourrait s'attendre à une répétition de ce qui a eu lieu pour les autres provinces qui composent aujourd'hui la Confédération, et qui demandent constamment de meilleures conditions (better terms).

Quand l'autonomie sera concédé aux Territoires du Nord-Ouest, il faudra leur accorder des conditions qui leur permettront de faire face aux dépenses d'administration. A ce propos il est peut-être opportun de demander au ministre des Finances ce qu'il y a de vrai dans la rumeur que font circuler les principaux journaux ministériels d'après laquelle le gouvernement, pour faire face aux dépenses occasionnées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique et autres entreprises de cette nature, a l'intention de vendre une certaine quantité de terres dans les Territoires du Nord-Ouest. Je suis convaincu que le parlement, la population des Territoires du Nord-Ouest, et tout le pays ne verraient pas cela d'un meilleur œil que s'il était question de faire vendre les terres des autres provinces, si cela était possible, pour aider à la construction de chemins de fer ou pour d'autres fins. Si nous devons aider à la construction des chemins de fer, trouvons d'autres sources de revenus, et si la population des Territoires du Nord-Ouest demande l'autonomie provinciale ne lui imposons pas de conditions rigoureuses comme celles dont parle l'honorable député d'Alberta. Nous devons nous montrer généreux, et ne pas oublier que ce qui peut paraître aujourd'hui une subvention très libérale, peut devenir tout à fait insuffisant dans quelques années, vu les progrès rapides que fait cette partie du pays. J'aimerais à savoir du ministre des Finances ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas question en ce moment d'une loi de cette nature.

M. CLANCY : Je le sais, mais je désire savoir si c'est là l'intention du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La politique actuelle du gouvernement est telle que je viens de l'expliquer. Pour le reste l'honorable député devra s'en rapporter à l'avenir.

M. CLANCY : Malheureusement, c'est ce que nous sommes obligés de faire chaque fois que nous demandons des renseignements ou quoi que ce soit.

M. BOYD : Je vois aussi avec plaisir cette augmentation de l'allocation accordée aux Territoires du Nord-Ouest, mais j'aurais préféré voir le gouvernement accorder à cette population l'autonomie provinciale qu'elle demande. Je suis certain d'exprimer l'opinion de la majorité de la population des Territoires du Nord-Ouest en parlant ainsi. Il n'est pas agréable, il est même humiliant pour cette population d'avoir à venir ici tous les ans quémander une augmentation d'allocation et de se trouver dans la position où elle

s'est trouvée l'an dernier, lorsque l'Assemblée législative a été obligée de suspendre ses séances faute d'argent. Les députés ont été obligés de retourner chez eux, en attendant que le gouvernement pût se procurer de l'argent. Toute cette population demande l'autonomie provinciale. Comme l'a fait remarquer le ministre de la Justice, elle est assez considérable aujourd'hui pour avoir droit à dix députés dans la Chambre des communes et à quatre sénateurs. Le gouvernement devrait se rendre au désir d'un territoire de cette importance et lui accorder l'administration de ses propres affaires.

La difficulté signalée par l'honorable député d'Alberta, au sujet de la population, ne nécessiterait qu'un remaniement qui pourrait se faire tous les deux, trois ou cinq ans, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement retarde d'accorder cette autonomie. Nous connaissons très bien la raison qui l'empêche de régler cette question. C'est le spectre de la question des écoles qui effraie les ministres. Cette question devra être réglée en même temps que celle de l'autonomie et plus on retardera, plus elle sera difficile à régler.

M. DAVIS : Pourquoi ?

M. BOYD : Parce que la population augmentera et plus il y aura de monde, plus la question sera difficile régler.

M. DAVIS : A l'heure qu'il est, nous avons des écoles séparées dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. BOYD : Ce qu'ils ont à présent et ce qu'ils auront en vertu d'arrangements faits par ce parlement, sont deuxc hoses bien différentes. J'ai voyagé parmi cette population, j'ai assisté à ses assemblées, j'ai entendu le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest exprimer ses opinions devant un nombreux auditoire et j'ai constaté que l'opinion politique était presque unanime à réclamer l'autonomie provinciale. Peut-on s'attendre à autre chose d'une population de 160,000 ou 200,000 sujets anglais ? Ces gens désirent avoir le droit de faire leurs lois et d'administrer eux-mêmes leurs affaires.

M. DAVIS : Quels pouvoirs aura-t-on de plus qu'à présent avec l'autonomie provinciale ?

Le PREMIER MINISTRE : On a quelquefois raison de dire : " délivrez-moi de mes amis ", et la population des Territoires du Nord-Ouest ne devra aucune reconnaissance à l'honorable député, car si cette proposition était acceptée, le Nord-Ouest, ne serait pas aussi bien qu'aujourd'hui.

M. BOYD : Je ne le crois pas.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député vient de dire que la population des Territoires du Nord-Ouest lui donne droit à dix députés. Il doit savoir que cela n'est pas exact. Le dernier recensement ne donne pas aux Territoires du Nord-Ouest le droit d'avoir dix représentants dans cette Chambre. Nous leur en accordons dix, non parce qu'ils y ont droit, mais par faveur. Si nous acceptions la proposition de l'honorable député, et si nous érigions les Territoires du Nord-Ouest en provinces, ces provinces seraient réglées par la même loi qui s'applique aux autres provinces et leur représentation dans la Chambre des communes serait déterminée par le chiffre de la population et non au moyen d'une concession, comme elle l'est dans le bill actuel. Si les Territoires étaient érigés en provinces, mon honorable ami serait le premier à admettre qu'il ne serait que juste de donner à cette province la représentation à laquelle elle aura droit en tant que province. Nous avons cru préférable de laisser les Territoires tels qu'ils sont et de leur accorder dix députés, car cette population augmente rapidement et atteindra bientôt le chiffre qui lui donnera droit à ses dix représentants.

L'honorable député a aussi parlé de la question des écoles. Mais si l'on tient compte de la taxe scolaire, je ne sais pas s'il serait avantageux pour les Territoires d'être érigés en province, car ils perdraient alors le droit qu'ils ont à présent de taxer les terres du Pacifique Canadien pour le maintien de leurs écoles.

La question n'est pas aussi simple que l'honorable député voudrait le faire croire. Combien y aura-t-il de provinces dans les Territoires du Nord-Ouest—une ou deux ? Sur ce point la population des Territoires n'est pas d'accord. Un membre important de la législature s'est séparé du gouvernement de M. Haultain, qui est en faveur d'une seule province, tandis que lui et d'autres demandent qu'il y en ait deux.

Pour toutes ces raisons, il vaut mieux réfléchir calmement et sérieusement, avant de prendre une décision finale. Mon honorable ami dit qu'il est humiliant pour les Territoires de venir ici tous les ans demander des conditions plus avantageuses. Ils ne viennent pas demander de meilleures conditions, mais une allocation que le parlement leur accorde et qui doit augmenter en proportion de l'augmentation de la population. Mais quand ils seront érigés en province, avec tous les pouvoirs d'une province, ils devront prendre aussi toutes les responsabilités d'une province. Et que leur population augmente ou non, l'allocation restera la même et c'est alors qu'ils seront obligés de faire comme d'autres provinces, entre autre le Manitoba, qui a probablement été érigé en province prématurément—ils seront obligés, dis-je, de venir ici tous les ans, demander de meilleures conditions (better terms).

Il vaut mieux ne pas trop se hâter. Quels sont les pouvoirs dont jouiraient les Territoires du Nord-Ouest, s'ils étaient érigés en province, dont ils ne jouissent pas à l'heure qu'il est? Si je ne me trompe, la législature des Territoires exerce tous les pouvoirs d'une législature provinciale, à l'exception de celui de contracter des emprunts. Il n'y a pas de quoi s'indigner comme le fait l'ho-

norable député et de dire que cette population est tenue dans l'esclavage au lieu d'être traitée comme de libres sujets anglais. Les citoyens de l'ouest sont aussi libres qu'aucun d'entre nous, mais ils n'ont pas le pouvoir d'emprunter de l'argent, et il est peut-être préférable qu'un jeune pays ne jouisse pas de ce privilège.

M. MACLEAN : Encore une doctrine libérale mise au rancart—la doctrine du gouvernement autonome. On lui substitue celle du gouvernement arbitraire—le gouvernement du plus faible par le plus fort. C'est ainsi que l'un après l'autre, tous les beaux principes d'autrefois sont abandonnés. Il y a une grande différence entre le gouvernement autonome et celui qu'on a dans les Territoires, et la population du Nord-Ouest saisit bien cette différence. Cette différence c'est que les provinces ont certaines choses qui leur appartiennent de droit, tandis que les Territoires du Nord-Ouest doivent s'adresser au parlement et prendre ce qu'on leur accorde par faveur ou par charité, comme dit l'honorable premier ministre. La population du Nord-Ouest ne veut pas être comparée à des quémandeurs ; elle veut avoir ses droits, et pardessus tout, elle réclame le droit imprescriptible, pour lequel les libéraux prétendent avoir combattu si longtemps, de se gouverner elle-même.

Je sympathise avec cette population ; je sais qu'elle aspire à devenir une province, à occuper dans la confédération le rang et le titre conférés aux autres parties du pays. Mais nous avons ici un czar, un autocrate qui dit à ces citoyens de l'ouest : Remettez votre sort entre nos mains ; ne parlez plus de gouvernement autonome et nous prendrons soin de vous. Cela n'est ni une doctrine libérale, ni ce que le Canada attend du gouvernement. On avait des raisons pour ne pas ériger ces territoires en provinces, mais les élections approchent et les ministres se sentent obligés de faire excuser leur négligence.

M. ROCHE (Marquette) : D'après ce que vient de dire l'honorable premier ministre, je crois que la population du Nord-Ouest ne peut pas s'attendre à avoir un gouvernement autonome d'ici à quelques années. Les explications du ministre des Finances avaient mis la Chambre sous une autre impression. Ce dernier, pour me servir de l'expression de l'honorable député de York (M. Maclean) a cherché à leurrer le peuple en faisant miroiter à ses yeux l'établissement prochain du gouvernement autonome dans les Territoires du Nord-Ouest. Mais le premier ministre vient de donner des raisons qui, à son point de vue, sont très sérieuses, pour démontrer que les Territoires du Nord-Ouest ne devraient pas avoir un gouvernement autonome d'ici à plusieurs années encore.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. ROCHE (Marquette) : Les approbations de l'honorable premier ministre sont la preuve que je rapporte fidèlement le sens de ses remarques. Une des raisons qu'il donne pour refuser le gouvernement autonome aux Territoires, c'est que la population n'est pas unanime sur la question de savoir si ces territoires doivent former une ou plusieurs provinces. La question est facile à trancher ; qu'on ordonne un plébiscite, comme on l'a fait sur la question des boissons enivrantes, bien qu'avec un autre résultat, je l'espère. Laissons la population décider elle-même cette question ; c'est un moyen facile de savoir si la majorité désire avoir une seule province ou plusieurs.

L'honorable premier ministre dit aussi que la législature des Territoires du Nord-Ouest jouit de tous les privilèges d'une législature provinciale à l'exception de celui d'emprunter, et que c'est une bonne chose de lui refuser ce privilège, de crainte qu'elle n'en abuse, à son détriment. Je crois que la population du Nord-Ouest est aussi en état de se gouverner elle-même, que la population d'aucune autre partie du pays. Cette population est une des plus intelligente du Canada ; elle vient, en grande partie des provinces de l'est et le gouvernement de M. Haultain a reçu des félicitations des membres de cette Chambre et de beaucoup d'autres, sur la manière habile dont il administrait les affaires des Territoires. Cette raison n'est donc pas sérieuse.

L'honorable ministre des Finances a fait une réponse assez vague à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui lui demandait si le gouvernement avait l'intention de mettre en réserve une certaine quantité de terres, ou de vendre une certaine quantité de terres, et mettre en réserve l'argent provenant de la vente, pour faire face aux dépenses occasionnées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Si j'ai bien compris les explications données par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) c'est ce dernier parti que le gouvernement se propose de prendre. Le gouvernement n'a cessé de nous répéter qu'il ne donnait pas de subvention en terre à cette compagnie de chemin de fer. Mais quelle différence y a-t-il entre donner des terres et les vendre pour employer l'argent provenant de la vente à la construction du chemin ? Le ministre de l'Intérieur nous a expliqué que grâce à un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique cinquante millions d'acres de terre seraient livrés à la colonisation. Si on évalue ces terres à $3 l'acre, ce qui est un prix très modéré, cela constituera un fonds de $150,000,000 pour la construction d'un chemin de fer qui, au dire du premier ministre, ne doit coûter que $13,000,000. Je suis porté à croire que dans sa réponse à l'honorable député de Bothwell, l'honorable ministre des Finances n'a pas été aussi brave qu'il aurait pu l'être.

A titre de citoyen de l'ouest, je suis en faveur d'un gouvernement autonome pour les Territoires du Nord-Ouest. Le fort courant d'immigration qui se dirige vers cette

partie du pays obligera le gouvernement des territoires à faire de grandes dépenses pour répondre à tous les besoins de cette population. Il faut s'occuper de l'instruction de tous ces nouveaux venus. Les Territoires n'ont d'autres sources de revenus qu'un impôt minime sur les terres pour les fins scolaires. Ils ne peuvent donc compter entièrement que sur l'argent qui leur est voté par ce parlement. Je crois que pendant certaines années, les dépenses faites pour les travaux publics et les écoles, ont excédé les allocations fédérales.

Je partage l'opinion de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) ; je serais disposé à faire cadeau de cette somme de $250,000 aux Territoires du Nord-Ouest au lieu de les grever d'une dette et d'en faire les débiteurs du Canada lorsque viendra le temps de leur accorder l'autonomie. J'approuve cette augmentation de l'allocation. Elle est nécessaire pour l'entretiendes ports, des chemins, des écoles et les autres travaux indispensables à une population qui augmente rapidement, plutôt que d'en faire une dette au débit des Territoires.

M. BLAIN : Sur cette question de savoir si la population du Nord-Ouest est en faveur de l'autonomie, je citerai ce que disait l'an dernier l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) :

> Je suis certain d'exprimer l'opinion de la majorité en disant que les circonstances sont telles, aujourd'hui, qu'il serait avantageux pour cette population et pour tout le Canada de ne pas retarder plus longtemps le règlement de cette affaire. Beaucoup de députés savent que depuis deux semaines, cette question a été débattue dans la législature de Régina et que par un vote de 23 contre 7, sur une Chambre de 31, il a été décidé qu'il était regrettable que la question n'ait pas été réglée cette année même.

Voici une autre citation du même député :

> J'ai dit que le temps est arrivé d'étudier et de décider cette question de l'autonomie pour les Territoires du Nord-Ouest. Pour ma part, je suis convaincu que la grande majorité de la population des territoires est en faveur de l'autonomie provinciale. Sans doute qu'elle n'est pas unanime et si les autorités fédérales attendent qu'elle le soit, elles pourront attendre jusqu'à la fin des siècles, car ni sur cette question, ni sur aucune autre les habitants d'un aussi vaste territoire n'auront qu'une même opinion. Il est avéré, comme l'a expliqué mon honorable ami, que la population des Territoires du Nord-Ouest est actuellement beaucoup plus considérable que ne l'était celle du Manitoba quand cette partie du pays a été érigée en province.

Voilà l'opinion d'un homme qui, j'en suis certain, connait bien mieux la question que moi. Il me paraît évident que la population de ces territoires demande l'autonomie provinciale.

M. OLIVER : Il paraît y avoir quelque malentendu sur ce que les Territoires du Nord-Ouest par l'entremise de leur législature, ont demandé. Quelques-uns ont dit ici que nous avions demandé l'autonomie et de là on a conclu que nous la demandions aux mêmes conditions que les autres provinces. Je me permettrai de faire observer que ce n'est pas cela.

Nous demandons l'autonomie provinciale, sujette à deux conditions radicalement différentes des conditions auxquelles les autres porvinces ont obtenu leur autonomie. La première de ces conditions c'est que l'allocation per capita sera répartie de nouveau, d'après le chiffre de la population telle que constatée par un remaniement fait tous les cinq ans. L'autre condition, c'est que la dette de la province sera revisée après chaque recensement décennal.

Or, c'est un principe essentiel de l'autonomie provinciale, dans tout le pays, que l'allocation, per capita, déterminée par la population d'une province au moment de son entrée dans la Confédération ne varie plus, et que la dette de cette province une fois fixée, ne peut plus être revisée. Ainsi, quand les Territoires demandent l'autonomie provinciale, ils le demandent sur des bases radicalement différentes de celles sur lesquelles elle a été accordée aux autres provinces du Canada. Les honorables députés qui paraissent si disposés à accorder l'autonomie provinciale aux Territoires du Nord-Ouest seraient-ils prêts à la leur accorder à ces conditions ? C'est à ces conditions que nous l'avons demandée et nous devons en conclure que les Territoires n'en voudraient pas à d'autres conditions, et dans l'état de choses actuel, je prends sur moi de dire que la population n'en voudrait pas à moins d'une stipulation expresse accordant une revision de l'allocation et de la dette à des intervalles fixes.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer aux honorables députés que cette discussion est contraire au règlement. Elle est complètement étrangère à la résolution qui est devant la Chambre. Il ne s'agit pas dans le moment de l'érection des Territoires du Nord-Ouest en provinces et je crois qu'il vaut mieux laisser cela de côté.

M. BARKER : La discussion sur ce point est allée si loin qu'il serait intéressant de savoir de l'honorable député d'Assiniboïa ouest (M. Scott) ce qui a bien pu le faire changer ainsi d'opinion.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. SCOTT : Le député d'Assiniboïa-ouest n'a pas changé d'opinion.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. BOYD : Il me semble que lorsque la discussion en est rendue à ce point et quand certaines affirmations ont été faites——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La Chambre aura d'autres occasions de discuter la question de l'autonomie provinciale. Cela est étranger à la résolution qui nous occupe.

M. CLANCY : Je crois que l'intention de mon honorable ami (M. Boyd) est de discuter la résolution.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si son intention est de discuter la résolution demandant d'accorder $250,000 aux Territoires du Nord-Ouest et s'il se borne à cette question, il est parfaitement dans l'ordre.

M. BOYD : Je voulais seulement répondre à une couple de questions soulevées par l'honorable premier ministre, mais puisque vous avez décidé que je n'en ai pas le droit, j'attendrai une autre occasion.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Si l'honorable député se met à prononcer un second discours quelque autre honorable député voudra lui répondre. Je pense que nous ferions mieux de nous arrêter ici. Adopté.

M. HENDERSON : Je voudrais discuter la résolution. Mais avant de le faire, je désire protester contre la pratique du président de continuellement crier, "adopté", sans mettre la motion aux voix. Il est convenable, à mon avis, que le président, dans chaque cas, avertisse dûment les membres de l'assemblée qu'il va mettre la question aux voix, en leur demandant s'ils sont ou non en faveur de la résolution.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est en contravention du règlement. Il s'est levé pour dire qu'il allait parler du sujet de la résolution, et voilà qu'il parle au président. En soumettant les motions au comité, je dis : "Est-ce adopté ?" Je ne dis pas: "Adopté", mais; "Est-ce adopté ?"

M. HENDERSON : Le seul mot que nous ayons entendu c'est : "Adopté". Maintenant, je vais parler du sujet de la résolution. D'après moi, nous nous trompons en créant une dette contre les Territoires avant de leur avoir donné l'autonomie législative. Si l'année prochaine, nous procédons, comme parlement, à organiser ces vastes territoires en une ou plusieurs provinces, nous regretterons d'avoir à commencer par régler une dette. Il vaudrait mieux continuer d'agir comme nous l'avons fait dans le passé ; donner aux Territoires l'aide que nous considérons justement et raisonnablement suffisante pour leurs fins. Mais, pour aucune raison ne créons contre eux une dette, qui sera plus tard un obstacle, et peut-être, une source de difficultés lorsque nous aurons à pourvoir à l'autonomie politique des provinces. La position du Dominion n'en sera pas changée. Nous n'exigeons pas d'intérêt, et lorsque le règlement se fera, je ne suppose pas un seul instant que même le principal de la dette soit jamais réclamé. Si nous traitons les Territoires avec égards, avec considération, si nous les tenons en bonne humeur, nous ferons, je pense, de meilleures conditions avec eux lorsque nous en viendrons à régler toutes ces questions. Mais ayons bien soin de ne rien faire pour nous créer des difficultés ci-après. Maintenant, quant à l'autre question, tout ce que j'ai à dire, c'est que le plus tôt nous donnerons à ces provinces l'autonomie politique, le mieux ce sera ; car alors nous supprimons ces subsides annuels. Actuellement, ils sont considérés comme étant sous la tutelle du gouvernement fédéral. Et le plus tôt nous réglerons ce compte, et nous prendrons de nouvelles dispositions en vue du gouvernement de ces provinces et pour la suppression de ces subsides annuels, le mieux ce sera pour le Canada et pour les territoires. Je conseillerais au ministre de Finances de ne pas leur créer de dettes, car si nous faisons quelque chose de cette nature, nous aurons peut-être une question difficile à régler lorsqu'il s'agira d'ériger ces territoires en province.

M. BOYD : Le gouvernement des territoires a-t-il été consulté au sujet de ces $250,000, et a-t-il consenti à ce que cette somme fût placée de la manière dont le ministre se propose de le faire : c'est-à-dire en l'ajoutant à la dette et en en faisant une question de règlement de compte pour l'avenir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La correspondance à ce sujet a été produite récemment. Je ne serais peut-être pas justifiable de dire que le gouvernement des Territoires a consenti. En réalité, il n'était pas nécessaire de demander son consentement, vu que cette mesure ne lui impose aucune obligation. Si le gouvernement des Territoires ne désire pas mettre à profit les privilèges conférés par le présent acte, rien ne l'y force. Comme nous ne lui imposons aucune obligation, nous n'avons pas jugé à propos d'obtenir son consentement. Le gouvernement des Territoires serait sans doute heureux de recevoir de notre gouvernement l'aide la plus forte que nous serions disposés à lui accorder, et préférerait recevoir cette aide sous forme de subvention, et non pas sous celle d'avance imputable sur la dette.

M. SPROULE : A-t-il demandé ce subside ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais depuis nombre d'années, le gouvernement des Territoires s'est adressé non seulement au présent gouvernement, mais au précédent, en vue d'obtenir un subside plus considérable. Ses demandes ont toujours péché du côté de la libéralité et nos réponses n'ont pas été moins généreuses. Le fait est que nous nous sommes montrés beaucoup plus généreux que nos prédécesseurs. Mais après qu'il nous eût exposé ses besoins nous avons dans une certaine mesure, exercé notre jugement quant au choix des moyens d'y satisfaire. Je ne veux pas dire que le gouvernement des Territoires a demandé que le moyen proposé aujourd'hui par nous soit adopté ; mais je pense qu'il trouvera cet arrangement commode ; s'il n'a

pas besoin de ces fonds, il ne sera pas forcé de s'en servir et personne n'en souffrira.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre a mentionné deux item au sujet desquels on disait qu'il serait nécessaire de voter un crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui regarde ces deux item, le gouvernement territorial s'est adressé à nous, il y a quelques mois, et nous avons décidé par décret du conseil, que nous recommanderions au parlement de voter un crédit pour ces deux entreprises. Nous nous proposons d'inscrire un crédit à cet effet dans le budget supplémentaire, non pas comme charge contre la présente subvention, mais à prendre sur la subvention ordinaire de l'année courante. Le gouvernement des territoires du Nord-Ouest s'est adressé à nous en vue d'obtenir ces crédits spéciaux, mais il n'a pas demandé un crédit général comme nous demandons maintenant.

M. GILMOUR : J'espère que l'honorable ministre des Finances va considérer l'opportunité de continuer la subvention. Ce pays est à se coloniser de toutes parts. Il se trouve dans une situation différente de toutes les autres parties du Canada. Il est nécessaire d'y construire des ponts. En ces dernières années, les ponts y ont été emportés aussi rapidement qu'on les y a construits. En vue des conditions extraordinaires qui existent là-bas, j'espère que l'honorable ministre des Finances va considérer l'opportunité de continuer à accorder la subvention, plutôt que de porter ces avances au compte de la dette. Le plan qu'il propose peut causer un malentendu à l'avenir, vu que les termes auxquels cette dette doit être créée ne sont pas spécifiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous faisons les deux. En premier lieu, nous leur accordons un subside généreux.

M. GILMOUR : Je m'en rends compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas mesquins. Nous leur accordons cette année une subvention à peu près quatre fois aussi considérable que celle qui leur était faite lorsque nous arrivâmes au pouvoir.

M. GILMOUR : Je ne disais pas que vous aviez manqué de générosité. Ce n'est pas ma prétention. Mais je dis que vous créez une dette ; ils doivent avoir besoin de ces fonds, sinon vous ne les mettriez pas à même de les emprunter. A mon avis, une des objections les plu fortes à la proposition de leur concéder l'autonomie, c'est que cela les mettrait en mesure de s'endetter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a signalé l'objection sérieuse qu'il y a à rendre ces territoires autonomes. Toutefois, il existe diverses natures de dettes.

Lorsqu'on dit que l'affaire sera sujette à règlement dans le compte de la dette, on ne détermine pas absolument qui sera responsable de la dette. Dans ma province, nous avons $1,000,000 au compte de la dette, mais ce million n'est pas un fardeau pour la province; le Dominion est tenu de payer l'intérêt sur ce montant. Je ne veux pas faire d'admission dangereuse quant à ce que sera la position des territoires du Nord-Ouest à cet égard; étant responsable, je dois parler avec réserve; mais il ne s'ensuit pas que, lorsque l'on en viendra à arrêter le compte de la dette, cette dépense reste à la charge des Territoires.

M. HENDERSON : Bien qu'il puisse être incertain à la charge de qui la dette sera mise, il ne peut exister de doute quant aux $250,000 dont il est question dans cette résolution; la résolution dit :

> Toutes sommes ainsi avancées au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest seront portées à un compte désigné sous le nom de "compte de la dette des Territoires du Nord-Ouest", et elles seront considérées, dans tout arrangement financier qui pourra être fait en rapport avec l'organisation d'une province ou de provinces dans lesdits Territoires, comme étant une dette due par lesdits Territoires au Canada.

Cette somme sera donc à la charge des Territoires. C'est à quoi je m'oppose. Je pense que nous devrions les laisser dans la position où ils se trouvent maintenant et dont ils se sont montrés satisfaits jusqu'ici. Nous devrions laisser les choses dans l'état où elles sont jusqu'à ce que nous soyons prêts à conclure de nouveaux arrangements avec eux, ce qui se produira peut-être, d'après le ministre des Finances, d'ici à un an. Ce serait dommage de créer une dette, ou ce qu'on pourrait appeler une dette, car il pourrait en résulter des désagréments lorsqu'il s'agira de régler. On nous dit que les Territoires n'ont pas été consultés à cet égard, qu'ils n'ont pas demandé cet argent et que peut-être ne le demanderont-ils pas. Ils seront peut-être assez indépendants pour ne pas le demander, car je crois qu'ils y ont droit, et on n'aurait pas dû le leur imputer comme dette dont on les tiendra responsa- dans un an ou deux d'ici lorsque le règlement final se fera entre nous.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crains de ne m'être pas fait bien comprendre. Supposons que lors du règlement des comptes entre la nouvelle province et le Dominion, on trouverait qu'il y a (je n'aime pas à fixer le montant) un million de dollars à placer au crédit des Territoires du Nord-Ouest dans le compte de la dette; c'est une question à décider plus tard que de savoir dans quelle mesure ce million de dollars devra leur être crédité. La seule différence entre la situation d'alors et celle d'aujourd'hui, c'est qu'au lieu d'attendre que l'événement se produise et de placer l'argent à leur crédit l'année prochaine, nous leur donnons le droit de tirer sur cette somme d'avance; et elle

devra alors être arrêtée en conformité de l'arrangement général que nous ferons avec les habitants de la province.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Finances s'attend-il que ces habitants seront satisfaits si, une fois organisés en province ou ne leur accorde que trois quarts de million, tout en laissant supposer qu'on leur accorde le plein million ? Il ne devrait pas en être ainsi, à mon avis. Je proposerais à l'honorable ministre des Finances de retirer sa résolution, et de soumettre la question de nouveau lorsque nous leur accorderons l'autonomie.

La résolution est rapportée, lue une première et une seconde fois, et adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission de présenter le bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

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

MODIFICATION DE L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

La Chambre se forme en comité en vue de considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte du service civil dans le sens des articles suivants, et à cette fin d'insérer ces articles dans le bill modifiant ledit acte.

(1) L'article 12 de l'Acte du service civil, chapitre 17 des Statuts Revisés, est abrogé et remplacé par le suivant :—

12. Le traitement d'un sous-ministre de département, lors de sa nomination, sera de $3,500 par an, avec augmentation annuelle de $100 par année, jusqu'à un chiffre maximum de $4,000 par an ; ladite augmentation devant être faite par l'Exécutif sur la recommandation du chef du département : Pourvu, toutefois, que si le sous-ministre de la Justice est, lors de sa nomination, un avocat d'au moins dix ans de profession, et que si le sous-ministre des Finances et sous-receveur général a été, lors de sa nomination, au moins dix ans au service d'une succursale de cette banque, ou en ces deux qualités, et que si le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux est, lors de sa nomination, un ingénieur civil d'au moins dix ans de profession, il soit payé à chacun $1,000 par année en sus des montants ci-dessus prescrits.

(2) Afin de déterminer les traitements des sous-ministres actuels, il sera tenu compte aux dits sous-ministres de leur temps de service, soit comme sous-ministres ou en quelque autre qualité dans le service public, à l'époque de la mise en vigueur du présent acte, et il leur sera payé le traitement auquel ils auraient eu droit, à raison de la durée de leur service, s'ils avaient été nommés en vertu des dispositions de l'article 12 de l'Acte du sirvice civil, ainsi qu'il est prescrit par le présent acte. Pourvu, de plus, que nonobstant les dispositions contraires contenues dans le présent acte, le traitement du sous-ministre actuel du département des Finances, tant qu'il restera en charge, soit le traitement maximum du sous-ministre de ce département, autorisé par le présent acte.

M. FIELDING.

(3) Si quelque sous-ministre n'a pas actuellement droit, en vertu des dispositions du présent acte, de recevoir le traitement maximum de $4,000, son traitement pourra être élevé par des augmentations annuelles de $100 chacune jusqu'à ce qu'il reçoive ledit traitement maximum.

(4) Outre la classe des premiers commis, mentionnée dans les articles 15 et 16 dudit acte, une autre classe est créée en vertu des présentes sous la désignation de " premiers commis, classe A."

2. Le traitement minimum payé à un premier commis, classe A, sera de $2,400, avec augmentation annuelle de $100 jusqu'à un maximum de $2,800.

(5) L'article 16 du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :—

16. Le traitement minimum d'un premier commis sera de $1,900 par année, et le traitement maximum sera de $2,500 par année.

(6) L'article 18 de l'Acte du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :—

18. Le traitement minimum d'un commis de première classe sera de $1,500 par année, et le traitement maximum sera de $1,900 par année.

(7) L'article 20 de l'Acte du service civil est abrogé et remplacé par le suivant :—

20. Le traitement minimum d'un commis de seconde classe sera de $1,200 par année, et le traitement maximum sera de $1,500 par année.

(8) L'article 4 du chapitre 14 des Statuts de 1900 est abrogé et remplacé par le suivant :—

4. Le traitement minimum d'un commis de seconde classe cadette sera de $700 par année, et le traitement maximum sera de $1,100 par année.

(9) Le Gouverneur en conseil pourra, dans le cas des commis de seconde classe cadette dont les appointements seront, lors de la mise en vigueur du présent acte, moindres que sept cents dollars par année, porter les appointements des dits commis au chiffre de $700 par année ; mais nulle semblable augmentation ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-ministre du département, approuvé par le ministre, que ledit commis mérite de la recevoir.

(10) L'annexe A de l'Acte du service civil, amendé par l'article 12 du chapitre 15 des Statuts de 1895, et par l'article 1 du chapitre 14 des Statuts de 1900, est modifié par l'addition du paragraphe suivant :—

(g) Commis de troisième classe.

(11) Le traitement minimum d'un commis de troisième classe sera de $500 par année, et le traitement maximum sera de $700 par année.

(12) Sauf tel que ci-dessus prescrit, le traitement d'un commis de troisième classe, lors de sa nomination, sera le traitement minimum prescrit ci-dessus.

(13) Le Gouverneur en conseil pourra, après qu'un commis de troisième classe aura servi pendant un an, élever son traitement au moyen d'augmentations n'excédant pas $50 par chaque année, jusqu'au traitement maximum d'un commis de troisième classe, tel que ci-dessus prescrit ; mais nulle semblable augmentation ne sera faite que sur le rapport du sous-ministre du département, approuvé par le ministre, que ledit commis mérite de la recevoir.

(14) Toute personne qui est actuellement ou qui pourra être à l'avenir copiste, commis, emballeur, trieur ou messager, temporairement ou autrement, dans le service du gouvernement du Canada, employée dans l'un des départements à Ottawa, ou dans le bureau de l'auditeur général, en vertu d'un décret du conseil, pourra être

nommée commis de troisième classe à un traitement non inférieur à celui qu'elle recevait ou auquel elle aurait droit à l'époque de ladite nomination (mais limité toujours à une somme n'excédant pas le salaire maximum de la troisième classe) ; pourvu, toujours, que ladite personne qui, au titre susdit ou à tout autre titre, aura été continuellement dans ledit service pendant les deux ans précédant l'adoption du présent acte, puisse être ainsi nommée sans égard à son âge ou sans passer l'examen d'aptitude ; et ledit décret du conseil sera considéré comme créant la position de commis de troisième classe dans laquelle ladite nomination sera faite, et le Gouverneur en Conseil pourra, dans le cas de toute telle personne dont le traitement sera, lors de sa nomination comme commis de troisième classe, moindre que $500 par année, porter ledit traitement au chiffre de cinq cents dollars par année ; mais nulle augmentation semblable ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-ministre du département, approuvé par le ministre, que ledit commis mérite de la recevoir.

(15) La partie de l'annexe B de l'Acte du service civil sous la rubrique " Douanes ", inscrite à l'article 15 du chapitre des Statuts de 1888, est abrogée et remplacée par la suivante :—

Douanes.

		Classe supérieures. Appointements
Inspecteurs	de	$1,600 à $2,500
Percepteurs	de	300 à 4,000
Premiers commis	de	1,200 à 2,000
Contrôleurs	de	1,200 à 2,400
Aides-contrôleurs (y compris les surveillants des arrivages, les premiers préposés du débarquement et les garde-clefs en chef)	de	800 à 1,200

Classe technique.

		Appointements
Estimateurs	de	$ 800 à $2,000
Aides-estimateurs	"	600 à 1,500
Jaugeurs	"	600 à 1,200

Autres classes.

		Appointements
Commis	de	$ 400 à $1,200
Examinateurs (y compris les garde-clefs et les préposés du débarquement)	de	400 à 1,000
Emballeur, messagers et préposés des arrivages	de	300 à 600

16) La partie de l'annexe B de l'Acte du service civil sous la rubrique " Revenu de l'Intérieur ", inscrite à l'article 3 du chapitre des Statuts de 1889, est abrogée et remplacée par la suivante :—

Revenu de l'Intérieur.

		Appointements
Inspecteurs	de	$1,600 à $2,500
Percepteurs	"	500 à 2,400
Sous-percepteurs	"	400 à 1,700
Comptables	"	600 à 1,500
Agents d'accise de la classe spéciale (premiers commis chargés de la surveillance de distilleries)	"	1,400 à 1,800
Agents d'accise de la classe spéciale, autres que les précédents	"	1,200 à 1,400
Agents d'accise des 1ère, 2e et 3e classes	"	600 à 1,200
Agents d'accise stagiaires	"	500
Sténographes et copistes	"	400 à 600
Messagers	"	400 à 700

A ces salaires il pourra être ajouté, pour la surveillance de fabriques importantes, un traitement supplémentaire, pour les agents d'accise de la classe spéciale et autres officiers employés à cette surveillance, n'excédant en aucun cas $200 par année.

(17) Le Gouverneur en Conseil pourra accorder les augmentations d'appointements dans le département des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur qui sont autorisés par le présent acte, mais aucune de ces augmentations ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-ministre du département approuvé par le ministre, que la personne recommandée pour cette augmentation mérite de la recevoir.

(18) Le paragraphe (e) et les paragraphes qui suivent, à l'exception du paragraphe (d) de l'article 47 de l'Acte du service civil, sont abrogés et remplacés par les suivants :—

47 (e) La rétribution des surnuméraires, copistes, messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs sera, lors de la nomination, de $500, et elle pourra être portée, par les augmentations annuelles n'excédant pas $50, jusqu'à un maximum de $700 par année ; et lesdites augmentations ne seront accordées que par un décret du conseil, basé sur le rapport du sous-ministre du département, approuvé par le ministre, que la personne recommandée y a droit et mérite de l'obtenir ; et le Gouverneur en Conseil pourra, dans le cas dudit surnuméraire, copiste, messager, chargeur, emballeur et trieur dont le salaire sera, lors de la mise en vigueur du présent acte, moindre que cinq cents dollars par année, augmenter ledit salaire jusqu'au chiffre de $500 par année ; mais nulle augmentation semblable ne prendra effet à compter d'une date antérieure à la date de la mise en vigueur du présent acte, et elle ne sera faite que sur le rapport du sous-ministre du département, approuvé par le ministre, que ledit commis mérite de la recevoir.

(19). Toutes sommes de deniers votées par le parlement pour l'année financière expirant le 30 juin 1904 pour le paiement des traitements ou des augmentations de traitement de toutes personnes actuellement dans le service public, seront, au cas où quelques-unes desdites personnes seraient promues à des classes ou catégories plus élevées ou seraient transférées à d'autres positions dans le service public, applicables au paiement des traitements ou augmentations de traitement desdites personnes ainsi promues ou transférées ; et pendant le cours de l'année financière expirant le 30 juin 1904, les sommes de deniers qui pourront n'avoir pas été votées par le parlement mais qui pourront être requises pour le paiement desdits traitements et augmentations de traitement autorisés par le présent acte, pourront être prises sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

Articles 1, 2 et 3: Appointements des sous-ministres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Aux termes du présent Acte du service civil, les appointements d'un sous-ministre, au moment de sa nomination, sont de $3,500. L'acte dit que le traitement minimum d'un sous-ministre sera de $3,200 et son traitement maximum de $4,000. Mais l'acte ne pose pas de règle pour les augmentations ; de là cette anomalie que certains sous-ministres restent pendant des années au minimum, tandis que d'autres plus heureux

obtiennent le traitement maximum. On voudrait à l'avenir appliquer la même règle à l'augmentation annuelle du traitement des sous-ministres que celle suivie dans le cas des autres employés de l'administration. En même temps, on cherche à régler la position des sous-ministres actuellement en fonctions. Les sous-ministres nouvellement nommés recevront $3,500, et leur traitement sera augmenté de $100 par année jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum. Ceux qui sont en fonctions actuellement seront traités de la même manière; une augmentation de $100 leur sera accordée annuellement jusqu'à ce qu'ils aient atteint le traitement maximum. C'est l'intention de soumettre à un régime spécial les sous-ministres des Finances, des Chemins de fer et Canaux et de la Justice; dans les cas où le sous-ministre de la Justice sera, à l'époque de sa nomination un avocat de dix années de pratique; le sous-ministre des Finances, depuis dix ans, gérant d'une banque ou d'une succursale de banque; et le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, un ingénieur civil exerçant sa profession depuis au moins dix ans, il aura droit à $1,000 de plus que les sommes mentionnées. Ces trois sous-ministres recevront $4,500 au moment de leur nomination, et le maximum de leur traitement sera de $5,000 au lieu de $4,000, comme dans les autres cas. Il y a aussi une disposition du bill prescrivant que le sous-ministre actuel des Finances recevra le traitement maximum sans avoir à attendre pendant nombre d'années. Il serait plus commode d'examiner la résolution article par article, et je propose, en conséquence, l'adoption des paragraphes 2 et 3 relatifs aux sous-ministres.

M. BIRKETT : Au nom des employés de l'administration, je désire remercier le directeur général des Postes d'avoir retiré le bill partiel qu'il avait soumis au parlement il y a quelques semaines; et en mon propre nom je désire exprimer mes remerciements d'avoir inséré dans ce nouveau bill le principe posé par moi dans l'amendement que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre lors de la représentation du premier bill. Comme le bill doit être examiné article par article, je me bornerai à parler des premières dispositions relatives aux sous-ministres. Qu'on me permette de dire en commençant qu'à mon avis, celui qui est compétent à remplir la fonction de sous-ministre d'un des départements de l'administration ne devrait pas être traité en entrant dans le service comme s'il était un apprenti, et être contraint de débuter avec le traitement minimum. Tout homme qualifié pour remplir convenablement la position de sous-ministre devrait être nommé avec le traitement maximum de sa classe. Je n'approuve pas davantage la disposition de cet article qui donne un traitement plus élevé aux sous-ministres des Finances, des Chemins de fer et Canaux et de la Justice. Il me semble qu'on ne devrait pas faire de distinction dans le traitement des sous-ministres. On reconnaît une égale importance à tous les départements, chaque ministre reçoit le même traitement; et si tous les ministres ont la même importance, il doit en être de même des sous-ministres. En outre, parce qu'un homme a été pendant dix ans gérant d'une banque ou d'une succursale, avant d'être nommé sous-ministre des Finances, il n'en est pas pour cela plus particulièrement compétent. Je connais des gérants de succursales de banques qui ne sont pas mieux qualifiés pour la position de sous-ministre des Finances que le premier comptable venu. Pius, en ce qui est du sous-ministre de la Justice; il y a des avocats qui ont exercé leur profession pendant dix ans....

M. TAYLOR : En crevant de faim.

M. BIRKETT : Oh, non; je ne dis pas cela.

M. TAYLOR : Quelques-uns du moins.

M. BIRKETT : Parce qu'un homme a été avocat pendant dix ans, il n'en est pas pour cela supérieurement qualifié pour remplir la fonction de sous-ministre de la Justice. Il en est de même en ce qui regarde les ingénieurs. S'il est nécessaire d'avoir des experts spécialistes pour remplir ces trois fonctions, n'est il pas aussi nécessaire d'avoir des experts en matière de commerce comme sous-ministres des autres départements de l'administration. Pourquoi ne pas les mettre tous sur le même pied ? Je ne m'oppose pas à ce que le directeur général des Postes accorde à ces trois sous-ministres $1,000 de plus; mais, je dis que si l'on fixe le minimum de leur traitement à $4,500, et le maximum à $5,000, le traitement des autres sous-ministres devra être porté au même chiffre. Un expert en matières commerciales est à tous égards aussi précieux qu'un expert dans les arts libéraux; et si les sous-ministres appartenant aux professions libérales ont droit au traitement qu'on se propose de leur donner, alors les sous-ministres dans ce que nous pourrions appeler les départements commerciaux de l'administration, y ont également droit. Comme le ministre se propose de discuter ces résolutions article par article, je ne dirai rien de plus pour le moment.

M. REID (Grenville) : Dois-je comprendre qu'aux termes du présent bill, un sous-ministre n'est pas tenu de passer un examen du service civil avant d'être nommé ? Si je ne me trompe un étranger pourrait être nommé de préférence à celui qui a donné des années de services utiles et qui mériterait d'être promu ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu de l'Acte du service civil, toute personne âgée de vingt et un ans peut être nommée sous-ministre dans la plupart des départements. Il n'est pas nécessaire d'avoir subi l'épreuve d'un examen pour être nommé à cette fonction. Il y a nombre d'autres positions dans l'administration auxquel-

les on peut être nommé sans l'épreuve de l'examen du service civil.

M. REID (Grenville) : Je voulais savoir s'il fallait subir un examen du service civil afin d'être qualifié pour la fonction de sous-ministre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. REID (Grenville) : Alors, un fonctionnaire qui aurait servi pendant nombre d'années dans le département, qui serait au courant du travail dans ce département et aurait droit par son rang à la fonction de sous-ministre, pourrait être mis de côté et un étranger nommé de préférence, de telle manière qu'il se trouverait privé de la promotion à laquelle il aurait droit. Je suppose, en conséquence, que ces nominations de sous-ministres des départements sont purement politiques ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous n'avons rien changé dans la loi. Si l'honorable député examine les listes de sous-ministres nommés de temps à autre par les divers gouvernements, il verra constamment revenir les noms de personnes étrangères au service qui ont été nommées sous-ministres.

M. FOWLER : Cet article s'applique-t-il aux employés du service extérieur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'article dont nous nous occupons n'a trait qu'aux sous-ministres. Le bill renferme d'autres articles ayant trait à d'autres personnes, mais nous nous occupons maintenant de l'article 1.

M. FOWLER ; La résolution générale peut-elle être discutée ? Quel serait le temps favorable pour aborder la discussion des caractères généraux du bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette discussion pourrait se faire convenablement à l'occasion d'une motion pour se former en comité.

M. FOWLER : Je désire parler de certains fonctionnaires du service extérieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une fois la résolution rapportée, il sera présenté un bill fondé sur elle.

M. BELCOURT : Comme les observations que j'ai à présenter au sujet de ce bill sont de nature assez générale, j'aimerais dès maintenant, si le président et l'honorable ministre chargé du bill l'approuvent, traiter la résolution généralement, réservant pour plus tard la proposition que j'ai à faire.

M. FOWLER : Si je n'ai pas le droit de discuter la résolution généralement, je ne pense pas que l'honorable député l'ait davantage.

L'honorable M. HAGGART : Les trois sous-ministres ont-ils atteint le traitement maximum auquel ils ont droit en vertu de l'acte ? Je croirais qu'ils ont été dans le service pendant un assez grand nombre d'année pour avoir droit au traitement maximum de leur classe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux tire son traitement de deux sources: comme sous-ministre des Chemins de fer et Canaux il obtient $4,000, et il reçoit aussi $2,000 comme ingénieur en chef. M. Newcombe, sous-ministre de la Justice reçoit $4,000 comme sous-ministre, mais il occupe aussi pour le moment un autre emploi dans la revision des statuts. M. Courtney, sous-ministre des Finances retire maintenant $4,200.

M. BELCOURT : J'ai l'intention de parler du premier article de la résolution, mais mes observations seront d'une nature générale. Cette mesure, qui, à mon avis, est opportune et justifiable, sera bien reçue par le public généralement, et accueillie avec reconnaissance par les employés de l'administration. Il est vrai que dans une mesure, en ce qui regarde à la fois les sous-ministres et les autres classes d'employés, ce bill n'accorde pas précisément tout ce que les employés avaient demandé, et elle n'accorde pas tout ce que, pour ma part, j'avais demandé instamment au ministère d'accorder. Mais dans l'ensemble, je considère que c'est là une mesure très juste et qu'elle sera reçue avec joie par les employés. En ce qui me concerne, je lui donne mon appui cordial et reconnaissant. Elle est en harmonie avec les traditions du parti libéral dans le traitement du service civil; elle n'est pas tout à fait aussi généreuse que la mesure proposée par le très honorable ministre du Commerce, en 1875, lorsqu'il était membre du ministère Mackenzie; mais elle constitue à beaucoup d'égards un progrès sur la loi du service civil qui a été en vigueur pendant un si grand nombre d'années. Puis, sous le ministère Mackenzie, les employés de l'administration reçurent ce qu'ils n'avaient jamais reçu d'aucun autre gouvernement, des primes très considérables. En 1874, une subvention de $75,000 fut accordée par le ministère Mackenzie à l'administration, l'équivalent d'une augmentation de quinze pour cent des traitements d'alors. Une subvention du même montant fut accordée en 1875, et une troisième, payée quelques années plus tard, s'élevait à $30,000. Le bill est opportun et à propos, car l'administration a une tâche beaucoup plus lourde qu'autrefois à exécuter aujourd'hui. Les employés, à beaucoup d'égards, sont tenus d'être plus compétents et de donner de plus longues heures à leur travail de bureau ; en outre le travail que ces employés ont à exécuter est plus important qu'autrefois. Le développement de notre pays en ces quelques années dernières n'a pas seulement imposé plus de travail aux employés de l'administration, mais il les a mis en contact avec l'administration et les fonctionnaires des pays étrangers.

M. FOWLER : Je voudrais qu'il soit bien compris que si vous permettez à l'honorable député (M. Belcourt) de parler généralement du bill, la même règle devra être appliquée à tous les autres membres du comité.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Le comité, je crois, a décidé de faire l'examen de ce bill article par article, et l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) est à discuter le premier article; j'espère qu'il va se limiter étroitement à l'examen de ce premier article.

M. FOWLER : Je ne m'oppose pas à ce qu'il parle, mais je désire avoir le même droit.

M. SPROULE : Il me semble qu'il serait plus commode si nous n'étions pas restreints à un article en particulier; car il est nécessaire de parcourir tout l'acte du service civil. Il serait beaucoup plus commode de permettre une discussion générale du bill de manière à éviter la nécessité de revenir constamment sur le sujet.

M. BIRKETT : L'honorable député voudra-t-il me permettre ?

M. BELCOURT : Mon honorable ami désire-t-il me poser une question ?

M. BIRKETT : Non.

M. BELCOURT : Alors, je préfère ne pas lui céder le pas.

M. BIRKETT: On m'a limité à la discussion du premier article; pourquoi les autres honorables députés ne seraient-ils pas restreints de la même manière.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme on paraît vouloir discuter le sujet d'une manière générale, je propose que nous considérions toute la question avant de faire l'examen de chaque article séparément.

M. BELCOURT : J'allais justement dire que, par suite du développement du pays, de son importance croissante, de l'expansion de toutes les catégories d'affaires de l'Etat, les employés de notre administration avaient non seulement vu leur travail augmenter, mais avaient été mis en relation avec l'administration d'autres pays, ce qui a eu pour effet d'augmenter leur utilité. On peut dire que les membres de notre administration, qui ont été appelés à traiter avec avec l'administration d'autres pays, se sont acquittés de leur tâche d'une manière très méritoire; mais le résultat c'est qu'il leur a fallu dépenser plus libéralement, et ils ont à remplir dans la société une position qui les force à faire de plus grandes dépenses. Généralement parlant, on peut dire, en toute vérité, que le service civil du Canada se compose d'hommes fidèles, loyaux, honorables et utiles. En vue de montrer à quel point les choses ont changé au Canada, qu'on me permettre de faire la comparaison entre les conditions d'aujourd'hui, et celles existant à l'époque de la confédération. A l'époque de la confédération, le Canada comptait 3,500,000 habitants; il en compte maintenant 5,500,000. Notre revenu, qui était alors de $14,000,000 s'est élevé à $58,000,000. Nos dépenses ont augmenté de $14,000,000 à $50,000,000. En 1873, (l'année la plus reculée pour laquelle il soit possible d'obtenir des données statistiques relatives aux terres fédérales, nous vendîmes 156,000 acres de terres fédérales, tandis qu'en 1902, nous en avons vendu 3,750,000 acres. A l'époque de la confédération, il y avait au Canada 3,600 bureaux de poste; l'année dernière, on en comptait 10,000. Le nombre de lettres transportées, qui était de 18,000,000 à l'époque de la confédération s'est élevé à 240,000,000 l'année dernière.

Le revenu des postes, qui était de $1,024,000 à l'époque de la confédération, s'est élevé à $5,250,000 l'année dernière. Nos importations et exportations s'élevaient à $130,000,000 à l'époque de la confédération ; en 1902, elles formaient le total de $430,000,000. Notre actif, qui était de $20,000,000, s'élève aujourd'hui à $100,000,000. Au moment de la confédération, nous avions 2,200 milles de chemins de fer ; aujourd'hui nous en avons 20,000 milles. Les frais d'administration, de $500,000, en 1867, s'élèvent aujourd'hui à $8,000,000. Nos dépenses sur les chemins de fer et canaux qui étaient de $130,000,000 à cette époque s'élèvent aujourd'hui à $2,500,000 ; sur les travaux publics, de la somme modeste de $200,000 elles se sont élevées à $4,500,000 aujourd'hui. Le nombre de nos banques d'épargnes postales a augmenté de 81 à 915, et nos dépôts dans ces banques, de $200,000 à $43,000,000. Nos premières expéditions de grain dont nous ayons quelque rapport s'élevaient à 500 boisseaux en 1896. L'année dernière, elles se sont élevées à 120,000,000 ou 150,000,000 de boisseaux. Depuis la confédération, les appointements des fonctionnaires n'ont pas été augmentés, si ce n'est en 1882. Ils sont restés stationnaires. En 1868, les appointements des premiers commis furent fixés par l'Exécutif. Les commis de première classe obtinrent de $1,200 à $1,800 ; les commis de seconde classe de $1,000 à $1,400 ; les commis de seconde classe cadette de $700 à $1,000 ; les commis de troisième classe de $400 à $650. En 1882, la première année depuis la confédération où les appointements furent déterminés d'une manière générale, ils furent portés aux chiffres suivants :

Premier commis..	$1,800 à $2,400
1re classe..	1,400 à 1,800
2e classe..	1,100 à 1,400
2e classe cadette..	Abolie
3e classe..	400 à 650

Jusqu'en 1882, on ne s'occupa aucunement de déterminer les appointements des employés de l'administration, si ce n'est qu'en 1875 un bill fut présenté par le ministre actuel du Commerce et discuté dans cette Chambre, mais ne dépassa pas sa seconde

lecture. En 1902, le salaire maximum des messagers fut porté à $600, sur la proposition du directeur général des Postes. Dans le service extérieur des départements du Revenu de l'intérieur et des Douanes, on établit de légères augmentations de temps en temps. Le service extérieur de l'administration des postes obtint une augmentation notable d'appointements aux termes de l'Acte de 1902, par lequel le directeur général des Postes revisa tous les traitements de ce service et les augmenta très notablement, y compris ceux des facteurs, des paqueteurs, des commissionnaires, des messagers, des postillons, etc. Les changements déterminés par cet acte furent si favorablement accueillis par la Chambre et le pays que le gouvernement fut amené à présenter le bill actuel.

M. TALBOT : L'honorable député peut-il nous dire la différence entre le chiffre total des appointements à l'époque de la confédération et le chiffre total des appointements aujourd'hui ?

M. BELCOURT : Il n'existe pas de liste complète des employés de l'administration à l'époque de la confédération, et en conséquence il est impossible de faire la comparaison que mon honorable ami voudrait faire. J'ajouterai que cette augmentation des appointements des employés peut se justifier par l'augmentation du salaire des travailleurs dans toutes les carrières. Je me suis donné quelque peine pour obtenir certains chiffres des banques, des sociétés d'assurance et des compagnies de chemins de fer. Je vois que, durant les six dernières années, les augmentations dans les appointements des employés de banques ont été dans la proportion suivante : Les commis, qui, il y a six ans, recevaient $1,000, reçoivent maintenant de $1,100 à $1,200 ; ceux qui recevaient des appointements de $1,200 reçoivent aujourd'hui des appointements de $1,500 à $1,600 ; les traitements de $1,400 ont été portés à $1,700 et $1,800 ; et les traitements de $1,700 ont été portés à $2,000 et $2,200. Ces chiffres, comme les honorables députés s'en rendront compte, représentent les appointements d'employés de banques occupant des positions supérieures. Et il faut se rappeler, que, dans le cas de gérants de succursales, ces fonctionnaires sont aussi pourvus de logement, chauffé et éclairé. Quant aux jeunes commis des banques, il est vrai qu'ils commencent à un chiffre très bas d'appointements, mais ces appointements comme plusieurs banquiers me l'ont dit, ont récemment été notablement augmentés ; et les augmentations annuelles ont été portées à un chiffre plus élevé spécialement à cause de l'élévation des dépenses ordinaires et de la difficulté de s'assurer de bons employés. Maintenant, en ce qui regarde les sociétés d'assurance et les compagnies généralement, j'ai ici certains chiffres qui m'ont été fournis par quelqu'un qui est président d'une banque et président d'une société d'assurance, et qui est aussi très intéressé dans les chemins de fer. Ces chiffres indiquent une augmentation dans les appointements depuis la confédération jusqu'à l'époque actuelle variant de 50 à 60 pour 100 ; tandis que, dans les derniers cinq ans l'augmentation a été de 20 à 25 pour 100.

D'autres messieurs engagés dans les chemins de fer m'ont donné des chiffres qui sont assez semblables à ceux-ci; ils indiquent une augmentation générale du chiffre des appointements, depuis cinq ans au taux de 15 à 20 pour cent. Une classe de travailleurs nous fournira une très bonne illustration de l'accroissement des salaires dans le cours des dernières années. J'ai pris une classe de manœuvres que nous connaissons bien ici à Ottawa, je veux dire ceux qui travaillent dans les chantiers à bois. Les salaires payés aux coupeurs de chemins aujourd'hui sont de $26 à $27 par mois, aux manœuvres généraux, $29 à $30; aux charretiers $31 à $32; aux trieurs (cullers) de $33 à $34. Ces chiffres indiquent une augmentation moyenne dans les salaires d'à peu près $5 depuis l'année dernière, une augmentation moyenne de $10 depuis deux ans; de $12 depuis trois ans et de cent pour cent dans les dernière cinq années. Et j'ai appris de personnes engagées dans cette industrie, de ceux qui engagent les hommes pour travailler dans les chantiers, qu'il leur est très difficile, même à ces prix, de se procurer la main-d'œuvre qu'il leur faut pour l'exécution du travail. Je pense que cette augmentation dans les salaires de la classe d'hommes dont je parle est une indication de ce qui se passe pour toutes les autres classes. Il en est de même, je crois, dans le cas des hommes de profession libérale, des ouvriers, et de ceux engagés dans le commerce, la finance et l'industrie. Je me suis donné la peine également de me procurer les chiffres des appointements payés aux employés de l'administration aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et dans quelques-unes des colonies britanniques, y compris la Commonwealth d'Australie. Ces questions sont souvent, et à mon avis, à propos, décidées au moyen d'une comparaison; je pense que si nous considérons ce qu'on fait dans d'autres pays britanniques et de langue anglaise, particulièrement ceux situés beaucoup comme le nôtre, nous aurons une assez bonne idée de ce qu'on devrait faire ici. J'ai ici des titres aussi complets et exacts que j'ai pu me les procurer, des appointements payés aux employés de l'administration aux Etats-Unis. Les assistants-secrétaires, qui correspondent à nos sous-ministres, reçoivent de $4,500 à $5,000. Les secrétaires privés du secrétaire et des assistants-secrétaires, $2,500; les premiers commis, $3,000. L'administration des Etats-Unis est divisée en plusieurs classes et les appointements sont comme ci-après :

Classe B..	de	$ 720 à	$ 840
Classe C..	de	840 à	900
Classe D..	de	900 à	1,000
Classe E..	de	1,000 à	1,200
Classe 1..	de	1,200 à	1,400
Classe 2..	de	1,400 à	1,600
Classe 3..	de	1,600 à	1,800
Classe 4..	de	1,800 à	2,000
Classe 5..	de	2,000 à	2,500

Puis viennent les premiers commis dont j'ai parlé, qui reçoivent un minimum de $3,000. Le bibliothécaire du congrès reçoit $6,000; son assistant en chef, $4,000, et son premier commis, $2,500. Maintenant, qu'on me permette de donner quelques chiffres relatifs aux colonies anglaises. Par exemple, dans la Nouvelle-Galles du Sud, les sous-ministres reçoivent $4,800; dans Victoria, $4,800, et dans la Colonie du Cap, $7,000. Dans la confédération australienne, les bureaux ont à leur tête un secrétaire dans chaque département; ce secrétaire correspond à notre sous-ministre. Il reçoit de £750 à £1,000 par année. L'administration civile, division des écritures, est répartie entre les classes 1, 2, 3, et 4 et le chiffre des appointements varie comme il suit :

Appointements annuels d'une subdivision de classe.

Classe.	1re subdivision.	2e subdivision.	3e subdivision.	4e subdivision.	5e subdivision.	6e subdivision.
	£	£	£	£	£	£
Première classe	520	544	560	580	600	...
Deuxième classe	420	440	460	480	500	....
Troisième classe..	310	335	360	380	400	...
Quatrième classe.	185	210	235	260	285	....
Cinquième classe.	160	80	100	120	140	160

Les augmentations annuelles dans la Confédération australienne sont de £20 et de £25. Vous observerez qu'aucune augmentation n'est inférieure à $100 par année.

M. REID (Grenville) : Puis-je demander à l'honorable député (M. Belcourt) qui lui a fourni ces chiffres, et depuis quand il les a ?

M. BELCOURT : Ces chiffres m'ont été fournis par un employé de la bibliothèque qui est généralement très exact. Si l'honorable député désire vérifier l'exactitude du sommaire que j'en ai présenté, j'ai ici les chiffres en détail. Quant à ce qui est des autres chiffres que j'ai donnés, si ce n'est ceux relatifs à la Confédération australienne, je les ai vérifiés dans les annuaires et autres publications statistiques de ces pays. Dans la Grande-Bretagne les appointements sont comme il suit :

Secrétaire ou sous-secrétaire ..	£1,750 à	£2,000
Deuxième secrétaire..	1,250 à	1,400
Assistants, augmentation annuelle £25..	1,000 à	1,200
Chefs de bureaux, augmentation annuelle £25..	600 à	900
Chefs de bureaux, augmentation annuelle £25..	400 à	500
Comptables..	550 à	900
1re classe..	500 à	800
1re classe..	310 à	400
2e classe..	200 à	500
3e classe..	100 à	200
Surnuméraires..	250 à	350
Trieurs..	160	

Messagers, portiers, etc., allocation quotidienne, augmentations annuelles, en Grande-Bretagne, £15, £20, £25 et davantage.

M. REID : Quel est le salaire des messagers ?

M. BELCOURT : Les messagers reçoivent une allocation quotidienne qui varie beaucoup. La plus petite augmentattion annuelle en Angleterre est de $75. En présence de ces chiffres, que je connais depuis longtemps, j'ai cru de mon devoir, d'année en année, depuis que je siège dans cette Chambre, et à titre de citoyen et de représentant d'un grand nombre d'employés publics, d'appeler l'attention du gouvernement sur l'insuffisance des traitements accordés aux fonctionnaires de l'Etat. De temps à autre j'ai soumis au gouvernement certaines propositions dans ce sens, sous forme de mémoires et autrement; et si la Chambre le veut bien, je vais lui présenter un court aperçu de la nature de ces propositions. Je n'ai point l'espoir qu'on puisse ou qu'on veuille les accepter ; mais je les soumets quand même à la Chambre, les recommandant à l'impartiale et bienveillante délibération de chaque membre du comité, dans la confiance que tous désirent rendre pleinement justice aux employés de l'administration publique. On le comprend, il est dans l'intérêt du pays en général et de la bonne administration de la chose publique que les fonctionnaires de l'Etat soient suffisamment rétribués.

Relativement aux chefs de ministères la disposition du bill, rendu appricable à quelques-uns d'entre eux comme par exemple, le sous-ministre de la Justice, le sous-ministre des Finances et celui des Chemins de fer et Canaux devrait aussi, à mon avis, s'appliquer aux autres sous-ministres, et après dix années de service, un chef de ministère devrait recevoir un supplément de $1,000 au maximum fixé par le nouveau bill. Je ne m'étendrai pas longuement sur cette question et je formule cette proposition dans la conviction qu'elle est justifiée par les raisons que j'ai déjà alléguées, entre autres, le coût de l'article et les devoirs pleins de responsabilité imposés aux chefs des ministères. Quant aux employés de l'administration publique en général, indépendamment des sous-ministres, voici les propositions que j'ai formulées, et je dois dire qu'à une seule exception près, je les ai empruntées au projet de loi présenté à la Chambre en 1875 par le ministre actuel du Commerce. Les relèvements de traitement que j'ai sug-

gérés sont aussi ceux que les fonctionnaires de l'Etat eux-mêmes, après mûre délibération, ont soumis au gouvernement. D'abord, pour la classe A, le traitement est porté de $2,400 à $2,800. Ce relèvement de traitement est consacré par le bill à l'étude. Pour les chefs de bureau, je voulais que le traitement fût porté de $2,000 à $2,400.

Le bill en délibération statue que leur traitement, de $1,900 sera porté à $2,500, j'avais proposé que les commis de première classe reçoivent $1,600 jusqu'au maximum de $2,000, avec une augmentation annuelle de $100 au lieu de $50; que les commis de la deuxième classe doyenne touchent $1,200 avec une augmentation annuelle de $50, jusqu'au maximum de $1,600, tandis que les commis de la deuxième classe cadette, recevraient $800 jusqu'à $1,100, avec augmentation annuelle de $50; que les commis de troisième classe touchent $500 jusqu'à $750, avec augmentation annuelle de $50; et que les messagers surnuméraires et permanents, les trieurs ou emballeurs, les sténographes et clavigraphistes reçoivent $500 jusqu'à $750, avec augmentation annuelle de $50. J'avais, en outre, demandé la création d'une nouvelle classe de messagers. Les messagers attachés aux divers ministères, si je ne me trompe, sont tous sur un pied d'égalité quant à leur rémunération et nul d'entre eux n'exerce d'autorité sur les autres. J'avais cru que pour la meilleure administration des ministères, il serait utile de créer une nouvelle catégorie de messagers qui s'appelleraient messagers en chefs, et j'avais proposé qu'en pareilles circonstances, comme il n'y en aurait qu'un seul dans chaque ministère, il reçoive un maximum de $750, avec augmentation annuelle de $50. J'avais aussi proposé que les commis aux écritures, trieurs, emballeurs, messagers, sténographes et clavigraphistes pourraient être promus à la troisième classe ou à la deuxième classe cadette. Ces employés, paraît-il, peuvent atteindre la deuxième classe cadette, mais non pas la troisième. Le directeur général des Postes a adopté cette proposition et l'article 14 des résolutions porte que ceux qui ont rempli cette charge sont aujourd'hui admissibles à la troisième classe.

Il est bien connu de ceux qui ont des relations avec les différents ministères que nombre de messagers, trieurs et emballeurs depuis longtemps, quelques-uns depuis 15 ou 20 ans, font la besogne de commis, mais qu'il était bien difficile de les élever au poste de commis de la deuxième classe cadette, en raison du fort écart existant entre les appointements des messagers et ceux des commis de la deuxième classe cadette. Cette proposition, je répète, a été adoptée et incorporée dans ces résolutions. J'avais aussi suggéré que les fonctionnaires surnuméraires attachés aux différents ministères, à titre d'employés techniques, pourraient être portés sur la liste des employés réguliers. On le sait, il se trouve dans l'administration publique des employés qui servent l'état depuis 10 ans et d'autres, mêmes depuis 35 ans, à titre de surnuméraires, et qui touchent des traitements atteignant même le chiffre de $2,800.

A mes yeux, c'est une véritable anamolie que ces fonctionnaires soïent depuis si longtemps au service de l'Etat, tout en ne demeurant que simples surnuméraires. Ils sont privés de l'avantage d'une pension de retraite; leur nomination est fort précaire et il faut qu'elle soit renouvelée tous les six mois par voie d'arrêté de l'Exécutif. A mes yeux, c'est une anomalie que ces fonctionnaires, pour me servir de l'expression récemment employée par le ministre des Finances, restent "surnuméraires en permanence." A mon avis, il est convenable que ces commis, qui doivent demeurer attachés au service public et qui y demeureront tant qu'ils ne démissionneront pas, soient portés sur la liste des employés inamovibles, cette réforme contribuerait puissamment à l'indépendance du service de l'Etat, et soustrairait les fonctionnaires à la nécessité de recourir aux influences politiques et aux intrigues de toute sorte, pour obtenir de l'avancement. J'espère que plus tard, lorsqu'on remettra ce bill à l'étude, le gouvernement jugera à propos d'adopter ma proposition et de déclarer ces employés admissibles au rang de fonctionnaires inamovibles. Je voulais qu'ils fussent attachés à une classe dont le traitement correspond à celui qu'ils touchent actuellement. Celui qui reçoit un traitement de $1,200, pourrait être admis dans la classe des commis de deuxième classe; et celui qui touche $2,000 d'appointements, pourrait devenir chef de bureau, et ainsi de suite. Ma proposition ne comporte ni relèvement de traitement, ni gonflement de dépenses, mais tend uniquement à ce que ces commis surnuméraires qui, je le répète, sont attachés au service public depuis si longtemps, soient déclarés admissibles au rang de fonctionnaires inamovibles, aux appointements qu'ils reçoivent actuellement. Voilà les propositions que j'ai, de temps à autre, soumises au gouvernement et que je recommande à la bienveillante considération du comité. J'ai à peine besoin de rappeler au comité que depuis l'inauguration de la confédération, la vie est devenue fort chère en raison du renchérissement énorme des articles de première nécessité. Je puis affirmer sans exagération, que le coût de l'entretien, depuis l'établissement de la confédération, a subi un relèvement de 30 à 40 pour 100 et que ce renchérissement s'est produit surtout au cours des cinq ou six dernières années écoulées.

Les propositions que j'ai eu l'honneur de soumettre auraient nécessité un relèvement de 15 pour cent dans le taux actuel des traitements. J'ai calculé ce que représentent les relèvements de traitements sur des fonctionnaires de l'Etat sur lesquels il est sta-

tué dans le bill à l'étude. Voici quels sont ces relèvements :—sous-ministres, 25 pour cent ; chefs des bureaux, (ancienne classe) 4½ pour cent; commis de première classe, 5½ pour cent; commis de deuxième classe, 7 1:6 pour cent; deuxième classe cadette, 10 pour cent. Abstraction faite des sous-ministres, la moyenne du relèvement des traitements des commis de toutes classes est de 6¾ pour cent. La proposition que j'ai formulée aurait provoqué une augmentation de 15 pour cent; et à mon avis, cette augmentation est parfaitement justifiable, en raison de l'accroissement des frais d'entretien d'au moins 30 pour cent. Le gouvernement, il me semble, aurait fort bien pu relever de 15 pour cent les traitements des employés publics. Je ne veux pas prolonger inutilement mes observations; mais avant de finir, je tiens à dire quelques mots à l'adresse de mon honorable collègue (M. Birkett) qui a l'honneur de partager avec moi la responsabilité de représenter la capitale. Au cours de ces dernières semaines, l'honorable député s'est enfin réveillé et est sorti de son inertie relativement au service public.

M. BIRKETT : Vous n'êtes pas encore réveillé.

M. BELCOURT : Mon honorable collègue a découvert, récemment, que le gouvernement allait redresser les griefs de l'administration publique et saisir la Chambre d'une mesure tendant au relèvement des traitements des fonctionnaires de l'état. L'honorable député a pensé que cette réforme était peut-être due, dans une certaine mesure,—une bien plus faible mesure sans doute, —aux efforts de son collègue, et il lui vint à la pensée qu'il ferait acte de sagesse, non seulement en revendiquant, mais en s'appropriant une partie du mérite de cette initiation, si toutefois mérite il y a.

Ainsi, il se demanda, dans son for intérieur, comment il atteindrait son but. Il conçut une brillante idée : celle de s'attribuer tout le mérite, sans le partager avec d'autres. Comment est-il arrivé à son but ? La chose est si simple et si facile qu'il est étonnant qu'il n'y ait pas songé auparavant. A l'instant même où le gouvernement allait présenter son bill, l'honorable député, au moment psychologique, prend sa plume, trace sur un bout de papier certains chiffres qu'il avait sans doute empruntés au projet de loi du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), le transmet dextrement au greffier de la Chambre et le coup est fait. Ce gouvernement récalcitrant qui, au dire de l'honorable député, n'avait rien fait pour les fonctionnaires publics et qui refusent même de prêter l'oreille aux avis et aux réclamations de ses propres partisans, dut capituler devant l'honorable député qui siège à la gauche et vote invariablement contre le gouvernement, et quelques jours plus tard, cette mesure fut soumise à la Chambre. Comme couronnement de toute cette comédie, l'organe du parti dont mon honorable collègue se réclame et qui est publié dans cette ville, annonçait avec un air de modestie et de sincérité que la Chambre saura apprécier, que le gouvernement avait capitulé devant le mouvement stratégique de l'honorable député et qu'il avait adopté son bill. On l'appelait ni plus ni moins que le bill de Mr. Birkett. Le bout de papier si ingénieusement préparé et si dextrement transmis au greffier par l'honorable député fut publié dans ce journal avec des en-têtes flamboyants, puis il se persuada à lui-même et chercha à convaincre les employés publics qu'il avait atteint son but. Il serait peut-être à propos de rappeler à mon honorable collègue que ce bout de papier est sans valeur aucune.

Il s'agit ici d'un bill entraînant une dépense d'argent, et pour lequel le pays devra être taxé. Ce bill ne peut être présenté que sous forme de résolution, avec la sanction de la Couronne. Pas un seul membre de cette Chambre, appartenant soit à la gauche ou à la droite, ne peut proposer un seul amendement à ce bill, dans le sens d'une augmentation des montants qui y sont spécifiés. Mon honorable ami connaît déjà cela, ou il l'ignore. S'il ne le sait pas, on doit admettre qu'il n'a guère beaucoup profité de son temps, depuis les trois ans qu'il a un siège en cette Chambre. S'il le sait, alors il ne doit pas ignorer que l'avis de motion qu'il a présenté l'autre jour était absolument inutile, et qu'il n'a fait là qu'une tentative bien maladroite pour nous jeter dans une fausse voie. Je crois pouvoir assurer que ce gouvernement mérite et qu'il recevra les remerciements des fonctionnaires pour cette mesure de justice. Je suis heureux qu'il me soit permis, en ma qualité de représentant d'un si grand nombre de fonctionnaires, dont le zèle et le dévouement ne laissent rien à désirer, d'exprimer en leur nom les remerciements bien sincères qu'ils adressent à cette occasion au gouvernement. Comme je suis en voie d'émettre des conseils, et comme vous-même, M. le président, et le comité, semblez disposé à prêter l'oreille à ce que j'ai à dire, je vais ajouter une ou deux propositions à celles que j'ai déjà présentées au comité.

J'ai l'espoir que la Chambre prendra elle-même l'initiative de la question de la rétribution, non seulement des employés mêmes du service civil, mais de tous les fonctionnaires de l'Etat, du premier au dernier, en commençant par le premier ministre et les autres ministres de la Couronne, et tous les juges du pays. J'ai déjà, dans une précédente occasion, exprimé l'espoir de voir plus dignement reconnaître les services du leader de l'opposition. Le leader de l'opposition—et je ne saurais choisir un meilleur temps pour en parler, car il est en ce moment absent—a été vraiment infatigable dans l'exercice de ses devoirs, pendant cette interminable session qui dure déjà depuis plus de six mois. Il doit sembler évident à chacun que le leader de l'opposi-

tion, qui possède une très forte clientèle, a dû en quelque sorte se sacrifier pour être ici à son poste, jusqu'au point même d'altérer sa santé. Il me semble que, dans ces circonstances, le leader de l'opposition doit avoir des titres à la reconnaissance de cette Chambre, et je crois que nous devrions prendre les moyens nécessaires de témoigner cette reconnaissance d'une façon plus tangible.

J'ai encore une autre recommandation à faire. On sait qu'il y a en ce pays, et en nombre assez considérable, d'anciens ministres de la Couronne qui ont rempli dans le temps avec dévouement les nombreux devoirs de leurs charges. Quelques-uns d'entre eux ont donné un quart, et d'autres la moitié de leur vie à l'exercice de ces devoirs de ministres. Ils ont consacré au service de l'Etat leurs talents et les meilleures années de leur vie, et quelques-uns sont rentrés dans la vie privée presque dénués pour ainsi dire de toutes ressources. Le pays doit voir à ce que ces bons serviteurs ignorent la gêne sur leurs vieux jours, et je crois qu'il n'y aura qu'une voix en ce parlement pour se rendre à mon avis. Cela concorde parfaitement, du reste, avec le principe adopté pour les fonctionnaires de l'Etat, et j'ai l'espoir que le gouvernement donnera à cette proposition toute sa bonne considération. Je me rends parfaitement compte qu'il n'est pas en mon pouvoir d'amender le bill en ce sens, parce que, d'après notre constitution, aucun membre n'a le droit d'amender un bill budgétaire dans le sens d'une augmentation des dépenses à la charge du pays. Je n'en présente pas moins, M. l'Orateur, ces quelques idées, et j'ai l'espoir que le gouvernement y donnera au plus tôt toute sa bonne considération. Avant de reprendre mon siège, je viens renouveler au gouvernement, au nom de tous les employés du service civil, mes remerciements les plus sincères pour la grande mesure de justice contenue dans ce bill.

M. BIRKETT : Il est certes fort amusant d'écouter ce qu'a à dire mon collègue (M. Belcourt). Le 17 août dernier, le directeur général des Postes a présenté ce bill (n° 245) et il a alors annoncé que c'était M. N. A. Belcourt, représentant d'Ottawa, qui en avait la charge. Eh bien, M. l'Orateur, si c'est bien là le cas, chacun peut voir que pas une seule des propositions qu'il a faites ce soir, n'apparaît dans ce bill. Il n'y est question que de sous-ministres, de chefs de bureau, classe A, mais—

M. BELCOURT : L'honorable député me permettra-t-il de dire quelques mots.

M. BIRKETT: Attendez un instant. Quand vous aviez la parole, je vous ai demandé la permission de donner quelques explications. Vous ne l'avez pas voulu, et je viens vous demander à mon tour de vous rasseoir. Je n'ai aucun désir de tirer un avantage politique de tout cela. Tout ce que je désire, c'est rendre justice à une classe d'employés insuffisamment rétribués, et ce faisant je ne fais que remplir mon devoir comme l'un des représentants de la population d'Ottawa. Dans ce bill (n° 245), présenté en premier lieu par le ministre des Postes, on ne rend aucune justice à la grande majorité de nos fonctionnaires; et même dans le dernier bill qu'il a présenté, bien qu'on y établisse un maximum, il n'offre aucun moyen aux employés des catégories inférieures de parvenir à ce maximum. Dans le moment, les sous-ministres ont un minimum de $3,200, et un maximum de $4,000. Mais la plupart n'ont jamais atteint le maximum, et il en sera ainsi à l'avenir pour la grande majorité de nos fonctionnaires, si ce bill est adopté sous sa forme actuelle. L'honorable député (M. Belcourt) nous dit que les chiffres qu'il a cités ce soir sont identiques à ceux qu'il a déjà soumis au gouvernement dans une occasion précédente. Mais je suis absolument sûr que ces chiffres ne se trouvèrent en sa possession, qu'après ce qu'il s'est plu à appeler mon illégalité en proposant un amendement au premier bill. Je sais parfaitement qu'il n'est pas en mon pouvoir d'augmenter les dépenses publiques, mais je présente ces recommandations au gouvernement, dans l'espoir qu'il voudra bien y prêter une oreille favorable. Et comme on s'est déjà présenté une première fois devant la Couronne pour demander autorisation d'améliorer ce bill, on pourra bien, je crois, se présenter une troisième fois et faire adopter mes propositions. Le bill actuel spécifie que les sous-ministres et les chefs de bureau, de la classe A, recevront une augmentation annuelle de $100, mais on n'y parle pas des commis de 1re, 2e et 3e classe, et on n'y dit pas comment ces commis arriveront au maximum.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je désire informer mon honorable ami que j'ai dessein de présenter une motion pour insérer les mots " avec augmentation annuelle de $50 jusqu'au maximum ", pour les commis de 1e et 2e classe, et ceux de la 2e classe cadette.

M. FOWLER : Vous capitulez encore.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous vous trompez, nous ne capitulons pas.

M. BIRKETT : J'accepte cette offre avec gratitude au nom de nos fonctionnaires, mais je ne demande rien de si extraordinaire quand je viens proposer de faire un peu plus en fixant la première augmentation annuelle à $100, et chaque augmentation annuelle subséquente à $50. Si le ministre des Postes veut accepter cela. Je n'aurai plus rien à solliciter de lui. Mes amendements se lisent comme suit :

Article 12. Que tous les mots après "sera de" dans la 2e ligne soient retranchés et remplacés par les suivants : "$4,000 par année".

Article 16. Le traitement minimum d'un premier commis sera de $2,000 par année, avec une augmentation de $100 par année ensuite jusqu'à un maximum de $2,600.

Article 18. Le traitement minimum d'un commis de 1re classe sera de $1,600 par année, avec une augmentation de $100 pour la première année, et de $50 par année ensuite jusqu'à un maximum de $2,000.

Article 20. Le traitement minimum d'un commis de 2e classe sera de $1,200 par année, avec une augmentation de $100 pour la première année ensuite jusqu'à un maximum de $1,600.

Article 4, chapitre 14. Le traitement minimum d'un commis de 2e classe cadette sera de $700 par année, avec une augmentation de $50 par année ensuite jusqu'à un maximum de $1,200.

Si le directeur général des Postes accepte ces propositions, je n'ai plus rien à dire. L'honorable gentleman m'a communiqué copie de son bill du 3 juin au sujet du service extérieur. Je lui ai dit alors que j'espérais qu'il ferait tous ses efforts auprès de ses collègues pour les amener à consentir à une revision générale de l'acte du service civil, Je lui donnai en même temps mes raisons pour cela. Je lui fis remarquer que le coût de la vie était augmenté de 25 à 30 pour 100 ; qu'il y avait aujourd'hui bien plus de travail qu'autrefois, ainsi qu'en témoigne l'augmentation des recettes et dépenses depuis dix ans. Je vois que le revenu a augmenté de $36,921,871.60 à $58,050,790.03, soit une augmentation de 60 pour 100. Pendant le même laps de temps, les dépenses ont passé de $40,179,810.11 à $62,931,520.33, soit une augmentation de 56 pour 100. Les appointements de nos fonctionnaires n'ont suivi aucune marche correspondante. Ces appointements ont passé de $881,019.57 à $983,949.11, soit une augmentation de seulement 11.7 pour 100, alors qu'il y a eu beaucoup de travail supplémentaire, ainsi qu'en témoignant l'augmentation de 60 pour 100 dans le revenu et l'augmentation de 56 pour 100 dans les dépenses. En demandant au nom de nos fonctionnaires une augmentation d'appointements, je ne demande rien qui ne soit parfaitement justifiable. Il n'y a pas un seul patron en cette ville, soit industriel ou marchand, qui n'a pas eu à augmenter les salaires de ses employés. Il n'y a pas une seule institution financière, dans le pays, qui n'a pas été aussi forcée de faire la même chose. Je vois par les journaux que la ville de Toronto a augmenté il y a quelques jours les appointements de tous ses fonctionnaires. Vu l'augmentation du coût de l'existence, je prétends que nous n'exigeons rien de déraisonnable en demandant une augmentation de 15 pour 100 dans toutes les classes de nos administrations publiques. Je regrette de n'arriver qu'en second après mon honorable ami et collègue (M. Belcourt), mais s'il m'avait été permis de parler au sujet de ce bill quand j'ai eu tout d'abord la parole, je serais arrivé bon premier avec mes chiffres. Je ne veux rien enlever du mérite qui peut appartenir à mon honorable collègue. Mais je dois cependant dire que si j'avais pu être aussi en mesure qu'il l'a été d'être de quelque secours à nos fonctionnaires, et cela depuis si longtemps, et si je n'avais pas pu obtenir plus qu'il ne l'a fait, il y aurait beau temps que j'aurais donné ma démission. Que voyons-nous, en effet, qu'il ait pu obtenir ? Rien au-dessus de $100.

Tandis que j'ai la parole, je désire donner avis de la résolution suivante, que je me propose de soumettre à la bonne considération du ministre :

Que les paragraphes suivants soient ajoutés à l'article 4 du présent bill, comme paragraphes 3 et 4 :

Outre les diverses classes de commis mentionnés dans le présent acte, une autre classe désignée sous le nom de "commis techniques" est créée par les présentes, et comprendra tous les ingénieurs civils, arpenteurs, architectes et dessinateurs et autres employés de caractère semblable connus sous le nom de commis techniques temporaires.

Tout commis technique, tel que ci-dessus énoncé, qui aura été employé d'une manière continue à des travaux techniques dans un ou plusieurs départements pendant une durée de cinq ans, à la satisfaction du chef ou des chefs du département ou des départements dans lesquels il pourra avoir servi, sera, à l'expiration desdits cinq ans, placé sur la liste du personnel permanent dans une des classes mentionnées dans le présent acte, suivant que le décidera le chef du département à l'expiration de ladite période, et il aura droit aux mêmes traitements et augmentations, et jouira des mêmes droits et privilèges que les autres employés de la classe dans laquelle il sera nommé.

Cette résolution est dans l'intérêt d'une classe d'employés qui sont loin de recevoir une rémunération suffisante pour leurs services.

On me dit que certains de ces hommes des professions libérales n'obtiennent pas plus $60 à $70 par mois. Un grand nombre d'entre eux ont été placés dans le département après l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique. Si c'est le cas, et s'ils exécutent un travail professionnel, ils devraient être mis dans la même position que les autres commis. Il n'y a qu'un petit nombre d'employés de l'administration qui sont régis par l'Acte du service civil. Prenez, par exemple, les employés de la bibliothèque, les employés de la Chambre des Communes, ici, les gardes et les autres, qui ne sont pas régis par cet acte. Je demanderais que la même somme de justice fût accordée à l'employé le moins payé dans ces bâtiments que celle que l'on accorde aux employés supérieurs. Si le directeur général des Postes veut augmenter les appointements des employés de l'administration de la manière que j'ai proposée, ce sera un acte gracieux de sa part, et je suis sûr que mon honorable ami qui devait recueillir le mérite du premier bill, recueillera le mérite de celui-ci. Il en retirera un beaucoup plus grand avantage politique. Si je

puis obtenir ce résultat, je serai heureux de lui laisser l'avantage politique.

M. BELCOURT : Je tiens à dire, M. le président, que je n'ai eu absolument rien à faire avec la préparation du premier bill ni du second. Il est vrai que, lorsque le second bill fut présenté ici, en vue d'assurer une augmentation, je rappelai au directeur général des Postes un mémoire qui avait été adressé au premier ministre par les employés de l'administration il y a six mois que je lui avais signalé à plusieurs reprises auparavant et que j'ai en plusieurs occasions depuis discuté avec lui.

M. REID (Grenville) : L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) qui vient de faire cette déclaration, est récemment sorti d'un état de torpeur. Je l'ai entendu à différentes époques parler de l'Acte du service, mais je ne l'ai jamais entendu faire de propositions d'aucune nature. Il est vrai qu'il a demandé des augmentations d'appointements pour une certaine classe d'employés; mais s'il était sincère, pourquoi ne s'est-il pas présenté devant le comité avec des propositions semblables à celles faites par lui ce soir ? Il n'a jamais, avant ce soir, informé la Chambre qu'il avait fait ces propositions à aucun membre du gouvernement, bien qu'il se soit efforcé de nous faire croire qu'il s'était beaucoup agité pour faire augmenter le chiffre des appointements. L'honorable député nous a donné une liste des appointements des employés de l'administration dans d'autres pays; et dans presque tous les cas, ils sont à peu près doubles de ceux payés au Canada. Prenez, par exemple, l'Angleterre, pays où l'on vit à bon marché; pourtant, les sous-ministres là-bas ont des appointements presques doubles de ceux des nôtres. Pourquoi en est-il ainsi ? Est-ce parce que les sous-ministres en Angleterre travaillent plus que ceux de notre pays ? Je ne le crois pas. Il n'est pas de département de l'administration publique à Ottawa dans lequel, lors de ma visite, je n'ai pas trouvé le sous-ministre très occupé; et, dans ces conditions, je dis qu'ils méritent des appointements d'un chiffre égal à ceux payés dans les autres pays. Toutefois, ce n'est pas tant des sous-ministres et de ceux qui reçoivent ou sont censés recevoir, de forts traitements que je désire parler particulièrement. J'ai surtout en vue la classe des employés à traitement plus modeste. Il est un grand nombre d'employés de l'administration à Ottawa qui retirent de $500 à $700 par année; et considérant la cherté croissante des nécessités de l'existence depuis cinq ou six ans, c'est une honte et un déshonneur que de continuer à payer à ces employés les traitements qu'on leur paie et de compter qu'ils feront vivre leur famille et élèveront leurs enfants convenablement avec une rétribution aussi modique. Au nom de cette classe, j'en appelle sincèrement au gouvernement, en vue d'obtenir une augmentation. Prenez n'importe quel département du service extérieur. Prenez les canaux, par exemple. Dans ma circonscription il est à peu près impossible d'obtenir pour un journalier employé sur le canal à $1.25 par jour, une augmentation de 15, 20 ou 25 cents par jour. Et pourtant, le ministre des Chemins de fer et Canaux nommera pour diriger ces hommes quelqu'un qui n'a jamais vu un canal, avec un traitement de $1,500 à $1,600 par année. Il n'est pas un seul des hommes, même de ceux remplissent l'emploi d'éclusier, qui ne serait beaucoup mieux qualifié que ces favoris pour remplir la charge de surintendant. Et tandis qu'il est assez facile pour ces surintendants d'obtenir une augmentation d'appointements, nous voyons que les hommes qui ont donné quinze ou vingt ans de service à un faible salaire, sont incapables d'obtenir la moindre augmentation. Il semblerait que les employés qui sont le moins payés sont ceux qui ont le plus de difficultés à obtenir une augmentation, et je demande au gouvernement de leur rendre justice. Prenez des fonctionnaires du rang le plus élevé, les sous-ministres. Un particulier occupant la position de sous-ministre à Ottawa doit tenir un certain rang, dépenser largement, et pour cette raison il doit recevoir un traitement plus élevé que ses subordonnés. La position de premier commis est aussi une position responsable, et oblige son titulaire à tenir un certain rang ; il est donc nécessaire qu'il reçoive un traitement plus élevé.

Mais j'en viens aux hommes qui occupent les emplois ordinaires dans le département, qui ont reçu une bonne éducation et qui occupent simplement la position de commis de troisième classe, par suite peut-être de ce qu'ayant été nommés à cet emploi tout d'abord dans l'attente d'être promus, ils n'ont pas reçu l'avancement auquel ils avaient droit et sont restés au même point d'année en année, jusqu'à ce que les plus belles années de leur vie se fussent passées, et qu'ils ne fussent plus à même d'obtenir d'autre emploi. Ces hommes ont à vivre le mieux possible sur $500 à $700 par année, tandis que s'ils avaient eu de l'avancement, ils recevraient deux fois cette somme. Les employés de cette classe sont trop peu payés, et je suis vraiment surpris de ce que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) n'ait jamais rien dit en leur faveur jusqu'à ce soir.

M. BELCOURT : Il faut que l'honorable député ait été absent de la Chambre le 6 juillet, lorsque je soulevai le sujet et fis un long discours.

M. REID (Grenville) : Je parle des deux années dernières.

M. BELCOURT : A toutes les sessions, depuis que je suis député, j'ai signalé le sujet à l'attention de la Chambre.

M. REID (Grenville) : Oui, comme je l'ai dit il y a quelques instants, d'une manière très molle. L'honorable député n'a jamais

auparavant donné une liste détaillée des augmentations auxquelles d'après lui les employés ont droit.

M. BELCOURT : Je l'ai fait en plusieurs occasions.

M. REID : J'ai admis que l'honorable député avait dit que certaines classes d'employés devraient recevoir une augmentation.

M. BELCOURT : Toutes les classes.

M. REID : L'honorable député a-t-il jamais déclaré nettement qu'indépendamment des employés réguliers, les commis temporaires devraient recevoir une augmentation.

M. BELCOURT : Oui, en plusieurs occasions.

M. REID : Je n'ai jamais entendu l'honorable député faire cette déclaration avant ce soir. Ce n'est pas mon intention de le représenter sous un faux jour. Je reconnais qu'il a demandé au gouvernement d'augmenter le traitement des employés de l'administration, mais il n'a jamais prononcé de discours qu'aucun honorable membre de cette assemblée pouvait considérer comme venant du fond de son cœur——

M. BELCOURT : D'où l'honorable député pense-t-il qu'il venait ?

M. REID : On aurait pu croire que ces discours étaient de simples déclamations politiques. Autrement, l'honorable député n'aurait-il pas fait des propositions semblables à celles qu'il a faites ce soir ? L'honorable député n'a guère été juste pour l'administration dans le passé.

M. FOWLER : Je pense qu'il n'est que raisonnable de féliciter le second député d'Ottawa.

M. BELCOURT : Le doyen, s'il vous plaît.

M. FOWLER : Je pensais que l'honorable député (M. Belcourt) avait obtenu moins de voix, et c'est pour cette raison que je l'appelais le second. Or, donc, il n'est que juste de féliciter l'honorable député doyen de la ville d'Ottawa (M. Belcourt) sur sa franchise, en ce qu'il a reconnu à son collègue junior le mérite d'avoir engagé le gouvernement à changer son attitude première et à augmenter les appointements des employés, comme on propose de le faire maintenant.

M. BELCOURT : Comment l'ai-je fait ?

M. FOWLER : En paroles, en termes très obligeants même, m'a-t-il semblé. Il a déclaré que le mérite en revenait entièrement à l'honorable député junior (M. Birkett).

M. BELCOURT : Si mon honorable ami (M. Fowler) veut me le permettre, si c'est là ce qu'il a compris, il s'est entièrement mépris sur le sens de mes paroles. Je n'avais pas l'intention de reconnaître à l'honorable député (M. Birkett) le mérite de cette proposition de loi, car je ne crois pas que ce mérite lui revient.

M. FOWLER : Je regrette beaucoup d'avoir à changer mon opinion de la franchise de l'honorable député (M. Belcourt). Je trouverais très réconfortant de voir un honorable député partisan du ministère, prêt à reconnaître les actions méritoires d'un honorable député de la gauche. Je regrette d'apprendre que l'allusion élogieuse qu'il fit à son collègue junior n'avait pas le sens que j'y attribuais.

M. BELCOURT : Je pensais que les honorables membres de cette Chambre avaient assez de discernement pour comprendre que c'était par ironie.

M. FOWLER : Et moi, je me figurais que l'honorable député (M. Belcourt) avait assez de sincérié pour ne pas vouloir dire autre chose que ce qu'il disait. Evidemment, il n'aurait pas fait ces déclarations devant le comité avec un tel air de sincérité et d'honnêteté sans vouloir dire ce qu'il disait. Naturellement, il me faut accepter cette nouvelle déclaration de l'honorable député lorsqu'il dit avec Artemus Ward : "This was spoke sarkastikul". Mais, qu'il en ait reconnu ou non le mérite au député junior d'Ottawa (M. Birkett), les électeurs, qui sont les juges, et qui, si les renseignements donnés ce soir son exacts, seront appelés bientôt à rendre leur verdict, les électeurs, dis-je, connaissant les faits, en attribueront le mérite, j'en suis sûr, à mon honorable ami (M. Birkett).

M. BELCOURT : C'est une question de peu d'importance.

M. FOWLER : Si c'est une question de peu d'importance, je ne puis comprendre pourquoi l'honorable député (M. Belcourt) ait si grand soin de nier à son collègue le mérite de ses actions. Celui-ci s'est montré plus généreux à son égard, car il a dit qu'il ne chercherait aucunement à empêcher l'honorable député (M. Belcourt) de tirer tout l'avantage politique qu'il pourrait de l'affaire ; que tout ce que lui (M. Birkett), cherchait, c'étaient les résultats pour ses commettants. Que l'honorable député attribue ou non le mérite de l'affaire au second député d'Ottawa (M. Birkett), il n'en reste pas moins acquis que c'est seulement lorsque celui-ci eût placé sa proposition sur la table de la Chambre, que le directeur général des Postes changea son attitude première. Lorsque le directeur général des Postes présenta son premier bill, il en attribua tout le mérire à l'honorable député doyen de la ville d'Ottawa.

J'ai le droit de supposer, c'est même la seule hypothèse possible, qu'avant que cette proposition eût été convertie en bill ou en résolution, l'honorable député doyen d'Ottawa avait employé tous les arguments dont il avait pu se servir auprès du directeur général des Postes et du gouvernement, pour donner la plus grande portée à ce projet de loi afin

d'améliorer, dans la plus grande mesure possible, le sort des intéressés. L'honorable député a dû faire flèche de tout bois, et tout ce qu'il a pu obtenir après avoir épuisé ses munitions, c'est cette résolution préparée, et ensuite retirée, par le directeur général des Postes.

Ce n'est qu'après que le second député d'Ottawa (M. Birkett), eut déposé sa résolution entre les mains du greffier que le gouvernement consentît à nous soumettre le projet de loi que nous discutons en ce moment. Par conséquent, il est évident pour l'observateur le plus superficiel comme pour le plus consciencieux, que tout le mérite de ce bill revient au second député d'Ottawa. L'honorable député doyen (M. Belcourt) a fait d'autres recommandations, mais je considère que le bill ne va passez loin. Nous avons aujourd'hui dans les bureaux publics, un grand nombre d'employés qui reçoivent des appointements ridicules qui devraient être augmentés. Prenons par exemple, le ministère du directeur général des Postes, lui-même. Les directeurs des bureaux de postes, dans les petites villes du pays, sont des hommes qui consacrent tout leur temps à leurs fonctions officielles et dont la position est pleine de responsabilité. Je parle plus particulièrement des villes comme celle où j'habite. Le revenu brut de ce directeur de bureau de poste est de $1,200. Non-seulement, il est obligé de consacrer tout son temps à ses occupations officielles, mais il est aussi obligé de payer les services d'un commis, il lui reste la magnifique somme de $700, pas tout à fait les appointements d'un commis de troisième classe, et celui-ci n'a pas la centième partie de la responsabilité d'un directeur de bureau de poste, dans une ville comme celle dont je parle.

Il lui passe entre les mains beaucoup d'argent dont il doit rendre compte, et sous beaucoup d'autres repports encore ses fonctions sont très onéreuses. Cependant, l'Etat lui donne $700 avec lesquels il lui faut vivre et faire vivre sa famille. comme il occupe une position assez en vue, dans une ville de 2,500 ou 3,000 âmes, il est obligé de vivre sur un certain pied. Il n'est pas à désirer que les fonctionnaires de l'Etat vivent misérablement. Cela fait sourire le directeur général des Postes et je n'en suis pas surpris. Sa fortune lui permet de mépriser ces petites misères——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Fowler) est injuste.

M. FOWLER : Je désire me tromper et je voudrais que l'honorable ministre n'accueille pas de cette manière une demande présentée au nom de ces fonctionnaires qui accomplissent fidèlement des fonctions tout aussi onéreuses, dans leur sphère, que celles que remplit l'honorable ministre lui-même. Je considère que ces fonctionnaires méritent que leur cause soit plaidée ici. Il n'y a peut-être pas une ville de deux ou trois mille habitants, au Canada, qui n'aie pas de directeur de bureau de Poste dans la position que je viens de décrire, et j'espère que lorsque l'on fera une révision des appointements des fonctionnaires publics, ils ne seront pas oubliés. J'ai pour principe que l'Etat doit bien payer ses serviteurs pour être bien servi. Apportons beaucoup de soin et de discernement dans le choix des fonctionnaires, et payons-les bien ; sans cela, il est impossible d'attendre de bons résultats.

Je vois une grande lacune dans les résolutions qui nous sont actuellement soumises, Dans presque tous les cas, le passage du minimum au maximum des appointements, dépend de l'influence que le fonctionnaire peut exercer auprès du gouvernement. Ces augmentations devraient être réglées par la loi; elles devraient avoir lieu d'année en année, depuis l'entrée du commis en fonctions jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum. Il n'est ni juste, ni convenable, ni à propos de faire dépendre les appointements d'un fonctionnaire des influences politiques qu'il peut mettre en jeu.

M. TALBOT : L'honorable député prétend-il que l'augmentation statutaire devrait avoir lieu quand même, que le fonctionnaire l'ait mérité ou non ?

M. FOWLER : J'ai dit d'abord que la première chose à faire était un choix judicieux du personnel, et ensuite de rendre les augmentations statutaires. Si un fonctionnaire ne mérite pas de recevoir cette augmentation, qu'il soit destitué. Si un fonctionnaire est incompétent, il doit être congédié. On ne doit pas garder dans l'administration publique un homme qui ne mérite pas de recevoir l'augmentation prévue par la loi ; mais en vertu de cette résolution, tout dépend du bon vouloir du ministre—le sous-ministre fait un rapport au ministre, puis l'augmentation est décrétée par l'exécutif. C'est du moins de cette manière que je l'entends. Cela veut simplement dire que si le fonctionnaire ne peut faire jouer aucune influence politique, il n'aura pas d'augmentation ; s'il veut exercer ses droits de citoyens et voter selon sa conscience, son sort est réglé.

Un fonctionnaire public doit avoir le droit de voter comme il l'entend et d'exercer ses droits de citoyen en toute liberté. Je ne prétends pas qu'il ait le droit de faire de la politique, de prendre part aux élections, de solliciter des suffrages en faveur d'un candidat, et j'admets que le fonctionnaire qui se conduit ainsi doit être remercié de ses services ; mais il a le droit de voter selon sa conscience et personne n'a le droit de le priver de ce privilège. Si les augmentations sont laissés au bon vouloir des ministres, on fera de ces fonctionnaires des hommes serviles qui ne chercheront qu'à plaire à leurs supérieurs au lieu de se rendre utile au public. Il y a peut-être aussi des objections à ce qu'un fonctionnaire soit obligé d'obtenir la recommandation du sous-minis-

tre ; mais le mal n'est pas aussi grand que dans l'autre cas. Si le sous-ministre n'est pas ce qu'il devrait être, s'il aime les flatteurs et les courtisans, celui qui ne lui fera pas de flagorneries, celui qui aura assez de dignité et d'indépendance de caractère pour s'abstenir de l'aduler, est certain d'être laissé dans l'ombre et de ne jamais obtenir d'augmentation. Je suppose que l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) est aussi de cet avis.

M. TALBOT : Il faut un chef partout.

M. FOWLER : C'est vrai, mais avec l'augmentation statutaire, un fonctionnaire n'est pas à la merci des caprices de son chef. Il doit obéir à son supérieur, il doit faire son devoir ; mais si son augmentation dépend du bon vouloir de son supérieur, c'est une prime donnée à la flatterie, et si ce supérieur aime les flatteurs, ce qui se voit assez souvent, même parmi les gros bonnets de l'administration, il vaut mieux fixer les augmentations par la loi afin d'éviter toutes ces difficultés.

Le gouvernement fait en ce moment beaucoup de nominations, et comme il y aura certainement un changement de ministère immédiatement après les élections, ces nouveaux fonctionnaires seront livrés à la merci de ministres appartenant à un autre parti politique ; car, pour moi, je n'ai aucun doute que nous aurons un nouveau gouvernement, du jour où le pays aura été appelé à se prononcer.

M. BELCOURT : L'honorable député se prépare un grand désappointement.

M. FOWLER : Il ne sera pas aussi grand que celui de l'honorable député. Malgré tous ses efforts pour gagner des votes en s'attribuant le mérite de ce projet de loi, un grand désappointement l'attend au jour du scrutin. Je répète que dans l'intérêt même du fonctionnaire, pour lui conserver son indépendance de caractère, pour lui enlever toute tentation d'aduler ses supérieurs, il est important que ces augmentations soient réglées par la loi et ne soient pas laissées au bon vouloir de celui qui représente le pouvoir comme le voudrait cette résolution.

M. TALBOT : Un mot seulement pour réfuter une des prétentions de l'honorable député, qui vient de reprendre son siège, à propos de l'influence politique. Depuis deux ou trois mois, j'ai eu l'occasion de causer de ce bill avec un grand nombre d'excellents fonctionnaires des différents ministères, et ils m'ont avoué que bien qu'ils fussent, en politique, les adversaires du gouvernement actuel, il sont mieux traités à présent qu'ils ne l'étaient par leurs amis politiques, sous l'ancien gouvernement.

M. FOWLER : C'est une preuve de plus, M. le président, que le gouvernement actuel fait du favoritisme. C'est un témoignage rendu à l'honnêteté, à l'impartialité et à la justice du gouvernement précédent que de dire que ces fonctionnaires sont aussi bien traités par leurs adversaires qu'ils l'étaient par ceux qui les ont nommés. C'est un compliment que l'honorable député fait à l'ancien gouvernement.

M. ROCHE (Halifax) : Je voterai avec plaisir pour augmenter les appointements des fonctionnaires qui sont actuellement insuffisamment rétribués.

M. REID (Grenville) : Le député senior d'Ottawa (M. Belcourt) dit qu'après avoir fait des efforts constants, depuis sept ans qu'il occupe un siège dans cette Chambre, il a réussi à amener le gouvernement à augmenter les appointements des fonctionnaires publics de 6 pour 100. Est-ce là le résultat de toutes ses démarches en faveur du personnel de l'administration publique ? Il s'attribue le mérite de cette augmentation, mais je prétends que ce mérite revient entièrement au second député d'Ottawa (M. Birkett). Je crois qu'il ne peut pas y avoir de doute sur ce point.

M. BELCOURT : Je n'ai pas dit que l'augmentation était de 6 pour 100, mais de 6¾, et ce n'est pas tout ce que j'ai conseillé et demandé, ni tout ce que j'espère obtenir. Mais cette augmentation de 6¾ pour 100 est plus que ce que tous les gouvernements ont jamais fait pour les fonctionnaires publics ; c'est beaucoup plus que ce qui a été fait par les prédécesseurs des ministres actuels. Si, à son avènement, le gouvernement n'avait pas trouvé l'opinion publique dans l'état où elle était, à l'endroit des fonctionnaires, il aurait pu céder à mes représentations. C'est un fait bien connu dans tout le personnel des ministères, que sous les gouvernements précédents, surtout pendant que M. Foster était ministre des Finances, on a tout fait pour rendre le sentiment populaire hostile aux fonctionnaires. Ces derniers étaient tenus en si petite estime dans le public, qu'il fut impossible au gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir, de leur accorder ce à quoi ils avaient droit.

Depuis la confédération jusqu'à 1896, sous le régime conservateur, les appointements des fonctionnaires publics n'ont jamais été augmentés, malgré que la vie fût devenue beaucoup plus cher, et que le travail des fonctionnaires fut devenu beaucoup plus onéreux. Bien plus, les quelques avantages qu'ils avaient obtenus sous le gouvernement libéral en 1875, leur furent enlevés. C'est le gouvernement libéral qui accorda une gratification aux fonctionnaires en 1875, durant les deux années suivantes. C'est le gouvernement libéral qui leur accorda la franchise postale, que M. Foster s'empressa de leur retirer en arrivant au pouvoir. Ce sont mes efforts constants depuis sept ans en faveur du personnel administratif, non pas tant dans cette Chambre qu'au dehors, qui ont amené les résultats que je viens d'expliquer, et j'espère qu'on les re-

trouvera, en grande partie, dans le bill qui sera basé sur cette résolution.

M. FOWLER : Quand l'honorable député prétend que le résultat de ses démarches est une augmentation de 6¾ pour 100, il cherche à s'attribuer le mérite de ce qu'a fait son collègue d'Ottawa (M. Birkett). S'il veut calculer l'augmentation que représente la première résolution qui a été soumise à la Chambre par le directeur général des Postes, qui est la seule dont il puisse s'attribuer le mérite, il verra que cette augmentation est loin de s'élever à 6¾ pour 100. C'est le bill actuel qui augmente de 6¾ pour 100 les appointements des fonctionnaires publics.

M. BELCOURT : Je l'ai déjà entendue celle-là.

M. FOWLER : Et vous l'entendrez encore. Vous l'entendrez souvent, avant que nous revenions ici.

M. HENDERSON : De fait, c'est M. Belcourt qui est le second député d'Ottawa, car sa majorité était loin d'être aussi forte que celle de son collègue, et c'est ce dernier (M. Birkett) qui a droit au titre de doyen. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas pour expliquer ce point que je prends la parole. Le soi-disant député doyen d'Ottawa dit que le parti conservateur n'a rien fait pour les fonctionnaires publics, pendant les dix-huit années qu'il a été au pouvoir. Je vais lui rappeler ce qu'ont fait ses amis en arrivant à la direction des affaires du pays. C'était une règle établie que les fonctionnaires recevaient leur augmentation statutaire tous les ans. Qu'ont fait les libéraux ? Ont-ils accordé cette augmentation ? Pas du tout. Leur premier soin fut de leur refuser ce à quoi ils avaient droit, et ce n'est que plusieurs années plus tard, que les fonctionnaires sont parvenus à se faire remettre ce qui leur était dû, et même, je ne suis pas certain qu'ils y aient entièrement réussi.

Je suis plutôt porté à croire, que grâce à la manière des ministres libéraux d'interpréter et d'appliquer l'Acte du service civil, les fonctionnaires publics, de la ville d'Ottawa, ont été privés de l'argent qu'ils avaient gagné. Il lui sied mal de reprocher au parti conservateur d'avoir été injuste envers les fonctionnaires, quand il sait que c'est le gouvernement qu'il appuie qui a été le premier à leur refuser l'augmentation statutaire à laquelle ils avaient droit.

M. TALBOT : En réponse à l'honorable député (M. Henderson) je puis dire que la grande majorité des fonctionnaires, tant dans le service intérieur que dans le service extérieur est d'opinion que les employés sont mieux traités par le gouvernement actuel, que par le parti qui a été chassé du pouvoir en 1896.

M. REID (Grenville) : L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) a prétendu que le gouvernement que j'appuyais n'a jamais augmenté les appointements des fonctionnaires publics, et que ce n'est qu'à l'avènement du gouvernement actuel qu'ils ont pu obtenir quelque chose. Qu'il prenne les appointements des fonctionnaires, il y a sept ans, et qu'il y ajoute l'augmentation statutaire à laquelle ils avaient droit, et il verra que l'augmentation moyenne dépasserait de beaucoup 6¾ pour 100. L'honorable député a été injuste en parlant ainsi. Il dit aussi que depuis sept ans, la vie est devenue beaucoup plus cher qu'elle n'était avant l'avènement des libéraux. Si cela est vrai, une augmentation de 6¾ pour 100, ne mettra pas ces appointements à ce qu'ils étaient sous le régime conservateur. Un fonctionnaire dont les appointements sont de $500, recevra $530. Il y a 7 ou 8 ans, il pouvait vivre plus à l'aise et élever plus facilement sa famille avec $500, qu'aujourd'hui avec $530.

Il y a à peine quelques mois j'entendais l'honorable député (M. Belcourt) féliciter le gouvernement d'avoir un excédent des recettes sur les dépenses de $13,000,000. Malgré cela, le gouvernement a hésité, a même refusé de payer à ses fonctionnaires des appointements qui leur permissent de vivre. S'il avait demandé aux ministres de prendre une partie de cet argent et de le distribuer aux fonctionnaires publics, pour leur permettre de vivre convenablement, il pourrait prétendre avoir fait quelque chose pour le personnel administratif. Il exerce beaucoup d'influence sur le gouvernement et il doit être blâmé de n'avoir pas obtenu des ministres le paiement de l'augmentattion à laquelle les fonctionnaires avaient droit. Je ne crois pas qu'un seul député de la droite ait autant d'influence sur le gouvernement que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). C'est un fait bien connu qu'il aura bientôt un portefeuille dans le cabinet.

M. BELCOURT : Mon collègue prétend que je ne puis pas être réélu à Ottawa.

M. REID (Grenville) : S'il n'a pas assez d'influence auprès du gouvernement qu'il appuie pour en obtenir que les fonctionnaires publics soient mieux traités, il est douteux, en effet, qu'il puisse se faire réélire.

Si après sept années d'efforts et de démarches, son influence auprès du gouvernement se réduit à une augmentation de 6¾ pour 100, il n'y a pas de quoi en être fier, et il ne pourra guère s'en vanter devant les électeurs. Quel succès a-t-il obtenu au sujet des surnuméraires ? Il a dit, par exemple, que les employés des départements——

M. BELCOURT : Dois-je répondre à la question que l'honorable député m'a posée, ou préfère-t-il y répondre lui-même ?

M. REID (Grenville) : J'allais expliquer ma question, mais l'honorable député sait ce que je voulais lui demander, je veux bien qu'il réponde. Je voulais lui demander ce qu'il a réussi à obtenir pour les employés temporaires, les surnuméraires, les dessi-

nateurs, les arpenteurs, et tous ces fonctionnaires qui ne sont pas sur la liste des fonctionnaires permanents. Leur a-t-il obtenu une augmentation quelconque.

M. BELCOURT : Que l'honorable député consulte l'article 14 de la résolution qui dit:

Toute personne qui est actuellement ou pourra être à l'avenir copiste, commis, emballeur, trieur ou messager, temporairement ou autrement, dans le service du gouvernement du Canada, employée dans l'un des départements à Ottawa, ou dans le bureau de l'auditeur général, en vertu d'un décret du conseil, pourra être nommée commis de troisième classe.

Cela comprend le plus grand nombre des surnuméraires, et ils peuvent devenir fonctionnaires permanents, avec augmentation des appointements minima. Je n'ai pas à dire si ce résultat est dû à mes efforts ou non, mais puisqu'il me tient responsable de tout ce qui n'a été fait, il doit m'accorder le mérite de ce qui a été fait.

M. REID (Grenville) : Prenons le cas d'un dessinateur aux appointements de $1,500 ou $2,000, qui est au service du gouvernement depuis 15 ans. Peut-on lui faire l'insulte de lui offrir une place de commis de 3e classe.

M. BELCOURT : Le paragraphe 4 de l'article 39 de l'acte du service civil permet aux dessinateurs, arpenteurs, architectes et ingénieurs de devenir fonctionnaires permanents. Il n'est pas nécessaire de parler d'eux dans cette résolution, bien qu'il serait peut-être préférable d'en faire tous des fonctionnaires permanents.

M. REID (Grenville) : Le directeur général des Postes peut peut-être nous expliquer comment ils pourront obtenir une augmentation, en vertu de cette résolution.

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES : Elle ne peut certainement pas leur faire du tort. Cette résolution ne s'applique qu'à un nombre limité de fonctionnaires. Je suis prêt à admettre qu'il y a dans l'administration du service public un grand nombre de fonctionnaires qui mériteraient d'être mieux rétribués, et ils le seront sans doute avec le temps, mais jamais au Canada un gouvernement n'a entrepris de révolutionner tout le service, d'un seul coup.

Graduellement, nous améliorons le sort de certaines catégories de fonctionnaires et notre programme a toujours été de récompenser les plus méritants et de rendre le service plus efficace. Le comité paraît approuver unanimement cette doctrine, et la meilleure preuve qu'il pourrait donner de sa sincérité

M. REID (Grenville) : Le directeur général des Postes admet que cette résolution ne s'applique qu'à un nombre limité de fonctionnaires d'Ottawa. Comment ceux qui sont à l'emploi du gouvernement depuis des années pourront-ils devenir fonctionnaires réguliers ou améliorer leur condition en vertu de cette résolution ?

M. REID (Grenville).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si j'ai bien compris le sens de la résolution soumise par l'honorable député d'Ottawa—je n'entreprendrai pas de décider s'il est le premier ou le second, mais je veux parler de celui qui n'accorde pas sa confiance au gouvernement, bien qu'il lui offre quelquefois ses respects——

M. BIRKETT : Si vous me donnez ce que je demande, je vous accorderai ma confiance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable député par sa résolution demandait que les fonctionnaires fussent mis sur la liste des employés réguliers par un acte du parlement, Personne n'est nommé fonctionnaire régulier par un acte du parlement. La loi indique les formalités à observer et c'est au gouvernement du jour à y tenir la main. Dans tous les cas, jamais on n'a vu une classe entière de fonctionnaires admise au titre de régulier en vertu d'un acte du parlement. Il faut néecssairement qu'ils soient nommés et puissent être destitués par l'exécutif, comme tous les autres fonctionnaires, à l'exception des juges.

Supposons, par exemple, qu'il y ait dans les bureaux de mon ministère un de ces fonctionnaires que je désirerais nommer commis de 2e classe. Il faudrait d'abord créer l'emploi par un acte du parlement, et la Chambre devrait en suite voter un crédit affecté à ses appointements. Cela étant fait, l'exécutif pourrait faire de ce surnuméraire un fonctionnaire régulier. Il y a dans le service des fonctionnaires qui remplissent des fonctions pleines de responsabilités, et qui reçoivent même des appointements élevés et qui ne sont pas permanents aux yeux de la loi.

J'ai reçu un mémoire qui m'a été adressé par un certain nombre d'employés du ministère de l'Intérieur dans lequel ils demandaient à être portés sur la liste des employés permanents. Chacun de ces cas doit être considéré jusqu'à un certain point comme s'il s'agissait d'accorder une promotion, et si le ministre de l'Intérieur se fût trouvé au Canada à cette époque, peut-être aurait-il demandé des employés additionnels, ce qui nous aurait permis de nommer ces personnes. Parce que certaines classes d'employés du service intérieur ou extérieur ne sont pas mentionnées ici, il ne s'ensuit pas que leur cas ne sera pas pris en considération en temps opportun. Ainsi, l'année dernière, par exemple, le parlement a bien voulu adopter une mesure augmentant les appointements de certaines classes d'employés du service extérieur de mon propre ministère, et cela, à sa demande. Je crois pouvoir dire de mémoire que les classes qui ont ainsi reçu des augmentations comprenaient celles des messagers, des chargeurs et des emballeurs, des employés de mon département qui préparent les colis d'articles qui doivent être expédiés aux diffé-

rents directeurs des bureaux de poste du pays et qui se livrent à d'autres travaux du même genre. Ces employés recevaient un salaire maximum de $500 et le bill qui a été voté l'année dernière porte le maximum de ce salaire à $600. Je considérais à cette époque, comme je le considère aujourd'hui que, quand il s'agit d'augmentation, les cas les plus urgents sont ceux des employés qui reçoivent les appointements les moins élevés. Grâce à cette mesure, ces employés que je viens de mentionner recevront un salaire maximum de $700, comparé à $500, montant qu'ils avaient droit de recevoir lorsque je suis arrivé à la tête du département, ce qui représente une augmentation de 20 pour 100. Cette augmentation a reçu l'approbation unanime des membres des deux partis dans cette Chambre.

Quant à ce qui concerne cette classe d'employés connus sous le nom de spécialistes, auxquels il a été fait allusion, je crois que les différents ministres pourraient étudier la question et indiquer quels sont ceux qui devraient être portés sur la liste des employés permanents, ce qui pourrait se faire en nommant des commis additionnels. Cette proposition a mon entière approbation, et si le bill actuel n'augmente pas les appointements de ces employés dans chaque département, ce n'est pas parce que nous voulons leur refuser cette augmentation. Je dois dire en toute franchise que l'on avait, jusqu'à un certain point, raison de prétendre qu'avant l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir, le service civil avait fait l'objet de critiques sévères, et je crois que le parlement a eu tort de faire disparaître la position de commis de troisième classe dans le service intérieur. Les employés de cette classe pouvaient obtenir un salaire maximum de $1,000, elle représentait une proportion considérable du service civil et c'est de cette classe d'employés qu'il faut tenir compte encore plus que des classes plus élevées.

On avait soulevé l'opinion publique contre cette partie du service civil dont il a été question, et un cas a même été discuté au cours des élections ; mais souvent ces critiques à l'adresse du service civil allaient un peu trop loin. Les quelques années d'expérience que je possède me permettent de dire que les fonctionnaires de mon département—et j'en parle maintenant comme s'il s'agissait d'employés dans le cours ordinaire des affaires, comme je voudrais que l'on parlerait de moi—je dis que ce personnel est aussi effectif et aussi loyal qu'il est possible d'en trouver dans aucun pays. Plusieurs de ces employés perdent leur temps à l'emploi du public, car les appointements qu'ils reçoivent ne sont pas suffisants pour récompenser convenablement l'habileté et la fidélité dont ils font preuve. Je considère que, règle générale, le service civil n'est pas suffisamment rétribué. On a prétendu que les augmentations devraient être accordées automatiquement et que les employés civils ne devrait pas en être privés. Cette pratique a toujours été suivie, et le parlement a toujours continué de voter les sommes placées dans le budget à cette fin par le gouvernement. Après l'arrivée des libéraux au pouvoir, ces augmentations furent suspendues durant un certain temps, mais cela était le résultat du sentiment qui existait dans le public, ainsi que parmi les membres du gouvernement, que le service avait besoin d'être remanié et que nous ne pouvions permettre que l'on obtienne ces augmentations annuellement comme cela a lieu maintenant que nous sommes plus familiers avec le service, et que nous croyons qu'elles peuvent être accordées sans aucune injustice pour le service et le pays.

M. GILMOUR : Les membres du service extérieur, dans les ministères du Revenu de l'intérieur et des Douanes, reçoivent-ils le même traitement que ces employés qui sont mentionnés dans cette résolution ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député peut constater lui-même par la résolution que l'annexe concernant le ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur s'applique au service extérieur. L'année dernière, on a adopté une loi concernant le service extérieur dans le ministère des Postes, et cette année, on a également soumis à la Chambre un projet de loi concernant les mêmes employés. Le bill actuel s'occupe des employés du service extérieur, des ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, et j'espère que nous finirons graduellement par placer le service sur un pied convenable et à accorder toute l'assistance dont le gouvernement peut disposer. Je suis convaincu que le gouvernement se rendra compte que nous faisons là un pas dans la bonne direction, et comme j'en arrive aux questions de détail, je demande que l'on adopte maintenant cet article.

M. REID (Grenville) : Sans vouloir retenir la Chambre davantage, je crois devoir dire que l'honorable ministre n'a pas compris l'objection que j'ai soulevée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'objection concernant les spécialistes.

M. REID (Grenville) : Oui. L'honorable ministre a donné les explications satisfaisantes sur ce point, seulement, je regrette qu'il ne puisse trouver moyen de leur accorder l'augmentation générale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne peut se faire qu'en augmentant le nombre des classes.

M. REID (Grenville) : Cela peut se faire en adoptant la proposition de l'honorable au député libéral d'Ottawa ; c'est d'user de toute son influence pour obtenir tout ce qu'il est possible d'obtenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dois des excuses au représentant libéral d'Ottawa. Sans vouloir favoriser quelqu'un en particulier, ou enlever à qui y a droit le mérite qui lui revient, car nous sommes heureux de recevoir l'appui de tous les députés, sans distinction de parti, quand il s'agit d'une mesure de cette nature,—mais comme on a prétendu que le représentant de la ville d'Ottawa, qui accorde son appui au gouvernement est l'intermédiaire naturel dont le service civil se sert pour faire connaître ses besoins au gouvernement et la Chambre—je dois dire que mon honorable ami (M. Belcourt), accomplissant en cela un devoir, a attiré mon attention et celle du gouvernement sur cette question. Mes sympathies se portaient d'abord vers les classes les moins payées, et c'est pour cette raison que, tout en ayant quis de nombreuses notes, je ne me suis peut-être pas laissé autant impressioner quant à ce qui concernait le sort des employés des classes peu élevées. J'ai surtout été impressionné par le sort des classes dont je viens de parler, les employés temporaires aux écritures, les emballeurs, les messagers, etc., ces employés qui entrent dans le service avec un salaire de $400 et une augmentation annuelle de $30, jusqu'à ce qu'ils aient atteint le salaire maximum de $600. Il y a une autre classe d'employés, les trieurs, les messagers et les emballeurs qui commencent à $300, et qui peuvent se rendre jusqu'à $500. Ces employés sont très nombreux, principalement dans mon ministère, où ils constituent presque la majorité. C'est pour cette raison que j'ai cru atteindre la majorité de ces classes en m'occupant de cette classe, aussi ai-je eu soin de créer au moyen du premier bill, une troisième classe d'employés devant recevoir un salaire maximum de $700.

Ce bill contenait comme celui-ci des dispositions permettant de faire de ces employés temporaires des fonctionnaires permanents de la troisième classe. Il s'occupait également des commis temporaires aux écritures. Je ne me rappelle pas s'il s'étendait jusqu'aux emballeurs, mais il y est pourvu dans le bill actuel, et tous les membres de cette classe, qui possèdent les qualités voulues pour changer de classes, peuvent le faire.

Lorsque j'ai soumis le premier projet de loi, j'ai cru devoir m'excuser auprès de mon honorable ami, car je savais que je n'allais pas aussi loin qu'il le désirait. Mais comme je ne pouvais le lui dire privément, il était de mon devoir de l'en informer publiquement devant la Chambre, vu la responsabilité qui lui incombe en sa qualité de représentant de la ville d'Ottawa et de partisan du gouvernement. Voilà comment il se fait, pour tout avouer, que cette nouvelle résolution a été soumise à la Chambre. Dès que le premier bill eut été déposé sur le bureau de la Chambre, l'honorable député m'adressa des reproches. Il prétendit que je n'appuyais pas suffisamment sa proposition et il en appela au premier ministre. Il prit le mémoire préparé par les employés publics quelque temps auparavant, et il le soumit au premier ministre sans s'occuper de moi, ce dont je ne lui fais pas de reproches. Je me trouvais absent à cette époque, et à mon retour, le premier ministre m'avertit que la mesure devait être soumise dans sa forme actuelle. Il me fait plaisir de constater que l'honorable député de la gauche (M. Birkett) ait jugé à propos de me faciliter la tâche en soumettant sa résolution. Les deux partis ne doivent pas chercher à retirer des avantages politiques de cette affaire, car tous deux ont un devoir à remplir à l'égard du service civil. Faisons notre devoir honnêtement à l'égard d'une classe de personnes qui mérite notre considération, et sachons nous en tenir à notre propre mérite. Il me serait facile d'indiquer les fautes commises sous ce rapport par le gouvernement précédent, mais à quoi cela servirait-il ? Si la Chambre vote la résolution, je ne demanderai pas à ce que le comité fasse rapport de progrès avant demain, dans le cas où quelques députés voudraient prendre de nouveau la parole sur cette question.

M. BELCOURT : Tout en voulant donner à chacun sa part de responsabilité, je tiens à faire remarquer à l'honorable député de Leeds et Grenville, que je me suis également intéressé au sort des personnes qu'il cherche à protéger en ce moment, et que je tiens autant que lui à protéger. J'ai demandé au gouvernement de faire des employés permanents, mais il est bon de ne pas oublier qu'il y a dans le service des employés temporaires qui s'y trouvent en cette qualité depuis un grand nombre d'années. Il y a dans le ministère de l'Intérieur un dessinateur qui occupe cette position depuis 35 ans. Lorsque les amis de l'honorable député étaient au pouvoir, pourquoi ne leur a-t-il pas soumis ces cas ? Pourquoi le gouvernement conservateur, qui avait ces employés à son service depuis un quart de siècle, ne s'en est-il pas occupé ? Le mémoire auquel le directeur général des Postes a fait allusion est signé par 40 ou 50 employés du ministère de l'Intérieur, dont les neuf dixièmes faisaient partie du personnel de ce département autérieurement à 1896. Puisque nous sommes en frais de faire la part des responsabilité d'un chacun, il est à propos de rappeler ces faits à mon honorable ami.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement auquel j'accordais mon appui n'est resté au pouvoir que durant 4 années avant le changement, et durant ce temps, les employés civils reçurent leur augmentation statutaire annuelle.

C'est vrai, ce gouvernement n'a jamais présenté de bill comme celui qui nous est soumis maintenant, car s'il en eut présenté un cette classe de fonctionnaires publics aurait eu mon appui comme les autres. Je connais des employés qui sont dans le service depuis quinze, vingt et trente ans, et qui ne sont encore que surnuméraires. Ces

employés ont en justice autant de droits à l'augmentation annuelle que ceux qui travaillent dans les mêmes bureaux qu'eux et sont commis permanents de première et deuxième classe. Si j'avais été dans la même position que l'honorable député, si j'avais présenté un bill——

M. BELCOURT : Je n'ai pas présenté de bill.

M. BOYD : Avant que cette résolution soit adoptée, je veux rappeler à la mémoire de l'honorable directeur général des Postes une délégation de fonctionnaires publics qui est venue le voir au commencement de la session.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député veut parler des directeurs de poste. S'il veut bien laisser cette question en suspens jusqu'à ce que je dépose mes estimations supplémentaires ; il aura alors ample occasion de discuter la question.

M. BOYD : L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) appelle mon attention sur les dernières nominations de fonctionnaires qui ont été virtuellement faites par le parlement ; je veux parler des fonctionnaires dont nous avons voté les traitements avec ces mots en regard " nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil." Dans plusieurs cas on a commis des injustices en faisant passer des fonctionnaires en avant de leurs confrères. Nous avons appelé l'attention du gouvernement sur ce sujet. Or, ces fonctionnaires recevront l'augmentation que d'autres venant après eux ne recevront pas. Le gouvernement ne devrait pas permettre cela. L'honorable ministre nous a dit que dans le passé on ne voyait pas le service civil d'un bon œil, mais ce n'est pas la faute du parti conservateur, car pendant que ce parti était au pouvoir, le parti libéral ne cessait d'attaquer les fonctionnaires publics pendant les élections, et c'est la raison qui faisait qu'ils n'étaient pas vus d'un bon œil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous admettrons tout ce que vous voudrez, mais procédons.

M. BOYD : Un autre point ; l'honorable ministre a dit que nous avions fait un renouvellement du service, mais je veux lui dire que le parti libéral a fait un bon renouvellement dans notre comté, lorsqu'il a renvoyé 150 fonctionnaires dont j'ai fait inscrire les noms dans les Débats. De sorte que nous pouvons laisser la lutte se faire entre les deux honorables députés qui ont parlé, et le service civil saura bien dire quel est celui qui est plus digne de leur considération et de leur appui. Il jugera ensuite la conduite du gouvernement, et j'espère que le bill n'oubliera pas mes recommandations. Il est déjà assez désagréable de voir dans le budget un certain nombre de fonctionnaires promus de préférence a de plus anciens qu'eux ; et ces favoris vont maintenant avoir une augmentation de $100 par ce bill.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots sur ce sujet, et il n'y a pas de temps plus propice que celui-ci. Je désire d'abord dire un mot en réponse au discours de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). Si cet honorable député avait réellement voulu rendre justice au service civil, il aurait accueilli avec plaisir l'aide qui lui était offerte, de quelque source qu'elle lui serait venue, au lieu de malmener son collègue d'Ottawa (M. Birkett) parce que ce dernier essayait d'obtenir pour le service civil les augmentations de traitement que lui-même disait essayer d'obtenir. Dès le commencement le député d'Ottawa (M. Belcourt) a essayé de dénigrer son collègue parce que celui-ci voulait atteindre au but que lui-même prétendait vouloir atteindre aussi. Je ne crois pas que les membres du service civil lui aient beaucoup de reconnaissance de sa conduite.

Il a dit que le parti conservateur avait été au pouvoir dix-huit ans et n'avait rien fait pour le service civil. Est-ce vrai ? A-t-il oublié qui a fait le premier bill qui a mis le service civil indépendant des partis politiques ? Ce bill a été voté par le parti conservateur en 1882. Avant cela le service civil était composé presque entièrement d'éléments hétérogènes, choisis en grande partie à cause de leurs attaches politiques. Ce bill établissait les examens, de sorte qu'une personnne pouvait entrer dans le service public du moment qu'elle avait passé ses examens ; il n'était pas question de ses opinions politiques. J'ai fait moi-même nommer à un emploi un libéral venant de mon comté parce qu'il était un gradué de l'université de Toronto, était recommandé comme étant capable de remplir la place qui était vacante, et parce qu'on m'a appris que celui auquel j'avais songé tout d'abord n'était pas capable. Il n'a pas du tout été question de savoir à quel parti il appartenait ; le gouvernement ne s'est occupé que de ses capacités et lui donna l'emploi. Cet acte du service civil a mis les fonctionnaires publics sur une base commerciale pratique. On a établi aussi le principe de la promotion suivant les capacités et aptitudes, et outre cela le bill accordait des augmentations annuelles statutaires aux fonctionnaires qui étaient de bons et fidèles serviteurs, et étaient recommandés par le sous-chef du ministère. En présence de ces faits je suis surpris d'entendre l'honorable député dire que les conservateurs ont été dix-huit ans au pouvoir et n'ont rien fait pour le service civil.

M. BELCOURT : L'honorable député (M. Sproule) parle-t-il de la loi de 1882.

M. SPROULE : Oui.

M. BELCOURT : Pendant combien d'années le parti est-il resté au pouvoir après cela ?

M. SPROULE : C'est la première fois, d'après moi, que l'on a traité les fonctionnaires publics avec justice. Le Directeur général de Postes a dit que le service civil a été pendant longtemps très impopulaire dans ce pays.

L'honorable député de Macdonald nous a dit pourquoi. Durant toute cette longue campagne que l'on fit en 1891 au sujet des irrégularités qu'on prétendait se commettre dans le service civil, les libéraux alors dans l'opposition, et notamment le sénateur McMullen qui représentait Wellington-nord, M. Somerville, qui représentait Brant-sud, ne cessèrent de s'attaquer au service civil, et nous fûmes obligés de le défendre dans cette Chambre et devant le peuple dans maintes circonstances où l'on s'en plaignit injustement. C'est grâce à ces attaques que le service civil sembla impopulaire et que plus d'un employé se vit refuser même ce à quoi ses bons et fidèles services lui donnaient droit.

L'honorable député a dit que l'Acte du service civil pourvoyait au traitement de la classe cadette. Qui a fait cette loi ? Le parti conservateur, et il faudrait lui en tenir compte plutôt que de le blâmer aussi sévèrement de ce qu'on prétend qu'il n'a pas fait pour l'avantage du service civil.

J'ignore si le Directeur général des Postes désire qu'il soit fait rapport sur ce projet de résolution ce soir——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Continuons et adoptons-le ; nous le laisserons ensuite devant le comité.

M. SPROULE : Si nous l'adoptons, il faut que ce soit à condition de pouvoir en reparler, car, pour moi, j'entends traiter différents articles de ce projet de résolution.

Article 4.

M. SPROULE : Si vous avez l'intention de procéder d'une façon aussi rapide, je devrai m'y opposer, parce qu'il doit y avoir discussion sur plusieurs de ces articles. Je ne vois pas pourquoi nous n'en resterions pas où nous sommes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En demandant que l'on se hâte, je ne veux pas être injuste. Cependant, les points que l'on se propose de discuter sont très simples.

M. SPROULE : Mais il y a dans ce bill quinze articles, outre——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais nous le discutons depuis dix heures et le projet de résolution a été longtemps devant le comité. Je crois qu'il n'y a pas du tout lieu à discussion, au sujet de ces articles.

M. SPROULE : C'est un bill très important. Nous avons consacré plusieurs jours à délibérer le bill du service civil, en 1882, et nous faisons la même chose au sujet de celui-ci.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ne prenons-nous pas l'habitude de consacrer trop de temps à ces questions ?

M. SPROULE : Je crois que nous n'avancerons pas, car si la discussion ne se fait pas maintenant, elle devra se faire plus tard et nous devrons revenir aux articles qui auront été laissés en suspens. Je propose que nous nous rendions jusqu'à l'article 10.

M. SPROULE : Pourvu qu'il soit entendu que nous pourrons reparler de quelques-uns de ces articles-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTEC : Certainement.

M. BIRKETT : Je désire présenter l'amendement suivant :

Article 12. Que tous les mots après "sera de" dans la 2e ligne soient retranchés et remplacés par les suivants : "$4,000 par année".

Article 16. Le traitement minimum d'un premier commis sera de $2,000 par année, avec une augmentation de $100 par année ensuite jusqu'à un maximum de $2,600.

Article 18. Le traitement minimum d'un commis de 1re classe sera de $1,600 par année, avec une augmentation de $100 pour la première année, et de $50 par année ensuite jusqu'à un maximum de $2,000.

Article 20. Le traitement minimum d'un commis de 2e classe sera de $1,200 par année, avec une augmentation de $100 pour la première année ensuite jusqu'à un maximum de $1,600.

Article 4, chapitre 14. Le traitement minimum d'un commis de 2e classe cadette sera de $700 par année, avec une augmentation de $50 par année ensuite jusqu'à un maximum de $1,200.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Je crois que la motion d'amendement n'est pas conforme au règlement. Je ne pense pas qu'elle puisse être présentée par un simple député.

M. SPROULE : Il me semble qu'il vaudrait mieux la présenter sous forme d'amendement au bill et non au projet de résolution.

M. BIRKETT : Le ministre chargé de ce bill va-t-il augmenter de $50 à $100 l'indemnité das premières années ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis rien ajouter à aucune des dispositions de cette résolution. Elle a été sanctionnée par Son Excellence, il y est question de dépenses, et par conséquent on ne peut rien y ajouter sous ce rapport, on peut seulement l'amender dans l'autre sens.

M. BERKETT : C'est vrai. Si ma motion n'est pas conforme au règlement, je n'y insiste plus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toute démarche de cette nature, à cette époque avancée de la session, constituerait un danger pour cette mesure. Il arrive souvent que lorsqu'une session titre à sa fin, on remette à plus tard l'expédi-

tion d'affaires publiques même très urgentes. Je suis bien sûr que mon honorable ami ne voudrait pas mettre ce bill en danger ; il est déjà avancé et il faudra du temps pour rédiger de nouveaux amendements et obtenir l'assentiment de la Couronne. D'ailleurs, il faut qu'il soit soumis à l'autre Chambre. Si mon honorable ami désire procurer quelque avantage au service public il ne fera rien qui soit de nature à retarder l'adoption de ce bill.

M. BIRKETT : Non, assurément.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici comment se lit l'article 5 :

Le minimum des appointements d'un premier commis sera de $1,900 par année, avec augmentation annelle de $50, et le maximum, de $2,500 par année.

Je désire le modifier afin qu'il se lise ainsi :

Le minimum des appointements d'un premier commis sera de $1,900 par année, avec augmentation annuelle de $50, et le maximum, de $2,500 par année.

L'article ainsi modifié est adopté.

Il est rendu compte des délibérations.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.—AJOURNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Du bill de remaniement.

M. SPROULE : Et si nous en avons fini de bonne heure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pensez-vous que nous en ayons fini de bonne heure ?

M. SPROULE : En tous cas, nous laisserons l'honorable ministre s'endormir avec cette pensée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que nous nous occuperons du bill relatif au Transcontinental national, mais je ne n'en suis pas certain.

M. SPROULE : Il ne sera pas encore imprimé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors il faudra que nous puissions donner à la Chambre autre chose à faire. Nous pourrons peut-être nous occuper de la motion de mon honorable ami le directeur général des Postes.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances voudrait-il me dire quand le budget supplémentaire et les projets de résolutions relatifs aux chemins de fer seront présentés ? Il nous a promis qu'ils le seraient cette semaine et elle touche déjà à sa fin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme nous avons déjà réglé plusieurs des questions que nous avions à régler, j'espère que nous pourrons nous occuper de celles-ci au commencement de la semaine prochaine.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1 heure 40 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 25 septembre 1903.

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

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation dans la Chambre des communes soit lu la troisième fois.

L'honorable DAVID TISDALE : Le pénible devoir m'incombe de critiquer ce bill avant qu'on le vote en troisième délibération. Il conviendrait peut-être, avant d'aborder la question principale, de se demander ce qu'il faut entendre par le mot "remaniement". Je réponds à cette question en citant l'article suivant de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre prescrire le parlement du Canada.

Il ne sera pas sans intérêt de signaler, après cette citation, les trois choses que comporte un remaniement de la carte électorale : le première, c'est le principe qui lui sert de base ; la seconde, c'est le tribunal chargé de déterminer les limites des comtés ; viennent en troisième lieu les règles à suivre, si toutefois on en établit. Depuis la Confédération, on a effectué deux remaniements de la carte électorale et on a par deux fois cherché à en faire d'autres. Les conservateurs ont fait ces trois remaniements, et depuis leur arrivée au pouvoir, les libéraux ont tenté, à deux reprises, de faire une répartition nouvelle de la représentation. Il sera intéressant de rappeler quelle fut l'attitude des deux partis sur cette question ; c'est ce que je vais essayer de faire en aussi peu de mots que possible. Le premier remaniement des comtés se fit en 1872, et sir John Macdonald, alors premier ministre, posa comme principe qu'il fallait en premier lieu respecter la délimitation municipale des comtés, puis répartir la population d'une manière aussi égale que possible. Je vais faire connaître l'attitude que prit alors le parti libéral en donnant lecture de la motion que présenta à cette occasion feu l'honorable

M. Mackenzie, qui fut depuis premier ministre :

Il n'y avait aucunement lieu de se départir du principe de la représentation basée sur la population de chaque province. Ce principe était juste en soi, mais il n'en est fait aucun cas dans le bill lorsqu'il s'agit des parties du pays où le chiffre de la population s'est accru. Si l'on accorde six nouveaux représentants à la province d'Ontoria, cela est dû à l'accroissement de sa population, et l'on devrait avoir pour cette population nouvelle les égards qui lui sont légitimement dus.

En 1882, sir John Macdonald choisit une autre base et posa en principe qu'il fallait tout d'abord tenir compte de la population, puis changer le moins possible la délimitation municipale des comtés. A cette époque, le parti de la réforme ne prit pas d'attitude bien définie : il voulait qu'on respectât les limites municipales des comtés, et il favorisait aussi, dans une certaine mesure, la représentation basée sur le chiffre de la population. En d'autres termes, il ne jugea pas à propos de se prévaloir des principes posés par Alexander Mackenzie à la répartition précédente. Les deux partis ne savaient pas au juste, à cette époque, s'il valait mieux baser la représentation sur la population ou s'en tenir à la délimitation alors assignée aux différentes divisions électorales. Sir John Macdonald érigea en principe fondamental la représentation basée sur la population. Lors de la troisième répartition de la représentation, en 1892, le parti conservateur s'en tint à l'attitude qu'il avait prise en 1882, et si l'opposition d'alors ne présenta pas de résolution à ce propos, le très honorable leader de la Chambre s'exprima dans ces termes :

S'il est un principe qui doive prévaloir, dans toute la mesure du possible, dans l'élaboration d'une loi de cette nature, c'est bien celui de la représentation basée sur la population.

Bien que cette déclaration ne fut insérée dans une résolution, le très honorable premier ministre proposa néanmoins une motion, la seule, du reste, où se trouve énoncée la politique dont se réclamait alors le parti libéral ; la voici :

Que le bill n° 76, à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, soit renvoyé à une conférence ou un comité composé des deux partis politiques pour s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de répartition.

Je ne chercherai pas à démontrer qui avait tort ou raison dans cette circonstance ; je veux tout simplement exposer en aussi peu de mots que possible l'attitude prise par les deux partis politiques à l'occasion de chacune de ces trois répartitions et signaler celle que j'ai prise moi-même en 1892, c'est-à-dire à l'époque où il me fut pour la première fois donné de prendre part à un débat de ce genre. Il va sans dire que je n'exprime ici que mes sentiments personnels. Voici ce que j'ai dit à cette époque-là :

Je préférerais de beaucoup que le changement n'eût pas lieu dans la circonscription que

je représente, mais le gouvernement a fait le remaniement le plus équitable, celui qui cause le moins de changements dans la province d'Ontario. On a supprimé deux divisions dans l'ouest pour les donner comme, de l'avis de tous, cela devait se faire, à Toronto et à la partie nord de la province. La proposition concernant la péninsule de Niagara doit être prise dans son ensemble et non pas miette à miette. Je ne partage pas l'avis de certains députés qui voudraient priver la partie orientale de la province de deux nouveaux représentants, car ce serait amoindrir une moitié d'Ontario pour donner plus d'importance à l'autre, au lieu de les mettre toutes deux sur un pied d'égalité. Au point de vue politique, et pris dans son ensemble, le projet est des plus équitables ; il répartit également la population entre chacune des divisions électorales, et c'est là une chose qu'il ne faut jamais perdre de vue. Il est même possible qu'il tourne à l'avantage de nos adversaires. Pour ce qui me concerne, je dois dire que si j'étais libre d'agir à mon gré, je préférerais, dans mon intérêt politique, laisser au comté de Norfolk-sud sa délimitation actuelle, et ne pas y ajouter les 5,000 habitants de Walpole. Mais si le gouvernement tient à appliquer intégralement le principe en question, il ne serait pas juste de s'opposer à cette délimitation, car en ajoutant ces 5,000 habitants à Norfolk-sud, on répartit à peu près également la population dans chacune de ces divisions électorales.

J'arrive maintenant à ce qu'a fait le parti de la réforme en 1899 et 1900. En 1898, on adopta pour la première fois le cens électoral des provinces pour les fins fédérales, et bien qu'il n'eût pas été alors fait de dénombrement de la population, le gouvernement présenta un bill où il énonçait ses principes, bill que la Chambre adopta.

Ce projet de loi était important en ce qu'il indiquait une orientation nouvelle. A venir jusque-là, le parlement s'était toujours réservé la tâche entière de répartir la représentation ; c'est lui qui établissait les règles à suivre dans ce travail ; le chef du gouvernement présentait un bill bien complet où tout était prévu et déterminé. Mais le bill présenté en 1899 par le premier ministre comportait un changement ; tout en se prononçant en faveur du respect des limites des comtés, mon très honorable ami proposait que la délimitation de toutes les divisions électorales fût confiée à un tribunal qui devait se guider dans son travail sur des règles établies dans le bill. Je vais lire la partie du bill qui a trait à cette question :

Lorsque, en vertu des dispositions qui précèdent, quelque comté ou cité doit être partagé en plus d'un district électoral, cette division sera faite par un bureau de commissaires composé de trois personnes au moins, qui seront des juges de la Cour Suprême de Judicature pour Ontario, lesquels, à cet effet, seront nommés par lettres patentes sous le grand sceau, et partageront chacun de ces comtés ou cités suivant le nombre de districts électoraux qui lui est assigné par le présent acte.

Les lettres patentes nommant ces commissaires leur prescriront, en faisant ces divisions, de tenir compte de la répartition de la population suivant le dernier recensement du Canada, la commodité du public, et de faire ces divisions

de la manière qui leur paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés.

Il est bon de noter qu'à cette époque-là, le parti conservateur ne s'opposa pas à ce que la délimitation des comtés fut confiée à un tribunal ; il approuva les règles insérées dans le bill pour la gouverne de ce tribunal, mais il condamna le principe de l'inviolabilité des limites municipales des comtés tel que le comprenaient les membres de la droite ; il prétendit, en outre, que le projet était malsain en ce qu'il ne portait que sur certains comtés qui, une fois remaniés, devaient infailliblement assurer une majorité au gouvernement. Le parti conservateur combattit aussi ce bill parce que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne prévoit de répartition de la représentation qu'à la suite d'un recensement. Mon très honorable ami et ses collègues firent voter leur projet par la Chambre, mais le Sénat le rejeta à cause de son inconstitutionnalité. Je me permettrai de rappeler l'attitude que j'ai prise à cette occasion :

D'après ce que je vois; le parlement décrétera qu'un comté doit avoir un, deux ou trois représentants, puis, pour donner un cachet de respectabilité à l'affaire, le gouvernement demandera aux juges de faire la division, quand il sera impossible de faire autrement que de donner un avantage politique au parti ministériel. Cette intervention de la magistrature n'est ni plus ni moins qu'une comédie. Après que le gouvernement aura décidé quels comtés auront un, deux ou trois députés, les juges ne pourront pas faire autrement que de procurer un avantage politique au gouvernement. On fait donc intervenir des juges uniquement pour sauvegarder les apparences, quand en réalité, leur rôle est absolument nul.

Selon moi, la constitution base la représentation sur la population tout en respectant les limites municipales des comtés. Je ne discute pas en ce moment la question de savoir qui a tort ou raison dans ces tentatives pour obtenir quelques avantages de parti, mais je discute le principe qui doit guider les hommes d'Etat dans les questions de cette nature. Je maintiens que, dans l'esprit de la constitution, les limites municipales des comtés ne doivent pas mettre de côté la population comme base de la représentation, et je défie l'honorable premier ministre de me citer une autorité qui prétende le contraire.

C'est une monstruosité de donner un seul représentant à des comtés très populeux et d'en donner deux à des petits comtés sous prétexte de respecter les limites municipales des comtés. Si on doit faire intervenir la magistrature, qu'on pose un principe pour déterminer la forme et la nature de cette intervention. Je regrette que le gouvernement n'ait pas pourvu à cela.

Lorsque j'ai appris qu'il était question de juges dans cette affaire, j'ai cru qu'on allait adopter un système qui servirait, par la suite, de précédent. Je suis en faveur de faire régler ces questions par la magistrature, mais qu'on ne prétende pas nous donner le mode suivi en Angleterre, lorsqu'on s'en écarte entièrement.

Nous sommes depuis longtemps habitués à nos institutions municipales, pourquoi alors ne pas demander aux juges de faire les divisions tout en touchant le moins possible aux limites des comtés ? Qui oserait prétendre, à l'heure qu'il est, dans un pays libre, que la population ne doit pas être la base de la représentation ?

Que fit le gouvernement en 1900 ? A en juger par son attitude, il estima si important d'opérer ce changement dans la manière d'effectuer la répartition de la représentation, qu'il présenta et fit voter de nouveau le projet que le Sénat avait rejeté l'année précédente. A cette occasion, la parti conservateur alla encore plus loin ; il consentit, en principe, à l'intervention judiciaire et à l'établissement de règles pour guider les juges dans leur travail. Il proposa, en outre, qu'on ne devrait s'en tenir absolument aux limites municipales des comtés que dans certaines conditions, et demanda que toute l'affaire fut confiée à un tribunal qui serait composé des juges en chef des cours supérieures des diverses provinces. Qu'on me permette de lire la partie essentielle de cette résolution :

Qu'une commission composée des juges en chef des plus hautes cours de judicature dans chacune des provinces du Canada, devra être nommée aux fins de fixer les limites de chaque circonscription électorale ayant droit d'élire un ou plusieurs députés de la Chambre des communes dans chaque province du Canada, et de déterminer le nombre de membres à élire pour chaque circonscription conformément à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Que, pour ce faire, la dite commission devra prendre en considération la distribution de la population d'après le plus récent recensement du Canada, et l'intérêt et la commodité publics, et devra spécialement tenir compte du principe de la représentation d'après le chiffre de la population, et devra aussi tenir compte,autant que possible, des limites des comtés, municipalités et cités.

Telle fut l'attitude des deux partis politiques à venir jusqu'au recensement de 1901. Bien que le parti libéral eût déclaré par une résolution expresse qu'il fallait respecter les limites municipales des comtés, il n'en décida pas moins de confier la division des comtés à un tribunal qui devait se guider d'après les règles dont j'ai parlé. Dans une motion qu'il présenta à cet effet, le parti conservateur accepta le principe de l'intervention des juges, mais s'opposa à ce que les limites municipales des comtés fussent immuables, et demanda que la question tout entière fût soumise à un tribunal composé des juges en chef des diverses provinces, et non pas de juges devant être choisis par le gouvernement du jour. Ainsi, on n'a pas seulement songé sérieusement à faire décider cette question par des juges, mais le principe de l'intervention judiciaire a été agréé des deux partis.

Le recensement de 1901 rendit une nouvelle répartition de la représentation nécessaire, et la Chambre est actuellement saisie du bill basé sur les données de ce recensement. Le bill proprement dit est très court ; il ne contient que deux dispositions importantes : l'une détermine le nombre de représentants que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord accorde à chaque province en

vertu du recensement, et l'autre porte que ces représentants devront être élus par les divisions à être désignées dans l'annexe du bill que l'on doit compléter plus tard. Le premier ministre proposa subséquemment que la confection de l'annexe fut confiée à un comité composé de sept membres de cette Chambre, dont quatre libéraux et trois conservateurs. Voilà vraiment toute la première partie du bill ou les premières règles posées par rapport à cette question. Je vais donner lecture de ces deux articles du bill :

1. La Chambre des communes se composera de deux cent quatorze membres ou députés dont quatre-vingt-six seront élus par l'Ontario, soixante et cinq pour Québec, dix-huit pour la Nouvelle-Ecosse, treize pour le Nouveau-Brunswick, dix pour le Manitoba, sept pour la Colombie-Britannique, quatre pour l'Ile du Prince-Edouard, dix pour les territoires du Nord-Ouest et un pour le territoire du Yukon.

2. Pour les fins de la représentation du peuple dans la Chambre des communes, lesdites provinces et lesdits territoires sont respectivement divisés en districts électoraux et élisent des députés ainsi qu'il est établi dans l'annexe au présent acte.

L'annexe est comprise sous le titre suivant :

ONTARIO.

Les comtés et circonscriptions territoriales dont il est question sont ceux constitués en vertu ou sous l'autorité du chapitre 3 des statuts revisés de l'Ontario, 1897, intitulé : "An Act respecting the Territorial Division of Ontario for municipal and judicial purposes.

Le premier ministre a proposé :

Que ledit bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Fitzpatrick, Sutherland (Oxford), Hyman, Davis, Borden, (Halifax), Haggart et Monk, avec instruction de préparer des annexes contenant et décrivant les diverses divisions électorales qui auront droit d'élire des représentants à cette Chambre.

Voilà tout ce que nous avons par écrit au sujet du bill ou des principes d'après lesquels devaient se faire le remaniement et les annexes s'y rapportant.

Pour se mieux renseigner, il faut se reporter au discours que le premier ministre a prononcé en présentant son bill. Je vais citer les principaux passages de ce discours, car j'entends qu'ils soient consignés dans les Débats pour l'information du pays et pour étayer certaines des observations que j'entends faire un peu plus tard. Mon très honorable ami a donc dit ;

Notre but, notre désir est de présenter un projet de loi juste qui donnera à tous la même mesure de justice, de liberté et de responsabilité. Le parti libéral a toujours soutenu que le remaniement des collèges électoraux, après chaque recensement, devrait se faire d'après certains principes clairs et arrêtés et que tout le monde pourrait comprendre. Cela devrait être la coutume du pays et s'appliquer partout et toujours lorsqu'une répartition de la représentation a lieu, quel que soit le parti qui est à la tête des affaires. Nous avons toujours soutenu que le principe dominant pour ces remaniements de la carte électorale était de respecter les limites des comtés.

M. TISDALE.

Nous prétendons qu'il faut prendre la carte géographique des municipalités pour délimiter les collèges électoraux.

Un député suffit dans certains comtés. L'unité de population—à laquelle il ne faut pas adhérer trop rigoureusement, cela va de soi—ne permet pas de leur en accorder plus. D'autres comtés devront élire deux ou trois représentants. Il faut à quelques villes plus de trois ou quatre représentants, tandis que d'autres municipalités, dont la population est trop inférieure à l'unité de population, ne devront pas élire un seul député. Par conséquent, il y a lieu de faire un choix, un partage, un fusionnement. Ici surgit la question—qui est peut-être la plus importante de celles que nous avons à trancher—de savoir qui devra faire ce travail. Qui divisera les comtés qui devront être divisés ? Qui fusionnera ceux qui devront être réunis ? C'est une question d'une grande importance et après l'avoir mûrie au meilleur de notre habilité, nous avons cru que dans cette circonstance comme dans presque toutes les autres, la meilleure politique à adopter, le principe le meilleur et le plus sage était d'adopter la ligne de conduite et la règle suivies en pareille occurrence en Angleterre, pays d'origine de toutes les libertés. Nous nous proposons donc aujourd'hui, comme nous nous l'étions proposé dans une circonstance antérieure, lorsque le dernier bill à l'effet de répartir la représentation nous était soumis, de demander à la Chambre de suivre l'usage qui prévaut en Angleterre. Le dernier remaniement des collèges électoraux, en Angleterre, eut lieu en 1884, sous l'administratoin de M. Gladstone. Dans cette circonstance, M. Gladstone, avant de rédiger son bill, suivit la même ligne de conduite que nous entendons suivre aujourd'hui. Le bill fut préparé, à la demande de M. Gladstone, après une conférence entre les membres des deux partis dans la Chambre des communes, entre le gouvernement et l'opposition. M. Gladstone invita lord Salisbury, alors chef de l'opposition, à avoir un entretien avec lui pour discuter ensemble les détails du projet de loi de répartition de la représentation qu'il devait présenter pour faire suite à l'adoption de la loi du cens électoral. Lorsqu'il s'est agi de voter le bill en deuxième lecture, de la place qu'occupe aujourd'hui mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), je proposai :

Que le bill (n° 76) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, soit renvoyé à une conférence, ou à un comité composé des deux partis politiques pour s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de répartition.

Malheureusement, cette proposition fut repoussée. Quoi qu'il en soit, nous ne nous proposons pas de nous départir du principe que nous avons énoncé à cette époque. Ce que nous demandions lorsque nous étions moins nombreux, nous sommes prêts à l'accorder à nos adversaires, qui forment aujourd'hui la minorité. Par conséquent, nous nous proposons de soumettre à nos adversaires les détails de ce projet de loi, s'ils y consentent.

Plus loin, il a ajouté :

Voilà le bill que je me propose de présenter. Il n'est pas suivi de l'annexe. Si nos amis de la gauche l'acceptent, nous entendons, après qu'il aura été examiné et voté en deuxième délibération, le renvoyer devant un comité spécial composé de sept membres, dont trois représenteront l'opposition et seront choisis par

elle. Le travail du comité consistera à délimiter les circonscriptions électorales qui éliront des représentants. Autrement dit, nous ne proposons pas un projet de loi tout mâché que nos amis et l'opposition devront, bon gré, mal gré, avaler en une seule bouchée ; au contraire notre dessein est d'inviter nos amis de la gauche à se reunir avec nous dans une salle de comité pour y conférer du partage des collèges électoraux et même de la délimitation de toutes les circonscriptions qui auront le privilège d'envoyer ici un représentant. Nous voulons marcher sur les traces du gouvernement de M. Gladstone, en Angleterre. Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui aura au moins le mérite de rendre justice à tous. Nous espérons pouvoir soumettre à la Chambre un bill exempt des défauts qu'on trouve dans les bills de répartition de 1882 et 1892. S'ils veulent se réunir avec nous en comité pour délibérer ce bill d'une manière honnête, sans que les uns cherchent à battre monnaie aux dépens des autres, nous pourrons, croyons-nous, présenter à la députation un projet de loi dont tous les Canadiens auront lieu d'être fiers, un projet de loi qui ne prêtera pas le flanc à la critique comme les lois de remaniement de la représentation adoptées antérieurement, au Canada. Nous nous proposons de tracer une ligne de conduite à suivre non seulement aujourd'hui, mais dans toutes les circonstances.

M. l'Orateur, voilà de belles paroles, des phrases qui sonnent bien, de bien alléchantes promesses. Je vois qu'on y invoque encore le "précédent britannique" et "le pays d'origine de toutes les libertés". Il me semble que c'est la troisième fois, depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, que ces mots frappent mes oreilles—je les ai entendus en 1892, en 1899 et 1900, c'est-à-dire lorsque mon très honorable ami et ses collègues se montraient si empressés à poser les principes dont, à les entendre, le parlement devrait toujours s'inspirer dans la répartition de la représentation.

Je le faisais observer l'autre soir, je puise mes exemples à une bien vieille source, Shakespeare. Il est comme le vin, plus il vieillit, plus il est bon. C'est ce que je pense de Shakespeare. Je voudrais qu'un autre poète surgît, dont le génie fût égal au sien. Dans une de ses pièces, il nous a mis en garde contre les gens qui se répandent en protestations, disant qu'il est bon de s'en défier. Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a comparé le premier ministre à un des personnages féminins de Shakespeare, dont il est dit : "Methinks she doth protest too much." Je le dis avec chagrin, je me suis défié des nombreuses protestations de mon très honorable ami. Voyons maintenant si mes soupçons étaient bien fondés. Comme j'entends revenir sur une couple de points de ce discours, je vais en relire des extraits :

> Le remaniement des collèges électoraux, après chaque recensement, devrait se faire d'après certains principes clairs et arrêtés et que tout le monde pourrait comprendre. Cela devrait être la coutume du pays et s'appliquer partout et toujours lorsqu'une répartition de la représentation a lieu, quel que soit le parti qui est à la tête des affaires.

J'ai sûrement entendu ces paroles par trois fois déjà, en 1892, en 1899 et en 1900 ; mais ce qui ne laisse pas que de m'étonner, c'est qu'on n'ait tenu aucune des promesses qu'elles comportent. Ces promesses, on ne les trouve réalisées ni dans le bill ni dans l'annexe ; elles ne le sont pas davantage dans les instructions données au comité politique que l'on a nommé. En réalité, on ne retrouve dans le bill aucune trace des grands principes dont le premier ministre a fait étalage dans son discours, Cela me reporte aux promesses solennelles que mon très honorable ami fit en termes si éloquents en 1899 et en 1900. Il posa alors des principes qui devaient guider les juges, principes dont on ne voit nulle trace dans les instructions données au comité qui devait faire une répartition si équitable de la représentation. Il a oublié de donner au comité, ou plutôt à la majorité des membres du comité, les instructions que laissait entrevoir son discours. Cela me remet en mémoire un vieux dicton de l'ouest : "Parler coûte peu, mais il faut de l'argent pour acheter une terre." Ce dicton s'applique admirablement au cas du premier ministre :

Allons encore un peu plus loin que cela. Où trouve-t-on un semblant du "précédent britannique" ou de la politique de "la terre d'origine de toutes les libertés" dont le premier ministre nous a parlé en termes si éloquents en présentant ce bill, dans tout ce qu'a fait le comité depuis? Le très honorable premier ministre a dit, lors de la présentation du présent bill :

> Le dernier remaniement des collèges électoraux, en Angleterre, eut lieu en 1884, sous l'administration de M. Gladstone. Dans cette circonstance, M. Gladstone, avant de rédiger son bill, suivit la même ligne de conduite que nous entendons suivre aujourd'hui. Le bill fut préparé, à la demande de M. Gladstone, après une conférence entre les membres des deux partis dans la Chambre des communes, entre le gouvernement et l'opposition. M. Gladstone invita lord Salisbury, alors chef de l'opposition, à avoir un entretien avec lui pour discuter ensemble les détails du projet de loi de répartition de la représentation qu'il devait présenter subséquemment à l'adoption de la loi du cens électoral. La conférence eut lieu et il en résulta un projet de loi qui reçut l'approbation des deux partis.

Est-il question d'une conférence quelconque dans ce bill? Lorsqu'on a déposé ce projet de loi, c'était la première fois, j'en suis sûr, que le chef de l'opposition en entendait parler. On ne l'avait pas encore invité à aucune conférence dont, du reste, il n'a pas du tout été question. Mon très honorable ami a oublié, en nous parlant de la loi anglaise, de nous en faire connaître les points les plus importants ; il a aussi omis de dire qu'en Angleterre le bill fut voté à l'unanimité par la Chambre des communes après avoir été agréé par le premier ministre et le chef de l'opposition. D'après ses dispo-

sitions, le bill devait être renvoyé à un comité indépendant des partis politiques, et on y avait inséré des règles destinées à guider les membres de ce comité, notamment en ce qui concerne la densité de la population, la manière de répartir la population des villes et celle des circonscriptions rurales. Le présent bill a-t-il quelque point de ressemblance avec celui-là? Pas le moindre. Je me vois forcé de reconnaître que jamais assertion plus trompeuse ne fut faite en cette Chambre que lorsque le premier ministre a déclaré qu'il suivait le précédent établi en Angleterre. C'est encore pour nous induire en erreur que mon très honorable ami a parlé de la motion qu'il a proposée en 1892 ; cette motion portait qu'une conférence devait avoir lieu pour établir les lignes ou les principes sur lesquels le bill devait être basé. Le premier ministre eût certes mieux fait de passer cette motion sous silence, car il a eu plutôt l'air de vouloir cacher l'objet véritable de son bill que de se conformer aux principes qu'il avait posés avec une rare éloquence.

J'arrive maintenant à la décision prise par le comité par rapport au bill qui nous occupe. Ce comité se réunit. Que fit la minorité de ses membres? Le comité n'ayant aucune règle pour se guider, elle proposa une série de règles générales qui devaient s'appliquer à toutes les divisions, libérales comme conservatrices. Je n'appuierai pas sur ce point, attendu que le chef de l'opposition l'a traité l'autre jour avec beaucoup plus d'éloquence que je n'en saurais déployer. Ces propositions furent promptement repoussées. Je félicite la majorité du comité d'avoir eu le courage de ne pas se lier par aucun principe. Elle a ouvertement déclaré qu'elle ne s'engagerait à rien, à moins de savoir ce qui devrait résulter de son attitude. En d'autres termes, elle résolut de s'occuper séparément de chaque cas, de chaque division électorale, et cela, à mon sens, dans un but politique, car chaque fois qu'il pouvait y avoir contestation, elle opposait une résolution inébranlable. D'autre part, lorsqu'elle décidait de respecter la délimitation municipale des divisions qui n'élisent qu'un seul député, il n'y avait pas de divergence possible. Chaque fois qu'elle présentait une proposition et que la minorité offrait une contre-proposition, le résultat restait absolument le même. Le 11 courant, j'ai produit ici certains tableaux et certains chiffres. Je n'entends pas les produire de nouveau, je veux tout simplement mentionner le fait et faire connaître quelques résultats. Les députés qui douteront de l'exactitude de mes données pourront consulter ces tableaux qui corroborent mes assertions. Je prie donc la Chambre d'accorder quelques instants d'attention aux chiffres que je vais lui soumettre. J'ai parlé tout d'abord de 46 divisions électorales dont la population de 966,178 habitants représente la moitié de celle de la province d'Ontario moins 125,295.

M. TISDALE.

Or, si l'un ou l'autre des partis politiques voyait triompher ses candidats dans ces quarante-six divisions, une majorité représentant 125,295 âmes de moins que la moitié de la population d'Ontario élirait six représentants de plus que le reste de la province. J'ai ajouté à ces quarante-six divisions les quatre autre plus petites circonscriptions électorales qui suivent, dont la population est de 104,134 âmes, ce qui donne un total de population de 1,070,312, soit la moitié de la population de la province, moins 21,161. Ces cinquante divisions élisant des représentants, elles auraient une majorité de quatorze députés sux 86. Chacun de ces cinquante députés représenterait une moyenne de 21,486 habitants, tandis que les trente-six autres en représenteraient en moyenne 30,906, c'est-à-dire près de la moitié plus que les cinquante précédents. Autre exemple. Prenons dix-huit des plus petites divisions, avec une population de 329,243 habitants, et dix-huit des plus grandes—non compris Toronto, car je veux établir une juste comparaison—dont la population est de 560,233 âmes. On constate dans le chiffre de la population de ces deux groupes un écart de 231,990. La population moyenne de chacune des petites divisions est de 18,290 habitants, et celle des grandes, de 31,124, soit un écart moyen de 75 pour 100. J'ai fait un intéressant calcul mental au sujet du résultat politique à obtenir dans ces dix-huit petites divisions. Sous l'empire de leur délimitation actuelle, elles éliraient neuf représentants conservateurs et neuf libéraux, tandis que, grâce au présent bill, elles éliront cinq conservateurs et treize libéraux, pourvu que certains bons partisans de la réforme n'aillent pas changer d'allégeance politique.

La population des quatre plus petites divisions de la province est de 64,049 habitants, tandis que celle des quatre plus importantes, à l'exception de Toronto, est de 135,767 habitants. La population moyenne de chacune des plus petites divisions est de 16,039 habitants, tandis que celles des quatre plus importantes est de 33,941, c'est-à-dire que la population moyenne de ces dernières est plus de deux fois plus considérable que celle des autres. Qu'on me permette de continuer. Voici maintenant la plus grande circonscription électorale d'Ontario —Victoria et Haliburton—avec sa population de 38,511 habitants. Voilà, d'un autre côté, Northumberland-ouest dont la population n'est que de 13,055 âmes. Il y a dans la province d'Ontario, toujours à l'exception de Toronto, vingt-sept divisions électorales dont la population est plus de deux fois plus considérable que celle de la plus petite ; il y en a treize dont la population n'atteint pas la moitié de celle de la plus grande division rurale. Il va sans dire que les plus grandes divisions sont conservatrices et que les plus petites élisent des représentants libéraux. Les quatre plus petites sont libérales. Cinq divisions dont le chiffre de population est inférieur à celui de la plus

grande, exception faite de Toronto, élisent deux représentants. J'ai cité les tableaux confectionnés par la "Review" de Peterborough, journal franchement conservateur, et le "News", grand journal quotidien et indépendant de Toronto. La "Review" a basé son tableau sur les majorités et démontré que le présent bill affectera vingt-cinq sièges ; il en est venu à cette conclusion après avoir fait le relevé du vote de l'élection de 1900. Le "News" a procédé autrement ; après avoir relevé le vote de la dernière élection, il est arrivé à une différence de trente sièges. Ceux qui désirent étudier de près ces tableaux les trouveront dans les "Débats" du 11 septembre. Je n'insisterai pas sur les résultats ainsi obtenus. Je laisserai ces chiffres parler par eux-mêmes, car ils en disent beaucoup plus que je ne saurais faire. S'ils sont exacts, je suis persuadé qu'on n'osera pas maintenir la répartition dont la population est victime. J'espère, avant de reprendre mon siège, convaincre le pays que le projet de loi a été conçu dans le but de favoriser un parti politique ; mais nous verrons quel sort l'avenir lui réserve.

M. l'Orateur, j'ai fait voir en peu de mots et d'une manière impartiale quelle a été l'attitude des deux partis à venir jusqu'au moment de la présentation du présent bill; j'ai signalé la nature de ce projet de loi et indiqué les conséquences qui devront naturellement en découler. Je me suis imposé cette peine dans le but de faire ressortir un principe et de rechercher s'il n'est pas possible d'améliorer les rapports des partis politiques et les sentiments qu'ils entretiennent à l'égard l'un de l'autre par rapport au problème épineux de la répartition de la représentation. En justice pour les deux partis, je dois dire, et l'ai établi, qu'ils ont, par le passé, modifié l'un et l'autre leur manière de voir. Il suffit d'étudier la question sans arrière pensée et avec attention, pour se persuader que lors des trois répartitions qui ont déjà eu lieu, les deux partis ont convenu que l'égalisation de la population et le respect de la délimitation municipale sont deux conditions essentielles. Il n'y a eu divergence d'opinion que par rapport à l'application de ces conditions.

Depuis le commencement de cette discussion je me suis demandé plus d'une fois à quoi aboutirait un remaniement électoral fait par le parti de la réforme, en repassant dans mes souvenirs les difficultés qu'il mettait dans notre chemin et les accusations qu'il portait contre nous, même lors du remaniement de 1892 qui était pourtant fait très équitablement dans la province d'Ontario et dans lequel on s'était sagement appliqué à faire le moins de dérangement possible. Lorsque mon hon. ami souleva la question en 1899 et en 1900, il me semblait que les deux partis étaient près d'en arriver à une solution satisfaisante, bien que je n'aie jamais eu l'intention de ne pas condamner ce que je trouve de blâmable dans ce qui a été fait. Si nous avions réussi à faire sortir cette question du domaine de la politique, nous aurions fait une bonne action. En disant cela, je parle avec franchise, et c'est ainsi que j'ai agi en 1900. L'honorable premier ministre a proposé d'établir comme règle le maintien des limites des comtés, en soumettant le remaniement à un tribunal judiciaire régi par des règles fixes. Nous ne voulûmes pas souscrire au principe du maintien des limites de comté, mais, allant même plus loin, nous proposâmes de soumettre toute la question à un tribunal judiciaire ayant des règles fixes. Il est vrai que nous conseillâmes de choisir les juges en chef des cours supérieures dans les différentes provinces, à la place de juges nommés par le gouvernement. Notre raison d'agir—et je crois que sir Charles Tupper était mû par ce sentiment—était de mettre les juges à l'abri du soupçon d'être les créatures du gouvernement au pouvoir. J'étais sincère en appuyant cette proposition et j'aurais voté en sa faveur, même contre mon parti, si mon honorable ami l'avait faite sienne. Je prétends qu'il n'y a qu'un moyen de résoudre ce problème, si nous voulons nous débarrasser des tracasseries et des accusations qui ont accompagné les trois premiers remaniements et qu'on ne nous ménage pas dans celle-ci, et c'est la ligne de conduite que je viens d'indiquer. Au début les deux partis proclamaient leur désir de soustraire cette question à la politique, et quand les deux partis étaient assez rapprochés l'un de l'autre pour délibérer sur la méthode à suivre, lequel est responsable du changement qui est survenu depuis ? C'est l'honorable premier ministre, bien qu'il ne l'ait pas fait exprès, dans un certain sens, puisque la constitution, à la suite du recensement de 1901 l'oblige d'agir. Cette fois-ci son action n'est pas volontaire, comme étaient ses tentatives de 1899 et de 1900 ; aussi serait-il injuste au point de vue politique et faux comme raisonnement, d'affirmer qu'il a des raisons pour renier tous les principes préconisés en 1899 et en 1900, à l'exception du maintien des limites de comté. Il a été jusqu'à nié connaître le vieux principe libéral de la représentaion basée sur la population. J'ai un souvenir plus fidèle et plus net des changements qui ont eu lieu dans la politique du temps de ma jeunesse de ceux auxquels j'ai pris part dans la suite. Ce principe était un de ceux qui me rendaient libéral jusqu'à un certain point, malgré ma descendance d'une ancienne famille tory et toutes les bonnes raisons que j'avais pour adhérer à ce parti. Lorsque j'étais étudiant, cette idée se développa davantage chez moi. C'est un principe auquel les libéraux n'ont jamais renoncé. Malgré tout cela, pour la circonstance ils l'ont asservi, à quoi ? aux limites de comté, sans s'occuper si elles dérangent ou non l'application de ce principe tant vanté, la représentation basée sur la population.

C'est le parti de la réforme qui a introduit dans la province d'Ontario le suffrage ac-

cordé à tout homme sans s'occuper du cens électoral basé sur la propriété, et qui a supprimé le vote multiple. Et malgré ce passé il vient nous dire que les limites de comté doivent passer avant tout et que la question de la population n'arrive qu'à l'arrière plan. Non content d'abandonner le principe de soumettre le remaniement des comtés à un tribunal judiciaire, ce même parti n'a pas même établi de règles pour la gouverne de sa majorité dans le comté. Les juges du pays ont besoin de règlements, un tribunal judiciaire a une procédure à suivre ; mais quand une question est soumise à une majorité politique, celle-ci ne connaît d'autre loi que sa volonté et elle tranche la question selon son bon plaisir. Il est vrai que sa première idée était de soumettre le tout à un tribunal judiciaire, comme il en avait le droit d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et de ce côté-ci de la Chambre nous aurions consenti de grand cœur à cet arrangement ; mais un comité composé d'une majorité de partisans du gouvernement, dirigé par celui-ci, et affranchi de toutes les règles, voilà une parodie de la justice. Cette majorité, même en admettant que ses membres sont animés des meilleures intentions se trouvent dans une fausse position, du moment que l'intérêt politique est en jeu. Cela nous rappelle le temps où les contestations d'élection étaient jugées par un comité de la Chambre. Si un membre du comité osait se lever pour plaider la cause de la justice à l'encontre des intérêts d'un ami politique, on le désignait comme un traître à son parti et ces contestations n'étaient pas jugées sérieusement. C'est pourquoi elles ont été confiées à des juges. Dans le remaniement électoral les membres de la droite n'ont pas confiance dans les juges du pays ; ils aiment mieux se fier à une majorité de partisans. Cette majorité est affranchie de toutes les règles et des restrictions auxquelles les juges auraient eu égard. Ils n'ont pas voulu confier cette tâche importante à des juges sans établir des règles et des règlements, et ils la mettent entre les mains d'une majorité politique qui a carte blanche pour agir à sa guise. Si l'honorable premier ministre était sincère dans l'expression de son désir de suivre le précédent anglais, pourquoi ne l'a-t-il pas suivi ? Que n'a-t-il profité d'une si belle occasion pour trancher cette question si importante et hérissée de tant de difficultés en se guidant sur un précédent du parlement anglais ? Avons-nous entendu parler d'une invitation qu'il aurait adressée au chef de la gauche pour demander sa coopération ?

Et pourtant, le très honorable premier ministre, nous dit-on, marche sur les traces du grand Gladstone. Comment donc, Gladstone fut assez grand pour faire ce qu'il avait dit qu'il ferait, une fois le temps venu et la responsabilité sur ses épaules. Mais, sous l'influence de quelque force secrète dans son parti, le très honorable premier ministre n'ose pas suivre l'exemple de Gladstone. Il n'a pas invité mon chef respecté à conférer avec lui en vue de déterminer les principes d'après lesquels le remaniement devrait se faire. Dans mon opinion, il avait une belle occasion, et il l'a manquée. Et je puis lui dire qu'il a désappointé le peuple canadien, qui s'attendait à quelque chose de mieux de la part du très honorable premier ministre. S'il avait eu le courage de ses convictions, il aurait ajouté dans une très grande mesure à l'estime dans laquelle on le tient. Le peuple est fatigué de ces disputes et de ces discussions continuelles. Nous savons tous quels ont été les résultats des trois remaniements précédents ; et aujourd'hui que le parti de la réforme a agi, le peuple sera en mesure de faire la comparaison ; et cette comparaison ne sera pas à l'avantage du présent ministère.

Ces messieurs de la droite pourront prétendre qu'ils ont fait de leur mieux. Mais ce sera au pays de juger. Ils pourront dire que nous avons fait la même chose naguère. Mais eux-mêmes se sont plaints de cet abus, et ont déclaré qu'ils y mettraient fin. Ont-ils rempli leur promesse ? Comment pourrons-nous à l'avenir éviter cet abus du remaniement fait au point de vue des intérêts de parti ? Il n'y a qu'un moyen de l'éviter ; et ce moyen on a fait mine de le prendre. Les deux partis s'étaient entendus au sujet de l'adoption d'un mode de remaniement indépendamment des intérêts de parti, et cette entente avait été conclu à l'initiative du très honorable premier ministre. Je lui ai rendu tout honneur. Je l'ai fait ici comme je l'ai fait ailleurs. J'avais espéré, je croyais même quelque peu que les affaires en viendraient au point qu'il pourrait appliquer les principes énoncés par lui. Ma propre conviction c'est qu'en appliquant ces principes il se serait assuré un avantage au point de vue politique, car il aurait fait une forte impression sur le pays et aurait attiré à lui un grand nombre d'électeurs qui autrement lui resteront hostiles. Il aurait ainsi exercé une influence bienfaisante sur notre politique ; et Dieu sait, si toutes les histoires que l'on entend sont vraies (et à ma connaissance, quelques-unes du moins le sont) nos mœurs politiques ont grand besoin de réforme. La conduite qu'il voulait suivre en aurait appelé au sens de justice de notre peuple. Si le résultat avoit été de maintenir le très honorable premier ministre aux affaires pendant le terme d'une autre législature, et même d'une autre législature encore après la prochaine, je ne m'en serais pas plaint ; car c'est là une de ces questions au sujet desquelles le peuple canadien se rend compte le plus vivement que la conduite de ses représentants jusqu'aujourd'hui n'a pas été satisfaisante. Mais le très honorable premier ministre ne réussira pas à me persuader qu'il faut rendre justice tout en maintenant les limites de comtés. Je soumets ce dilemme-ci au premier ministre : ou le principe favorable au maintien des limites de

comté est injuste, où la majorité de votre comité l'a été.

Nous n'accepterons pas cette répartition très inégale des habitants, cette déformation des collèges électoraux, simplement parce que nos adversaires font mine de les justifier en vertu des principes variables et accommodants qu'ils appliquent. Le très honorable premier ministre a fait son choix, et nous devons l'en tenir responsable ; et en ce qui me concerne, j'ai l'intention de l'en tenir responsable ici et ailleurs. Le très honorable premier ministre s'est toujours montré obligeant et droit à mon égard, et je me suis efforcé de ne pas être injuste pour lui. Mais il est des circonstances où notre devoir évident est de parler sans ménagements.

Maintenant, j'ai quelques mots à dire de cette question des limites de comté. Je n'admets pas qu'on doive subordonner au maintien de ces limites le principe de la représentation basée sur la population. Il existe à ce sujet un profond malentendu, même beaucoup de faussetés et d'erreur. Je pense que nous pouvons obtenir tous les avantages assurés par le maintien rigoureux des limites des comtés, sans les observer en vue de la délimitation de circonscriptions électorales. L'établissement d'arrondissements de votation peu étendus, l'abolition de la qualification foncière et du vote multiple ont réglé la question. En ne tenant pas compte rigoureusement des limites de comtés, il est plus facile, dans bien des cas, de donner à la circonscription une forme plus compacte et aux électeurs plus de facilité pour voter. Les anciens comtés d'Ontario ne furent pas du tout délimités en vue de la représentation, mais dans une grande mesure en vue de grouper les établissements présents ou futurs. Si vous consultez la carte d'aucun de ces comtés, vous verrez que, quelle que soit la fin qu'on ait eue en vue, la question de la représentation n'a pas été considérée. Prenez, par exemple, le comté de Brant, un des plus anciens.

Consultez la carte, et voyez quelle forme détestable a ce comté au point de vue géographique. Mais on s'est formé l'idée qu'il y a quelque chose de presque sacré dans ces limites de comté. Je suis surpris d'une telle idée dans l'esprit de libéraux surtout ; car, d'après eux, l'adoption de ces limites pour les fins de représentation politique s'inspire de l'ancienne notion tory, depuis longtemps abandonnée, que la propriété comme telle a droit d'être représentée, ou a quelque chose à faire avec la représentation. C'est la transplantation au Canada de l'ancien système des boroughs d'Angleterre. Il n'est pas surprenant que dans un système de représentation fondé sur des idées modernes, on ne tienne point compte de limites dont l'adoption implique la reconnaissance de ces anciennes idées. Une autre forte objection au maintien de ces limites de comté, c'est que, dans l'Ontario, ces limites peuvent en aucun temps être changées par la législature de la province. C'est-à-dire que nous basons notre représentation sur des districts électoraux susceptibles d'être mutilés par un pouvoir étranger,—je ne dirai pas étranger, mais extérieur,—sans notre consentement.

L'affirmation que le maintien des limites de comté gêne le remaniement de la carte électorale pour les fins de parti, ne vaut guère la peine d'être réfutée ; car le bill présenté par ces messieurs de la droite les place dans l'obligation de dire qu'une juste répartition des habitants n'est pas possible tout en maintenant ces limites de comtés, à moins qu'ils ne préfère admettre qu'ils ont remanié les circonscriptions sans tenir compte du principe qu'ils avaient eux-mêmes posé. Le principe du maintien des limites de comtés ne peut se concilier avec celui du suffrage individuel est mis en pratique. Le bill lui-même fait voir qu'il est impossible, en maintenant les limites de comtés, d'établir une juste répartition des habitants. L'idée de s'en remettre de l'établissement des limites et de la délimitation des districts à un comité de la Chambre composé en majorité de membres d'un parti, est simplement absurde. Cette conclusion est rendue tellement manifeste par le résultat que nous avons sous les yeux, que je refuse de discuter la question davantage. Le simple état de faits et de chiffres que j'ai donné suffira pour convaincre tout homme de bon sens. J'avais l'intention de proposer un amendement ; mais en vue du temps qui a été pris déjà par la discussion de ce projet, et vu l'époque avancée de la présente session, je me contenterai d'énoncer mon propre principe d'opposition au présent bill. Je ne recherche pas d'avantages politiques en cette affaire. Je crois que le temps est venu où nous devrions chercher à éloigner les questions comme celle-ci du champ de la politique des honorables messieurs de la droite de formuler un projet satisfaisant dans ce but. Pour ma part, je m'en tiens exactement aux grandes lignes de la résolution en faveur de laquelle le parti conservateur s'est prononcé. Je suis d'avis, comme le déclare cette résolution, que cette affaire devrait être soumise aux juges en chef des diverses provinces, conformément aux règles que j'ai mentionnées : en premier lieu, répartition des habitants d'après le recensement ; secondement, intérêt et commodité du public ; troisièmement, en tenant compte de l'application des principes ci-dessus, et particulièrement de celui de la représentation basée sur la population, maintien aussi complet que possible des limites des comtés et des villes. C'était là mon attitude, et ce l'est encore. Et, comme je l'ai dit auparavant, je deviens encore plus convaincu de son excellence, lorsque je constate une tentative comme celle-ci, de la part du parti libéral, de mettre entièrement de côté ses principes, énoncés en 1899 et 1900, à l'exception de celui des limites de comté.

Je le répète, j'aurais voulu que le très honorable premier ministre aurait soumis

cette question aux juges, ou plutôt aux juges en chef ; ou du moins, aurait posé des principes pour la gouverne de quiconque serait chargé de décider la question. Il est regrettable qu'il n'ait pas formulé de principes ouvertement, de manière que nous fussions en mesure de juger si ces principes avaient été suivis. Je ne serais pas d'avis de soumettre cette question à aucun tribunal sans lui indiquer certaines règles pour sa gouverne, règles de la nature de celles suggérées d'abord par mon très honorable ami en 1899 et 1900. Tout tribunal devrait être soumis à certaines règles. La raison pour laquelle le très honorable premier ministre et ses partisans prêtent tellement le flanc à la critique sur cette question, c'est qu'on ne saurait déterminer quels principes les ont guidés.

Maintenant, je suis partisan du principe de la représentation basée sur la population ; surtout sous un régime de suffrage individuel. C'est le seul principe logique. Mon très honorable ami est un libéral de vieille roche, et un libéral conséquent. Un honorable député à mes côtés me souffle qu'il est un ancien tory. Dans certaines occasions, à la vérité, il a défendu certains principes et nous étions fiers de lui ; dans certaines occasions, il a refusé d'aller aussi loin que ses amis libéraux auraient voulu. Mais lorsque je dis que je crois au suffrage individuel c'est avec la réserve que nous devons considérer son application aux circonstances spéciales du pays.

Or, considérons l'application large de ce principe de la représentation basée sur la population. C'est le fondement de notre constitution ; et lorsque M. Mackenzie énonça ses principes dans la résolution de 1872, il déclara que le principe fondamental de notre pays, c'était la représentation des diverses provinces en proportion du nombre de leurs habitants. Dès lors, pourquoi n'appliquerait-on pas le même principe en vue de la délimitation des districts électoraux ? Rappelez-vous que nous exigions alors une forte qualification foncière. Maintenant nous sommes liés par ce principe dans Ontario, et au nom de ce principe de la représentation d'après le chiffre des habitants, on nous a enlevé six députés, parce que notre population n'était pas assez nombreuse pour nous permettre de les retenir. A quoi bon parler de principes, lorsque l'esprit de parti s'affirme en toutes circonstances ? Je ne blâme pas seulement le parti libéral. Je dis que le très honorable premier ministre mérite des éloges pour l'attitude qu'il prit en 1900, et je regrette beaucoup plus que je ne saurais dire qu'il n'y ait pas persisté. Il aura à répondre d'avoir mis ces principes de côté sous la pression politique de ses partisans de la Chambre, ou des organisateurs de la machine électorale de son parti dans Ontario, machine que nous redoutons à un tel point. Ce n'est pas que nous craignions de rencontrer l'ennemi face à face ; mais nous redoutons ses machinations secrètes. Je dis que nous les redoutons dans Ontario. Je me sers de mon influence pour empêcher les jeunes gens de mon parti de se mettre à suivre leur exemple. Dieu seul sait quel sera l'avenir du pays si l'on laisse ces machinations se poursuivre. Le résultat le plus déplorable, c'est l'influence qu'elles exercent sur nos jeunes gens. Je suis peut-être aujourd'hui un partisan quelque peu endurci ; j'ai voté parfois en faveur de mesures que je pouvais à peine approuver, mais tel est le gouvernement de parti. Mais j'ai toujours condamné, j'ai toujours cherché à combattre ce terrible esprit de parti parmi les jeunes gens. Pouvons-nous leur reprocher de dire : Vieillard, c'est inutile ; vous voyez ce que font les autres. Il est dur de se faire battre par attachement pour la vertu. Parfois nous rencontrons un homme qui loue Dieu un instant, et l'instant d'après, met la main dans sa poche et en retire de l'argent pour corrompre les électeurs. Je vous dis que ces choses sont vraies. et j'en suis vivement impressionné. Ce sont là mes sentiments, et je n'ai pas honte de les faire connaître. J'avais espéré que le très honorable premier ministre irait plus loin dans l'application des principes qu'il a si courageusement énoncés tout d'abord. Toutefois, s'il est trop tard pour faire appel, il n'est pas trop tard pour condamner et faire connaître ses sentiments. Maintenant, on a beaucoup parlé de la référence des questions politiques aux juges et il n'est que juste que j'exprime mon sentiment au sujet de ces tribunaux judiciaires. Naguère, je le sais, le parti conservateur a référé les questions politiques aux juges. Mais nous avions alors dans les juges une grande confiance, peut-être parce que nos préventions politiques étaient moins fortes. Mais le temps est venu de cesser de référer ces questions aux juges, ou bien exercer plus de soin en le faisant ; autrement il nous arrivera un malheur plus grand encore. Nous avons eu des juges éminents, de bons juges, des juges habiles dans Ontario ; et nous en avons encore ; et je pense qu'il n'est que juste pour eux et pour le pays que nous évitions autant que possible de leur soumettre les questions politiques. Pour certaines choses, il n'y a pas, à mon avis, de tribunal aussi satisfaisant qu'un tribunal de juges. Règle générale, dans Ontario, les juges ont donné satisfaction dans la conduite des procès d'élection. Dans certains cas, il s'est produit du mécontentement et des doutes, mais avec quelques connaissances de tout le sujet, et d'après une expérience politique considérable, je puis dire que dans mon opinion les contestations d'élection dans Ontario ont été conduites avec justice par les juges. Ils ont agi suivant leurs lumières, suivant leurs convictions honnêtes d'hommes de loi en rendant jugement. Personne ne songerait aujourd'hui à soumettre la décision de ces causes à un tribunal politique composé de membres de cette assemblée.

M. TISDALE.

Cela étant, il nous faut un tribunal à qui soumettre ces questions ; mais j'ajouterai sous forme d'explication que ces sujets ne devraient être référés aux juges que d'une manière générale, comme application d'un principe général, et que les juges ne devraient recevoir aucun émolument pour leurs services en cette qualité. Ils devraient être nommés par les juges eux-mêmes, à tour de rôle, dans l'ordre où ils se trouveraient en réalité à remplir leur devoir sans avoir été nommés spécialement par le parlement ou le gouvernement dans une cause politique. Comme je l'ai dit, ils ne devraient recevoir aucun émolument pour ce service. A mon avis, nous ne payons pas nos juges suffisamment ; et pourtant, s'ils consentent à exécuter ce travail, ils ne devraient recevoir aucune rémunération de ce chef.

Je crois que lorsqu'une question de cette importance se présente une fois tous les dix ans, c'est le meilleur système que nous puissions adopter. Il nous débarrasserait de vaines discussions politiques, d'accusations parfois justes et parfois injustes, de l'un ou l'autre parti ; il ferait perdre de leur acuité aux discussions politiques et donnerait un meilleur ton à l'opinion populaire. Je serais même disposé à permettre que le gouvernement proposât le nom des juges, dans ces conditions, ce serait un pas dans la bonne voie ; mais si ces messieurs de la droite consentent à ce que ces questions soient référées aux juges, je crois qu'il serait préférable de laisser la décision de la question aux juges en chef. Si ce plan était adopté, nous nous assurerions, pour la décision de ces causes d'un tribunal qu'aucun homme connaissant bien nos juges et le grand progrès chez nous en matière de droit et dans l'administration de la justice, n'aurait raison de suspecter. Je suis en faveur de l'établissement d'un tel tribunal et de l'application des principes dont j'ai parlé à ces travaux. Si une telle proposition avait été faite, je l'aurais appuyée, et si elle est faite à l'avenir je l'appuierai. Maintenant, j'aimerais que ces messieurs de la droite nous fissent connaître pour quelles raisons on s'est éloigné de ce principe. Nous l'avions adopté en 1899 et en 1900. Nous ne pouvions nous entendre au sujet des limites de comtés, mais nous déclarâmes : Laissons la décision de toute l'affaire à ce tribunal. Prenons, par exemple, les juges en chef dans la province d'Ontario ; ce sont tous des hommes éminents et ils président des tribunaux importants. On peut dire la même chose des autres provinces. J'ai lu certaines décisions données par nos juges dans différentes parties du Canada. On ne trouverait pas dans le monde entier un groupe d'hommes plus impartiaux, plus attentifs, ou plus compétents à remplir d'importantes fonctions judiciaires, ou mieux qualifiés pour se charger de cette besogne du remaniement de la carte électorale, que ceux que nous avons au Canada. La question, en outre, se trouverait soustraite aux disputes de la politique. On devrait nous dire pour quelle raison on a renoncé au principe de la référence de cette question à un tel tribunal. Le très honorable premier ministre, au lieu de suivre de près le précédent britannique, au lieu d'invité mon chef respecté à une conférence, soumet ce bill qui ne contient rien autre chose que ce qu'on trouve dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et renvoie toute l'affaire à un comité composé de membres de cette Chambre nommés et dirigés par lui-même. Voudra-t-il dire pourquoi il n'a pas référé cette besogne de remaniement aux juges, après les déclarations solennelles qu'il avait faites, bien plus, après l'adoption d'une loi à cet effet, loi qui fut votée dans deux circonstances, enfin, après son admirable discours de cette époque, dans lequel il mit en lumière les principes à appliquer suivant les conditions ? Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire pourquoi il a renoncé à ce plan, sans même nous donner un mot d'explication ? Si ces règles étaient bonnes pour les juges, pourquoi ne les a-t-il pas appliquées au comité, afin que celui-ci rendît justice. Les membres de la droite ne nous ont fourni aucune explication sur ce point ; j'ai cherché moi-même une explication, et je me propose de faire connaître celle que j'ai trouvée. A mon avis, tout homme raisonnable ne peut trouver qu'une raison de l'abandon par le très honorable premier ministre des principes qui avaient été posés : et cette raison c'est qu'on a agi par égoïsme et en vue de s'assurer d'un avantage politique. Je n'hésite pas à condamner toute la mesure comme étant une tentative préméditée et voulue de s'assurer d'un avantage indu sur ses adversaires, tout en faisant croire au public qu'aucune injustice n'était commise, puisque le principe du maintien des limites de comté était appliqué. A ce propos, j'ai certaines considérations à soumettre à la Chambre et au comité qui justifieront mon attitude. Le très honorable premier ministre me permettra de lui signaler un fait significatif. J'ai lu récemment le texte de la constitution en ce qui regarde le remaniement des districts électoraux. Qu'on me permette de le remettre de nouveau sous les yeux des honorables députés ; car j'attache beaucoup d'importance au texte de notre loi organique. La seule manière dont nous puissions nous assurer du véritable sens de ces expressions, c'est de les prendre dans celui qu'on leur donne dans le pacte fédératif :

> Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante et onze, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau.

Qu'est-ce que cela signifie ? Dans mon opinion cela signifie : immédiatement. Le parti conservateur, durant les trente années qu'il fut au pouvoir, observa la constitution dans les trois remaniements qu'il effectua. Le bill de remaniement fut présenté et voté l'année même qui suivit le recensement.

N'en devrait-il pas être ainsi dans le cas actuel ? Certainement. Le Sénat a eu raison de refuser de permettre un remaniement si ce n'est après le recensement ; car, d'après son interprétation de l'Acte constitutif, le remaniement devait se faire alors et ne pouvait se faire en aucun autre temps.

Le recensement de 1901 se trouva complété, suffisamment pour servir de base au remaniement de la carte électorale, dès 1902. Pourquoi agir sur-le-champ? C'est que la constitution veut que nous soyons toujours prêts à consulter le peuple. Nous sommes les serviteurs du peuple, et une fois le recensement effectué, vous ne pouvez être en règle constitutionnellement tant que le remaniement n'a pas eu lieu, car la représentation peut être entièrement changée par suite du remaniement. Or, mon très honorable ami et ses collègues qui étaient si pressés, si terriblement désireux d'énoncer leurs principes, et qui firent voter deux bills à ce sujet avant le recensement, ont attendu deux ans après le recensement pour soumettre la mesure actuelle. A mon avis, en agissant de la sorte, on avait un dessein sinistre. Cela leur laissa un an de plus pour mettre la dernière main à leur projet, une fois qu'ils eurent abandonné leurs premières propositions. Ils pouvaient attendre, ils pouvaient prendre leur temps dès qu'il y avait quelque chose à gagner ; ils pouvaient attendre une fois le recensement terminé, et bien que la constitution leur prescrivit d'agir ; mais avant que le recensement eût été pris, et qu'il ne s'agissait que d'énoncer des principes abstraits que, dans leur pensée, le Sénat rejetterait, et que, dans un cas, il avait déjà rejetés, ils se montrèrent très pressés. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il tenu aucun compte de la constitution, et a-t-il retardé l'adoption de cette mesure d'une année après la date régulière? Plusieurs mois avant que ce bill fût présenté, il était très connu dans toutes les circonscriptions de l'Ontario que les comités et ses organisateurs du parti libéral se concertaient et s'entendaient en vue de mutiler les circonscriptions de l'Ontario au mieux de leurs intérêts politiques.

M. CLARKE : Ils travaillaient jour et nuit.

L'honorable M. TISDALE : Oui, ils travaillaient jour et nuit comme mon honorable ami le fait observer ; et une fois leur plan bien dressé, ils ne ménagèrent pas les coups à ces philistins de Tories. Ils prirent leur temps et firent la besogne dans les règles. L'honorable député d'Hastings-ouest (M. Porter) fut informé par un libéral en vue de son comté, longtemps avant la rentrée des Chambres, de ce qu'on allait faire et de ce qu'on a fait depuis dans Hastings, bien que, hier soir, le premier ministre, je le dis à son honneur, ait défait en partie ce qu'on avait fait. Dans Brant-sud, le conseil de ville et la chambre de commerce de Brant (M. Heyd) a attaqués si vivement, s'occupaient de l'affaire avant que ce bill eût été présenté. Ils auraient voulu faire adopter une certaine proposition qui fut rejetée par le comité spécial, et qui, avant que ce bill soit voté par la Chambre, sera, je pense, rejetée de nouveau par la majorité de cette Chambre, car j'ai l'intention de la soumettre de nouveau. L'honorable député (M. Heyd) écrivit une lettre aux journaux, suggérant modestement ce qui serait, à son avis, une division juste de Brant, et sa proposition fut adoptée par ceux qui représentaient la majorité dans le comité. Je suis moi-même informé avant que ce bill eût été présenté, de ce qu'on allait faire et de ce qu'on a fait dans mon propre comté. Nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre furent prévenus, avant que le comité se fût réuni, de ce qui allait se faire et de ce qui se faisait dans chacun de leurs comtés, et ils diront comme moi qu'on ne se gênait pas de déclarer que les libéraux travaillaient à diviser la province d'Ontario. Lorsque le bill fut soumis au comité, nous eûmes une nouvelle preuve que le projet avait été concerté d'avance. Les honorables députés de la droite refusèrent d'adopter aucune des divisions proposées par les représentants de la gauche dans le comité. Qu'on me permette de citer les paroles du très honorable premier ministre lors de la présentation du bill. Il est toujours si éloquent, si insinuant, pour ne pas dire décevant——

M. CLARKE : Ses paroles mielleuses——

L'honorable M. TISDALE : Oui, des plus mielleuses. Ses paroles sont plus douces que le miel. Qu'on me permettre de citer :

> Notre but, notre désir est de présenter un projet de loi juste qui donnera à tous la même mesure de justice, de liberté et de responsabilité. Le parti libéral a toujours soutenu que le remaniement des collèges électoraux, après chaque recensement, devrait se faire d'après certains principes clairs et arrêtés et que tout le monde pourrait comprendre. Cela devrait être la coutume du pays et s'appliquer partout et toujours lorsqu'une répartition de la représentation a lieu, quel que soit le parti qui est à la tête des affaires.

Leurs règles doivent être la loi non-écrite du pays, parce que personne ne les connaît. Vous ne pouvez vous assurer de ce qu'elles sont en vue de les critiquer ou de les réfuter. Quelqu'un doit en rougir, sinon, c'est qu'elles sont dérobées à la vue pour une certaine fin, et il n'existe réellement pas de principe dans toute l'affaire.

Après avoir prêté l'oreille au plaidoyer de mon chef respecté devant le comité, et avoir vu comment la majorité de ce comité se comportait, j'allai droit à mon chef et je lui dis : Retirez-vous d'un comité qui montre les dents de cette manière ; je ne l'endurerais pas davantage ; qu'ils fassent de leur pis. Je persiste à croire que c'est là ce que nous aurions dû faire. Mes chefs, qui ont le droit de décider la ligne de conduite à suivre en ces matières, dirent : Non, nous serons patients ; nous ferons de notre mieux.

Et ils travaillèrent très fort sans arriver à un grand résultat. Nous en subissons maintenant très fortement les désavantages. Le comité refuse de poser aucun principe général ; et le résultat fut que dans chaque cas, les choses se passèrent à peu près de la manière suivante, comme l'a montré le chef de l'opposition : M. Majorité fit telle et telle proposition, appuyé par M. Majorité. M. Minorité proposa tel et tel amendement, appuyé par M. Minorité. La question fut mise aux voix, l'amendement de M. Minorité fut rejeté et la proposition de M. Majorité fut adoptée. Et ainsi de suite dans tous les cas. Je pense avoir réussi à montrer que la majorité du comité ne tint aucun compte ni de l'égale répartition des habitants, ni de la situation géographique, ni de la contiguïté, ni de la justice, ni d'aucune autre considération, si ce n'est de l'avantage politique d'un parti. L'honorable député de Borhwell (M. Clancy), dont la circonscription, je regrette de le dire, disparaît aux termes du présent bill, a fait connaître à la Chambre un document énonçant une proposition faite devant le comité par le ministre des Travaux publics et qui était ainsi conçue :

Projet de remaniement d'Ontario.

Soumis par les membres libéraux à la réunion familière du 11 mai 1903.

Voici la liste :

Les limites des divisions territoriales mentionnées dans ce projet sont celles indiquées dans le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario (1897).

Un député :

Glengarry, Prescott, Stormont, Russell, Dundas, Carleton, (excepté Ottawa), Grenville, Frontenac, Kingston, Lennox, Addington, Prince-Edouard, Durham, Victoria, Peel, Halton, Dufferin, Wentworth (excepté Hamilton), Norfolk, Haldimand, Lincoln, Welland, London, Nipissing, Haliburton, Muskoka, Parry-Sound, Baie-du-Tonnerre.—26 sièges.

Deux membres :

Ottawa, Lanark, Leeds, Renfrew, Hastings, Northumberland, Peterborough, Ontario, Wellington, Bruce, Perth, Waterloo, Hamilton, Brant, Oxford, Elgin, Lambton, Kent, Essex, Algoma.—40 sièges.

Trois membres :

Simcoe, York, Grey, Huron, Middlesex (excepté London), et cinq membres pour Toronto.

C'est là la proposition préparée d'avance que le ministre des Travaux publics fit au comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Il devrait en justice se rappeler que son propre chef, le chef du parti conservateur, a expliqué de son siège à la Chambre qu'il avait dicté cet état, qu'il ne fut pas soumis par les députés libéraux du comité. L'affaire n'a pas grande portée, mais l'honorable député cherche à se servir d'un argument qui n'est pas fondé.

L'honorable M. TISDALE : Il n'est personne en cette Chambre avec qui il me répugnerait davantage d'avoir une dispute au sujet d'une question quelconque qu'avec mon honorable ami, le ministre des Travaux publics. Son exposé des circonstances de l'affaire est très exact ; mais j'avais compris que le ministre des Travaux public avait dicté cette proposition et que l'honorable chef de la gauche l'avait prise par écrit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce qui est arrivé. Le comité se réunit, et cette proposition fut le résultat de la discussion au sujet de ce qui pourrait se faire ; ce document était un mémoire de ce que serait le résultat probable de l'application de ce principe, et il fut pris par écrit par le chef de l'opposition, qui nous a dit l'autre soir qu'il avait dicté le mémoire. Plus tard, la même division fut soumise au comité et adoptée. Elle était le résultat de nos conversations au comité.

L'honorable M. TISDALE : Le fait à noter, si je ne me trompe, c'est que ce document indique l'existence d'un plan préparé d'avance. La proposition dans son entier fut adoptée ; toutes les parties contestées furent mises aux voix au comité et adoptées par la majorité. Je ne veux pas dire du tout que le ministre des Travaux publics a préparé cet état et l'a soumis au comité ; mais il fut présenté par lui en vue de faire connaître au chef de la gauche comment la division pourrait être effectuée.

A une heure, le comité suspend sa séance.

La séance est reprise à trois heures.

L'honorable M. TISDALE : M. l'Orateur, lors de la suspension de la séance, j'avais à peu près terminé mes observations sur les motifs qui avaient probablement engagé ces honorables messieurs de la droite à mettre de côté, d'une manière aussi inattendue, dans la préparation de ce bill, les principes qu'ils avaient énoncés en 1899 et 1900. Je vais maintenant donner quelques autres raisons pour lesquelles je suis opposé à ce bill.

M. l'Orateur, je mets ces messieurs de la droite au défi, en tenant absolument aucun compte du principe du maintien des limites de comté, de mettre au jour une mesure plus inique et plus injuste. Si ce projet produit les résultats conformes aux calculs des journaux dont j'ai parlé et aux tableaux qu'ils ont publiés, la différence sera de 28 à 30 sièges dans la province d'Ontario seule. Sûrement, il serait impossible à ces honorables députés de la droite de produire un aussi grand changement par aucun autre moyen. On parle de la justice du comité ; rappelez-vous que ceci est une question de politique. Figurez-vous quelques tories déçus engagés dans un tournoi politique avec l'ingénu ministre des Travaux publics, l'agréable et jovial député de London, l'érudit ministre de la Justice, et le député sans defiance de Saskatchewan ; figurez-vous quelle chance ces conservateurs auraient dans une partie de cartes avec ces honorables messieurs qui ont non seulement

la donne, mais tout le paquet. Je conseillerais au très honorable premier ministre de s'essayer à instruire ces honorables députés dans "ces stratagèmes humains si essentiels à la victoire",—mots qu'il rendit fameux dans un discours célèbre. Il verrait combien peu de temps il faudrait à ces messieurs pour le mettre dedans. Pourquoi furent-ils nommés ? M. l'Orateur, je crois que la majorité du comité fut nommée simplement dans le but d'agir comme machine à enregistrer, et elle s'est acquittée fort bien de sa tâche. J'aurais respecté davantage ces messieurs de la droite s'ils étaient présentés ouvertement et s'ils avaient soumis leur bill, ou un bill plus mauvais encore, si c'est possible, en assumant toute la responsabilité de leur conduite, au lieu de chercher à se cacher derrière la référence de la délimitation des districts électoraux à un comité contrôlé par une majorité de leurs partisans. Les hommes à l'esprit droit peuvent admirer le courage, mais ils n'ont que du mépris pour la duplicité. M. l'Orateur, après avoir considéré toute la question attentivement, je ne saurais en arriver à une autre conclusion que celle-ci : ou les partisans du très honorable premier ministre l'ont trompé, ou bien il a été complice de toute l'affaire. Si ces messieurs de la droite persistent, comme je suppose bien qu'ils feront, à passer ce bill, le résultat pourra les surprendre. Je dirai plus : je ne suis pas prophète, ni fils de prophète, mais j'ose dire que ce sera là le commencement de la décadence et de la chute de l'influence politique du très honorable premier ministre au pays. Je pense que je puis renvoyer au compte rendu de mes discours en cette Chambre pour montrer que je n'ai pas été dans l'habitude de me servir d'expressions bien fortes dans le cours des débats. Toutefois, il est certaines circonstances où pour être juste il faut être sévère, et où un serviteur du public ne peut s'acquitter de son devoir que par l'expression véhémente de ses sentiments. Ni le juge intègre, ni le fidèle serviteur du public ne devraient se soustraire à ce devoir pénible quand les circonstances l'exigent. M. l'Orateur, en adoptant le principe du maintien des limites de comté et en soutenant que par l'application de ce principe aucun remaniement injuste ne pouvait être effectué, et en nommant, par un simulacre de justice, un comité composé de membres de cette assemblée, mais à majorité libérale, on est arrivé à produire ce bill sous sa présente forme, en dépit des protestations répétées et des votes hostiles de la minorité. Dans la première partie de mon discours, je me suis efforcé du mieux que j'ai pu de signaler quelques-uns de ces traits les plus frappants. Je n'hésite pas à le condamner comme une mesure de remaniement de la nature la plus odieuse, la plus éhontée, la moins raisonnable et la plus injuste. Il n'a jamais été commis et il ne pourrait jamais se commettre d'infamie plus grande par un parti politique, en vue de s'assurer d'un avantage sur ses adversaires.

J'ai maintenant fait connaître mes vues sur cette question importante. Avant de terminer, avec votre permission, M. l'Orateur, je soumettrai au très honorable premier ministre les sentiments exprimés à l'occasion d'un autre remaniement par un honorable député, qui, pour le moment du moins, jouit grandement de la confiance du très honorable premier ministre. L'honorable député dont je veux parler fut choisi récemment dans une circonstance importante entre tous les députés de la droite, pour être l'interprète des vues du très honorable premier ministre et de ses partisans ; je veux dire l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). M. l'Orateur, s'il fut jamais une circonstance de nature à justifier les paroles dont il s'est servi, c'est bien celle-ci. Le parti libéral a pu tonner contre le remaniement de 1882, le parti conservateur a pu condamner le remaniement jusqu'à présent sans parallèle de l'Ontario, effectué par sir Oliver Mowat ; mais quelle que soit l'opinion que l'on ait de ces remaniements, ils étaient bien anodins comparés à cette grossière supercherie. Je recommande à la sérieuse considération du très honorable premier ministre, comme entièrement applicables au présent bill, les extraits que je vais maintenant lire du discours de l'honorable député de Norfok-nord.

M. CHARLTON : De quelle date ?

L'honorable M. TISDALE : 1882, pages 1292 et 1502 des Débats. Voici les paroles prononcées par l'honorable député dans la circonstance :

Je crois que le bon sens de la population de l'Ontario, le sentiment inné de la justice, qui existe chez le peuple, l'engagera, dans des milliers de cas, à répudier ce scandaleux outrage aux droits de la minorité, bien qu'il semble, pour le moment, que le résultat doive tourner à l'avantage des honorables messieurs de la droite qui, si l'on veut me permettre cette expression, sont ivres de pouvoir. Mais en définitive, lorsque l'histoire parlera, les hommes coupables de cet outrage rougiront de l'acte qu'ils commettent aujourd'hui.

Je regrette qu'un gentleman dont le nom est intimement lié depuis si longtemps aux affaires du pays, qui a passé tant d'années dans cette assemblée, —je veux parler du très honorable chef du cabinet—permette que ce nom soit souillé comme il le sera par la perpétration d'un acte semblable.

L'honorable ministre semble croire qu'il s'agit ici d'une nécessité politique ; mais il faut qu'il se préoccupe bien peu du jugement de la postérité pour entreprendre ce honteux tripotage des collèges électoraux de toute une province, pour se permettre cet outrage aux droits populaires ; et je suis sûr que les honorables députés qui siègent à ses côtés, regretteront l'acte qu'il vient de commettre. Je crois que le temps viendra, s'ils peuvent rougir encore—car il y a des hommes qui tolèrent des choses dont rougirait le prince des Ténèbres—je crois que le temps viendra

où ils regretteront cet acte, qui, comme un "boomerang", retombera sur eux pour les mettre en déroute et les perdre.

Ce bill—et je ne le dis pas avec l'intention d'employer un langage blessant, mon but étant seulement de le caractériser avec justice et sans passion, ainsi qu'il le mérite—constitue une atteinte portée aux droits du peuple et principalement à la population de la province d'Ontario. Ce bill est destiné à assurer à la minorité une majorité dans la représentation à la Chambre des communes, et à supprimer la libre expression du sentiment populaire. Ce bill est destiné à donner à une faible partie de la population d'Ontario une force excessive et une influence également excessive dans les affaires de la province. Ce bill est contraire aux institutions libres, et le parti qui a été capable de le concevoir, qui essaie de le faire adopter, ne sera retenu par aucune considération, ne s'arrêtera à aucun outrage contre les droits du peuple, et poursuivra sa politique avec l'assurance de l'impunité. Le parti qui peut ainsi fouler aux pieds la majorité d'une grande province, doit nécessairement faire peu de cas des droits du peuple.

Non seulement ce bill est hostile aux libertés du peuple, et je suis peiné d'être forcé d'employer un langage aussi sévère,—il tient de l'escroquerie, parce qu'il est fondé sur de faux prétextes. Le but de ce bill est de permettre à un majorité puissante de priver la minorité de ses droits au gouvernement du pays.

J'ai vu une caricature dans un de nos journaux illustrés, représentant un homme d'état chrétien agenouillé, priant Dieu de lui pardonner sa fraude et lui demandant qu'elle ait un grand succès. Cela semble montrer les idées qui aiment les députés de la droite qui profanent les sentiments chrétiens. Ils peuvent, comme le pharisien, remercier Dieu de n'être pas aussi pervers que d'autres ; et je pense qu'il y n a des milliers dans le pays qui remercieront Dieu de ce qu'il n'y eu a que peu qui ressemblent à ceux-là.

Le premier ministre à qui est confié le soin de la paix du pays, qui est responsable de ce peuple devant le grand artisan de l'univers, devrait réfléchir avant de commettre une iniquité et une injustice de ce genre, chargées de conséquences si monstrueuses, si déplorables pour la Confédération canadienne.

Si nous adoptons ce bill, la politique ne sera plus dans le pays qu'un moyen de parvenir, les honnêtes gens s'en tiendront éloignés ; nous aurons les coteries, nous aurons la vénalité, la corruption, le péculat et en un mot cette longue suite de malheurs qui s'abattront sur nous comme des vautours sur un cadavre. Le premier ministre, comme tout homme placé à la tête des affaires dans ce pays, est chargé de former les idées du peuple ; son influence peut s'exercer pour le bien comme pour le mal ; et aucune considération ne devrait faire réfléchir un homme public davantage que la pensée que son influence plus qu'aucune autre comme contribue à former l'esprit du peuple que Dieu l'a appelé à gouverneur.

Il faut espérer qu'il ne réussira pas dans l'accomplissement de son dessein. Nous avons plus que la confiance, nous avons l'assurance, la conviction, que cet acte ne s'accomplira pas. Nous ne croyons pas que la population du Canada soit corrompue au point de donner son assentiment à un acte de ce genre. Nous croyons que le peuple indigné se lèvera dans toute sa puissance et répudiera cette loi ainsi que ceux qui ont voulu l'imposer, et nous croyons que tout cela aura pour résultat de confirmer les paroles du plus grand des poètes :

"J'ai vu l'impie adoré sur la terre ;
Pareil au cèdre, il cachait dans les cieux
Son front audacieux ;
Il semblait à son gré gouverner le tonnerre,
Foulant aux pieds ses ennemis vaincus.
Je n'ai fait que passer, il n'était déjà plus."

Ce sont là les paroles de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Je ne sais trop quelles sont ses opinions les plus récentes. En conclusion, je dirai que tout n'est pas fini. Grâce à Dieu il y a appel. Je crois qu'il existe ce qu'on appelle la rétribution. Je connais quelque peu la population d'Ontario, et j'ai une foi inébranlable dans son intelligence et son esprit de justice. Il y aura appel aux maîtres de ceux qui ont préparé cette mesure inique ; plus cet appel se fera vite, le mieux ce sera. J'ai confiance que le résultat sera la condamnation irréfragable de toutes les pratiques de cette nature.

M. CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, j'ai écouté avec un certain plaisir le discours de mon collègue de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale), il a traité son sujet avec une certaine modération. Je me rends compte qu'il éprouve les mêmes sentiments que j'éprouvais en 1882 ; mais il y a cette différence que j'avais raison de m'indigner, et qu'il n'en a aucune. Je regrette qu'il ait été nécessaire de modifier les limites des deux Norfolk. Mes trente années de rapports constants avec le comté de Norfolk-nord ont naturellement développé des amitiés et m'ont lié de diverses manières aux habitants de cette belle circonscription ; et je regrette profondément de voir que ces rapports vont cesser. L'honorable député de Norfolk-sud est beaucoup dans le même cas, j'en suis sûr. Il n'a pas représenté son comté aussi longtemps que j'ai représenté Norfolk-nord ; mais il l'a représenté assez longtemps, il l'a représenté avec honneur. C'est un homme d'un caractère élevé, un homme que nous aimerions beaucoup à voir rester dans la vie publique ; et je regrette vivement que les circonstances soient de nature à nous forcer de réunir ces deux circonscriptions en une seule. Je ne sais trop si l'honorable député et moi-même, dont les rapports ont été des plus cordiaux, nous rencontrerons jamais pour nous faire la lutte dans cette circonscription nouvellement formée ; mais si cela se produit, j'aurai la satisfaction de savoir que mon adversaire est un gentilhomme.

Je n'ai jamais eu d'autres adversaires. La première fois que nous avons fait la lutte l'un contre l'autre, c'était il y a 30 ans. La lutte a été agréable ; nous n'y avons pas mis cette aigreur qui accompagne généralement les luttes politiques et je ne puis que regretter que les circonstances aient rendu néces-

saire de remanier les circonscriptions de ce comté.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet de la politique générale du gouvernement, bien que l'honorable premier ministre doive traiter cette question plus longuement et mieux que je ne pourrais le faire. La base de la représentation dans notre pays est la population de la province de Québec divisée par 65, ce qui donne une unité de 25,367. Il est impossible de s'en tenir strictement à ce chiffre dans le remaniement de divers comtés du pays. Quelques-uns auront plus et d'autres auront moins de population ; mais tant que le gouvernement essayera loyalement dans l'étude de cette question de respecter l'unité représentative, les frontières municipales et la communauté d'intérêt des localités, c'est tout ce que nous pouvons demander. Mon honorable ami a dit que cette question devrait être décidée par des juges. Je ne crois pas qu'il ait de précédents à cet effet. Lorsqu'en 1885 le gouvernement Gladstone a déposé un bill de remaniement, il a renvoyé à un comité la question de la division des comtés, comme elle l'a été ici, et ce comité a recommandé de nommer une commission. Le gouvernement nomma une commission de six, mais lorsque cette commission se fut réunie pour examiner les travaux qu'elle avait à faire, elle constata que la besogne à faire était trop forte pour six commissaires. La commission demanda alors au gouvernement de lui ajouter trois nouveaux membres, et elle se trouva ainsi composée de neuf.

Cela ne ressemble pas du tout à la proposition de mon honorable ami de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) ; ce n'était pas un renvoi devant les juges. Mais dans le cours de son discours mon honorable ami a dit que, en principes généraux, on devrait tenir les juges éloignés de la politique autant que possible. Je crois que c'est un principe sage, tout dans l'intérêt de la judicature du Canada, et propre à élever dans l'estime de la population ; nous aurions commis une faute si nous avions décidé de faire faire ce remaniement par une commission de juges, et nous devons nous estimer réellement heureux que cette décision n'ait pas été prise.

Mais abandonnons la question abstraite; je veux examiner maintenant comment le remaniement a été fait, c'est-à-dire s'il a été fait avec justice ou injustice. Il est naturel que les partis politiques cherchent chacun de leur côté à tirer un avantage politique des remaniements de la carte électorale, et il est inévitable que des députés placés dans une situation comme celle que l'honorable député de Norfolk-sud et moi-même occupons, regrettent les résultats de ces remaniements. Ces résultats sont inévitables ; vous ne pouvez pas satisfaire tout le monde. Le remaniement qui a été fait en Angleterre en 1885, n'a pas donné une satisfaction générale ; il y a eu des grognards, des gens qui croyaient qu'on avait fait des erreurs et commis des actes de partialité. Je suppose qu'il serait impossible de faire un remaniement qu satisferait tout le monde, mais lorsque je compare les méthodes suivies dans les remaniements de 1882 et 1892, avec celles du remaniement actuel, je trouve que l'avantage est tout en faveur de ce dernier. Le remaniement de 1882 n'a été présenté qu'à la fin de la session, lorsque les députés étaient fatigués et voulaient s'en retourner chez eux. Le gouvernement n'avait pas consulté l'opposition à aucune des étapes de la préparation du bill, mais il avait tout réglé d'avance en conclave secret avec ses partisans, et ce n'est que lorsque le bill a été présenté à la Chambre quelques jours avant la prorogation que les libéraux purent en connaître la nature. C'était le bill le plus vilain, le plus scandaleux qui aie jamais été présenté dans cette Chambre, et j'emploie ces mots délibérément et sans passion. C'est un des plus grands crimes politiques qui aient jamais été commis. En 1892 on a suivi les mêmes méthodes. Le gouvernement d'alors, ne consulta pas l'opposition au sujet du bill, mais il le prépara en secret avec ses partisans, et il le déposa sur le bureau de la Chambre en disant : " Voici le bill ; et si vous ne l'aimez pas avalez-le quand même." Le gouvernement d'aujourd'hui agit différemment ; lorsqu'il a présenté ce bill il a proposé de nommer un comité composé de sept membres, dont quatre ministériels et trois de l'opposition. Je ne crois pas que personne ait jamais songé à renverser les rôles au point de donner la majorité à l'opposition ; il ne pouvait être question de cela. Le gouvernement n'a recueilli qu'une voix de majorité dans ce comité. On m'informe que ce comité a siégé pendant trois mois. Il a discuté la question à fond, et les membres de l'opposition ont été mis au courant, jour par jour, par leurs amis memberes du comité, de tout ce qui s'y passait et des propositions que l'on y faisait. Il a été de même du côté des amis du gouvernement, et le comité a réussi à s'entendre sur une ligne de conduite. Le bill qui a été présenté à la Chambre est le fruit de beaucoup d'études et de discussions, et bien qu'il n'ait pas reçu l'approbation complète de la minorité, celle-ci a toujours connu cependant tout ce que le bill contenait ; elle a été consultée sur toutes les propositions, ses protestations et objections ont été entendues et discutées. La majorité s'est autant que possible rendue aux désirs de la minorité et a cherché à faire de ce bill un bill juste et équitable. Et, M. l'Orateur, combien d'amendements à ce bill a-t-on été obligé de voter ? On me dit qu'il n'y en eu que trois. C'est à peu près tout ce bruit et après l'indignation simulée de mon honorable ami de Norfolk-sud—car il est trop intelligent pour prétendre que ce bill n'est pas un bill juste——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CHARLTON: Oui, on n'a demandé le vote que sur trois amendements, ceux concernant Brant, Grey et Kent.

M. SPROULE : L'honorable député n'est pas sérieux.

M. CHARLTON : Y a-t-il eu plus de divisions que cela ?

M. SPROULE : Au moins une dizaine.

M. CHARLTON : On a fait beaucoup d'objections et prononcé plusieurs discours à effet politique, mais il n'y a de consignés aux procès-verbaux que trois amendements, d'après les informations que j'ai.

M. BROCK : Allez-donc.

M. CHARLTON : Si je me trompe qu'on me corrige, mais je crois que les faits sont tels que je les rapporte. Lors du remaniement de 1882, l'obligation d'enlever six députés dans Ontario n'existait pas comme aujourd'hui, ce qui est la plus grande partie de nos difficultés—mais au contraire nous avions le plaisir de pouvoir ajouter quatre députés, et cependant, bien qu'il y eût suffisamment de comtés ayant droit à deux députés, pour permettre de placer ces quatre députés, le gouvernement n'en a pas moins cependant remanié et morcelé cinquante comtés, auxquels on a donné une forme fantastique afin de trouver place pour ces quatre représentants. Le résultant de ce gerrymander—et je n'ai pas besoin de faire plus que montrer les résultats pour prouver que c'était un gerrymander—fut que dans l'élection de 1891, bien que les libéraux eussent reçu une majorité de 7,276 voix de tout l'électorat de la province d'Ontario, ils ne purent élire que trente-trois députés, tandis que les conservateurs en élisaient cinquante-neuf. Ce fait seul suffit pour justifier le discours que j'ai fait alors, et dont mon honorable ami de Norfolk-sud a lu un extrait. Je le remercie bien de l'avoir lu et de l'honneur qu'il me fait en le faisant insérer de nouveau dans les Débats. J'en approuve chaque parole, et le seul regret que j'ai, c'est que je ne me sois pas servi de termes plus sévères.

Mon honorable ami de Norfolk-sud dit qu'il est absurde de s'en tenir aux frontières de comtés, qu'il aurait mieux valu de n'en pas tenir compte. Pour ma part, si je ne consultais que mes seuls intérêts, c'eût été une excellente chose pour moi si on ne s'était pas occupé des frontières de comtés. Je veux montrer à mon honorable ami de Norfolk-sud comment nous aurions pu agir si nous avions adopté son principe. La population de la municipalité du comté de Norfolk est de 29,149, ce qui est un peu plus que l'unité de la représentation. Or, si nous n'avions pas voulu respecter les frontières de comtés, nous aurions pu détacher du comté de Norfolk le canton de Middleton qui touche à Norfolk-sud et la muncipalité de Delhi qui fait partie de Middlesex. Géographiquement, ces deux cantons pourraient facilement faire partie du comté d'Oxford-sud. Ces deux cantons donnent de fortes majorités conservatrices. De cette façon le comté de Norfolk serait resté avec une circonscription de 366 personnes seulement de plus que l'unité représentative et nous aurions pu faire du comté de Norfolk un comité entièrement libéral. Si l'honode Norfolk-sud, et nous aurions pu leur renquelques cas à violer le principe qu'il avait posé du respect des frontières municipales de comtés, il aurait pu remanier le comté de Norfolk de cette manière, parce qu'en 1882 on a ajouté à Norfolk-nord le canton de Tilsonburg et le canton de Deerham, détachés de Norfolk-sud, et nous aurions pu leur rendre la politesse en leur donnant Middlesex et Delhi, ce qui aurait laissé Norfolk juste avec la population nécessaire et en aurait fait un comté dans lequel le candidat conservateur n'aurait pas eu la moindre chance. Mais on n'a pas voulu faire cela ; le premier ministre a refusé, parce que c'était contre le principe qu'il a posé. Il a tenu à ses principes et les a respectés religieusement et inflexiblement, que ses amis en souffrissent ou non, et comme récompense du maintien des principes qu'il avait proclamés dans l'opposition, la gauche lui fait aujourd'hui une guerre acharnée.

M. SPROULE : L'honorable député dit que l'honorable premier ministre a tenu à ses principes strictement et inflexiblement. Mais les a-t-on respectés lorsqu'on a détaché des comtés de Northumberland pour les ajouter à Peterborough ?

M. CHARLTON : Certaines raisons géographiques ont engagé les membres du comité à s'éloigner dans ce cas-ci de la règle posée, mais cela a été de consentement unanime. L'honorable député de Norfolk-sud nous dit que le mécontentement va être grand dans le pays. Mais pour quelle raison, car ce sont plutôt nos propres amis qui devraient être mécontents. Ils nous disent que vu la manière dont le parti conservateur a traité le parti libéral dans les remaniements de 1882 et 1892, et sachant aussi de quelle manière ils nous auraient traités cette année, s'ils avaient été au jouvoir, nos amis nous disent que nous aurions dû traiter l'opposition de la même manière. Pourquoi, disent-ils, ne pas avoir agi comme les conservateurs auraient agi s'ils eussent été à notre place ? Et il y a un certain mécontentement parce que cela n'a pas été fait. J'en suis heureux, et la prédiction de l'honorable député de Norfolk-sud qui nous dit que la conduite de l'honorable premier ministre sera le commencement du déclin de son autorité, de sa réputation et de sa puissance, me fait rire, car, au contraire, on parlera à son honneur tant que le Canada existera, de sa conduite dans ce remaniement, comme d'un pas dans la bonne direction, d'un acte qui aura pour effet d'élever le niveau de notre politique et de lui donner un caractère de justice et d'honnêteté.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il me soit nécessaire de parler plus longtemps que cela. La session est trop avancée pour faire

un long discours. Le simple fait que 59 conservateurs ont été élus contre 33 libéraux en 1882, bien que le vote populaire eut donné une majorité libérale, suffit pour démontrer l'iniquité du remaniement de cette année-là, et je répète que les paroles dont je me suis servi en cette circonstance n'étaient pas trop fortes. Le crime était grand et il est suprêmement absurde de vouloir aujourd'hui comparer l'assassinat politique que les conservateurs ont fait de leurs adversaires alors, leur mépris de tout principe de justice et d'honnêteté politiques, avec la politique modérée, honnête et juste que le parti libéral a adoptée cette année à l'occasion de ce bill de remaniement.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Comme j'ai déjà parlé sur le bill je serai aussi court que possible. J'ai déjà présenté toutes mes raisons et objections dans un amendement lorsque le bill était devant le comité et aussi dans d'autres discours sur d'autres amendements. Vous devez, M. l'Orateur, vous rappeler le discours que l'honorable premier ministre a prononcé lorsqu'il a présenté ce bill, les raisons qu'il a données et les principes qu'il a posés pour la gouverne du comité. Ceux qui m'ont précédé ont fait justice de ce discours. Le principe qu'il proposait pour notre gouverne était, prétendait-il, celui posé en Angleterre en 1884 par le très honorable M. Gladstone, et accepté par le marquis de Salisbury, savoir que les deux partis devaient se réunir, oublier le passé, ne pas parler des bills de remaniement précédents et s'accorder sur des principes qui les guideraient dans la préparation du nouveau bill. Examinons donc, pendant quelques instns, les principes qui ont guidé M. Gladstone et le marquis de Salisbury. Les deux partis se réunirent d'abord en conférence, et avant que le bill fut soumis au comité qui devait faire la délimitation des comtés il y eut accord sur les principes qui devaient déterminer la préparation du bill et la délimitation des comtés. On laissait au comité toute la tâche de fixer les frontières de comtés et autres détails. Je crois que dans notre cas le premier ministre a fait une erreur dès le début lorsqu'il a dit que l'adoption des principes devait être laissée au comité, comme si c'eût été une conférence. Or, une conférence signifie l'approbation unanime des principes contenus dans un bill. L'honorable M. Gladstone, le marquis de Salisbury et sir Stafford Northcote se réunirent donc pour discuter le bill. Ils s'accordèrent sur les principes. Quels étaient ces principes? Le premier principe qu'ils ont discuté fut celui que nous avons si souvent discuté dans cette Chambre, savoir si une population urbaine a le droit au même nombre de représentants qu'une population rurale. Et ils ont adopté le principe que les villes avaient droit proportionnellement à une représentation égale aux campagnes. Je dois dire que c'était une violation du principe sur lequel plusieurs bills de remaniement adoptés par cette Chambre ont été basés. Mais c'était un principe moderne ; c'était le principe que nous aurions dû suivre dans le remaniement actuel, puisque l on disait que nous nous guiderions d'après les principes adoptés en Angleterre. J'ai entendu l'autre jour un discours auquel j'ai porté beaucoup d'attention ; celui qui le prononçait niait qu'il y eut en Angleterre égalité de représentation entre les villes et les districts ruraux, mais je dis que la chose existe. La population des villes a proportionnellement une représentation égale à celle des campagnes. Il est vrai que quelques petites villes en Angleterre sont comprises dans les districts ruraux. Lorsqu'une ville avait moins de 15,000 habitants, on la considérait comme faisant partie d'un district rural. Pour être considérée ville il fallait que la localité eut dans une certain espace une population dépassant 15,000 habitants. Plusieurs villes n'ayant que 15,000 habitants et d'autres 23,000, 30,000 et même 130,000 n'avaient qu'un seul représentant, mais en général la représentation des villes était d'après son nombre sur un pied d'égalité avec celle des districts ruraux.

Ce principe a été approuvé. La deuxième question que l'on a discutée a été de savoir ce qui constituait une population urbaine et une population rurale. Quels principes devaient guider le comité dans la délimitation des comtés ? On a adopté le principe des fractions de la centaine. Il s'est agi ensuite de décider si, lorsqu'une ville, pour me servir d'un terme vulgaire, entamait la centaine, elle devait être annexée à la commune. La communauté d'intérêts a été acceptée comme la base du principe de l'égalité de représentation entre les villes et les campagnes. Il est vrai que quelques comtés ont été formés avec une plus petite population que d'autres ; il est vrai qu'il y en a qui ont une population plus forte, mais en résumé on a établi l'égalité de la représentation entre les villes et les campagnes. Le commerce s'est accordé ensuite sur un principe pour la répartition des sièges dans les villes et dans les comtés. On a convenu qu'un comté devait être divisé en un cerain nombre de circonscriptions et devait avoir un certain nombre de représentants, par exemple, que le comté d'York devait avoir tant de représentants, le comté de Middlesex tant, et qu'une ville avec une population de 120,000 ne devait avoir qu'un représentant tandis qu'une autre ville avec une population de 15,000 devait avoir la même représentation. Mais la conférence a été unanime sur tous les principes qui ont guidé le comité dans la délimitation des comtés, question qui a été discutée ensuite.

Il y a deux ans le parti conservateur a approuvé un amendement proposé par sir Charles Tupper posant le principe que la délimitation des comtés devait être laissée à un tribunal impartial composé de juges, non pas de juges choisis "ad hoc", mais

des juges de certaines cours ; par exemple, les juges en chef d'Ontario auraient fait la délimitation des comtés de la province d'Ontario, ainsi de suite.

La conférence anglaise n'éprouva aucune difficulté à s'accorder sur la question de délimitation, et le gouvernement signa les instructions pour le comité de délimitation. Ce comité était composé de personnes appartenant à tous les partis politiques, et occupant une haute position dans le pays ; il n'était pas nécessaire qu'elles fussent membres du parlement, et l'on ajouta au comité, à la demande même des membres de ce comité, trois on quatre officiers appartenant aux ingénieurs royaux et à l'artillerie royale, pour l'aider à faire la délimitation. Les instructions étaient très strictes, et une fois la délimitation des comtés faite par tout le royaume en conformité avec ses instructions, le comité n'avait pas encore fini sa tâche. Il devait faire afficher dans tous les comtés et villes du royaume les délimitations proposées afin que chaque électeur en prit connaissance et put porter ses objections devant le comité de délibération s'il en avait. On n'entendit pas dans tout le pays une seule objection au principe de la conférence et de la délimitation par le comité.

Voyons maintenant comment est constitué le comité dont j'ai l'honneur de faire partie et auquel la Chambre a renvoyé le bill de remaniement maintenant soumis à la Chambre. J'ai accepté de faire partie de ce comité, ainsi que je l'ai déjà dit, parce que je croyais que ce serait une conférence entre les deux partis et que les questions de remaniement et de délimitation des comtés, sur lesquelles nous de pourrions pas nous entendre, ne seraient pas décidées par la simple majorité du comité, mais que nous trouverions un autre moyen et que le comité serait guidé par des principes bien définis.

La première question qui se présenta devant le comité fut de savoir si les villes de Montréal et Toronto recevraient une représentation égale à celle des autres parties du pays en proportion de leur population. Il y eut unanimité au sujet de la représentation de la ville de Montréal et de toute la province de Québec, sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à aucun principe. Cette décision fut prise avec l'approbation de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk). Il y eut à peu près le même accord au sujet de la représentation du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. Les différences d'opinion furent très légères, mais lorsqu'on arriva sur le champ de bataille des deux partis dans ce pays, la province d'Ontario, le comité n'avait aucun principe pour se guider.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit qu'il n'y avait eu que trois proposition soumises sur lesquelles le comté avait été appelé à voter. J'en connais 20. Je m'en souviens. S'il est nécessaire je vais les lire. La première proposition qui a été faite devant le comité a été une motion pour faire adopter un principe qui devait guider le comité dans la délimitation des frontières des comtés. Mon honorable ami le chef de l'opposition a proposé :

Conformément au principe proposé par le premier ministre en cette Chambre lors de la représentation du bill, les limites municipales de comtés seront respectées.

C'était un principe que nous proposions. Le comité le rejeta. Puis ensuite :

Là où les cités auront une représentation séparée, les limites municipales de ces cités seront respectées.

Le comité refusa d'adopter les articles suivants, mais on ne prit pas le vote.

3. (a.) Les limites municipales des comtés seront les mêmes que prescrit dans le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 1897, et le mot "comté", dans les présentes, comprendra tout comté provisoire ou district territorial établi par ledit acte.

(b.) La représentation séparée à accorder à la cité de Toronto, sera d'abord fixée et déterminée avant qu'il soit procédé à la représentation des circonscriptions rurales.

(c.) L'unité de représentation pour lesdites circonscriptions rurales et urbaines seront déterminées en déduisant de la population totale de l'Ontario la population de la cité de Toronto, et en divisant le reste par le nombre total de sièges à accorder auxdites circonscriptions rurales et urbaines.

(d.) La population de toute cité recevant une représentation séparée sera exclue lors de la computation de la population du comté dans lequel elle est située.

(e.) La répartition de la répresentation de l'Ontario sera alors déterminée comme suit :

Nous voulions être guidés par des principes fixes dans la délimitation que le comité était appelé à faire des comtés d'Ontario, et nous avons proposé cette résolution. Y a-t-il un député de l'autre coté de la Chambre qui condamne, ou l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) condamne-t-il un seul des principes posés par cette résolution ?

M. HYMAN : Je me suis opposé à la résolution, et j'en donnerai les raisons à l'honorable député dans quelques instants.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député aura certainement des raisons, mais quelles objections peut-on avoir à ce que nous respections les limites municipales des comtés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il n'y a pas eu d'objection à cela.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est l'objection à l'article qui dit :

Là où les cités auront une représentation séparée les limites municipales des comtés seront respectées.

Ou à l'article qui dit:

Les limites municipales des comtés seront les mêmes que prescrites dans le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario.

Ce qui a été approuvé par l'honorable ministre de la Justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas d'objection à cela.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il des objections à l'article disant que :

La population de toute cité recevant une représentaion séparée sera exclue lors de la computation de la population du comté dans lequel elle est située.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela a été adopté.

L'honorable M. HAGGART : Puis il y a cette clause :

L'unité de représentation pour lesdites circonscriptions rurales et urbaines sera déterminée en déduisant de la population totale, etc.

Je ne crois pas que le ministre s'oppose à cela.

J'arrive maintenant à l'article auquel l'honorable député fait objection. Je ne l'avais pas vu auparavant. Cet article l'aurait empêché d'obtenir un autre député pour le comté de Middlesex.

M. HYMAN : C'est dans ce but là qu'on l'y avait mis.

L'honorable M. HAGGART : Puis nous avons l'article :

La répartition de la représentation d'Ontario sera alors déterminée comme suit :—

Le seul article auquel il puisse y avoir réellement objection est celui dans lequel il est dit que dans la répartition des représentants entre les différentes circonscriptions la population des villes sera déduite de la population des comtés dans lequel ils sont situés. Nous proposions des principes pour guider le comité dans la délimitation des différents comtés. Si ces principes étaient mauvais pourquoi l'honorable député n'en a-t-il pas posé d'autres ? L'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) a dit alors : Oh ! je crois que les principes sont parfaitement justes mais nous ne voulons pas être liés par des règles strictes et inflexibles ; nous voulons avoir un peu de latitude dans la délimitation des différents comtés.

Quel a été le résultat de cette latitude ? Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland), ou aucun membre du comité ose nier que le comité s'est laissé guider par des considérations de parti dans la délimitation des comtés. Si ce n'est pas vrai, pourquoi a-t-on divisé le comté de Leeds de la manière qu'on l'a divisé ? Pourquoi avez-vous proposé de diviser Hastings comme vous vouliez le diviser, bien qu'on ait modifié ce mode l'autre jour ? Pourquoi avez-vous fait un remaniement si extraordinaire du comté de Waterloo, si ce n'était pas dans un but politique? Pourquoi avez-vous remanié le comté de Grey comme vous l'aviez remanié par ce bill ? Puis, voyez le comté de Kent, ce vieux comté dont la configuration n'a pas changé depuis qu'il existe. Les cantons y étaient bornés par la rivière qui est la ligne de division naturelle d'un bout à l'autre du comté. Il ne pouvait y avoir de division plus équitable et plus juste sous tous les rapports sous celui de la population de la communauté d'intérêts ou de tout autre principe, que celle qui avait toujours existé. Le comté de Brant aurait été aussi divisé d'une façon différente si la majorité du comité avait accepté les principes posés par M. Gladstone, lord Salisbury et ceux qui firent partie de la conférence en Angleterre. D'après ces principes la population rurale n'aurait pas été ajoutée à celle de la ville de Brantford, bien que la population de cette ville fut moindre que l'unité requise pour lui donner droit à un représentant. On aurait respecté la communauté d'intérêt en séparant la population urbaine de la population rurale, et dans le cas actuel, si mes renseignements sont exacts, il y avait une raison très forte de faire la division de cette façon, parce que la population de Brantford d'après le recensement municipal, est aujourd'hui dans les environs de 20,000. Dans tous les comtés que je viens de nommer la division n'a pas été faite en vertu des principes établis, mais suivant les exigences politiques. Elle n'a pas été basée sur les témoignages donnés devant le comité et dans le cas de Waterloo et Brantford on n'a entendu aucun témoin. Waterloo était divisé de la même manière pour les élections provinciales et les élections fédérales, et sa représentation était restée à peu près la même depuis très longtemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce que la raison donnée pour le changement de Waterloo n'était pas le désir d'éviter la division des cantons ? Je ne crois pas que mon honorable ami voudrait approuver le principe de diviser les cantons ou les petites municipalités.

L'honorable M. HAGGART : Je ne me rappelle pas que l'on ait allégué cette raison. Mais quant à ces cantons ils étaient divisés ainsi depuis très longtemps pour les élections fédérales et provinciales.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La division des cantons a été condamnée par la Chambre spécialement par le parti conservateur, et celle du comté de Waterloo a été particulièrement critiquée. C'était pour éviter cette division du canton de Waterloo en deux et seulement pour cela que nous avons fait ce changement.

L'honorable M. HAGGART : C'était particulièrement pour éviter cela, dit l'honorable ministre. Mais quelle nouvelle lumière a depuis frappé son esprit pour l'engager à changer son opinion et la décision du comité en remettant le comté de Waterloo dans son ancien état ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons réunir le canton afin

de ne pas établir de précédents. Le comté était divisé de cette façon depuis très longtemps pour les fins fédérales et provinciales, ainsi que l'honorable député l'a dit, et de consentement mutuel on a promis au sujet de ce canton une chose que je ne crois pas qu'aucun député proposerait dans aucune autre partie du Canada.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut avoir raison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami veut consulter les procès-verbaux du comité il verra que c'est la raison que j'ai donnée.

L'honorable M. HAGGART : Cela peut être la raison qui a déterminé l'honorable ministre, mais je ne m'en souviens pas et je crois que je m'en souviendrais, si je la lui avais entendu donner. Le remaniement proposé par le ministre des Travaux publics et par la majorité du comité au sujet de Waterloo a tellement déplu à son propre parti que le gouvernement a dû modifier le bill et remettre le comté dans l'état où il était.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut-il donner quelques preuves que cette division déplaisait aux libéraux dans la Chambre ou dans le comté de Waterloo ? Je n'ai reçu aucunes plaintes d'eux à ce sujet. Si mon honorable ami veut consulter les procès-verbaux du comité il verra que nous sommes allés plus loin que cela, et que nous avons dit que vu que plusieurs demandes avaient été faites au comité de diviser des municipalités, nous ne savions pas comment nous pourrions refuser ces demandes si nous établissions un précédent.

L'honorable M. HAGGART : Dans tous les cas, la Chambre a remis le comté dans sa forme première.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si vous y avez des objections nous pouvons revenir au projet du comité.

L'honorable M. HAGGART : Je ne critique pas la dernière division, mais je dis que la division proposée par l'honorable ministre était monstrueuse, et que son chef, dans le débat qui a eu lieu sur le comté de Waterloo, a été du même avis que la minorité du comité et a remis le comté dans son premier état. Mais voyons quels sont les résultats. Quelles délimitations a-t-on faites? Il nous a été impossible d'abord de faire consentir le comité à adopter un principe qui devait nous guider dans toutes nos délibérations. Nous voulions faire le remaniement en nous conformant aux principes posés par l'honorable premier ministre lorsqu'il a présenté ce bill, des principes définis qui auraient été une règle rigide et inflexible, pour la délimitation de toutes les circonscriptions ; c'est ce que j'ai proposé au début, afin d'empêcher la majorité du comité de séparer les comtés unis que nous avons dans la province. J'ai consenti à ce que le comté de Carleton restât tel qu'il était, et qu'on laissât les deux cantons de Gloucester et d'Osgoode faire partie du comté voisin. Quel que fut le prinicpe adopté, nous avions droit à deux représentants dans le comté de Carleton, et nous étions certains que ces deux représentants seraient conservateurs. Nous les avons sacrifiés et qu'avons-nous eu en échange? Là où nous avions quatre représentants dans Leeds et Grenville, nous en avons deux et un dans Brockville.

M. HYMAN : L'honorable député prétend-il maintenant qu'il n'a été guidé que par des raisons politiques, lorsqu'il a accepté ce compromis?

L'honorable M. HAGGART : Je dis que les honorables députés de la droite ont été guidés entièrement par des raisons politiques, lorsqu'ils ont fait la subdivision, et que nous avions à tirer le meilleur parti possible des arrangements. Nous consentions à adopter les principes généraux, même ceux que proposait la majorité du comité et à nous conduire d'après ces principes, dans toutes les délimitations ; mais nous n'avons pu faire consentir la majorité à accepter aucun principe. Nous avons nous-mêmes proposé des principes pour nous guider, mais les honorables députés n'ont pas voulu en accepter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami consulte les procès-verbaux, il verra que j'ai proposé de les accepter.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi la majorité a-t-elle refusé d'accepter les principes posés par M. Borden?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La majorité ne les a pas repoussés.

L'honorable M. HAGGART : Montrez-moi un seul principe qu'elle a adopté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si les procès-verbaux ne le montrent pas, je me rétracterai, mais vous verrez que vous vous trompez.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons d'abord proposé de définir le mot " circonscription," et l'honorable ministre de la Justice en a donné une définition. M. Borden a proposé une série de principes que j'ai appuyés. On les a repoussés—pourquoi? Quelle était l'objection? La seule objection que je connaisse est celle que nous a donnée l'honorable député de London, (M. Hyman).

M. HYMAN : Je n'ai pas fait d'objection, excepté d'une façon générale. Je donnerai mes raisons plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque j'ai énoncé ces principes et que j'ai demandé s'il y avait quelqu'un dans la Chambre qui s'y opposait, l'honorable député s'est levé et a dit que pour sa part, il s'y opposait.

M. HYMAN : Je le dis encore, mais pas pour la raison que vous donnez.

L'honorable M. HAGGART : J'avais énoncé des principes généraux auquels personne ne pouvait avoir d'objections, mais lorsque j'arriverai au principe particulier disant "que la population de toute cité recevant une représentation séparée serait exclue hors de la computation de la population du comté dans lequel elle est située" l'honorable député dit que cet article était mis spécialement pour le comté de Middlesex.

Mais appliquons la délimitation des comtés proposée par ce bill au vote des dernières élections générales, et voyons quel en est l'effet. Je dis que le but recherché par les honorables députés de la droite dans les délimitations qu'ils ont faites, a été de gagner un avantage politique sur leurs adversaires. Cela peut être un des droits du parti au pouvoir. Peut-être, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Norfolk-nord, est-il difficile à ceux qui détiennent le pouvoir, et qui sont pressés par leurs amis de faire telle ou telle chose, de refuser d'accéder à leurs désirs. Mais le résultat sera—et c'est le résultat que l'on a cherché—qu'une minorité libérale dans la province d'Ontario pourra élire à la Chambre des communes, si le peuple vote comme il a voté aux dernières élections générales, une majorité de représentants ; tout comme la délimitation des comtés pour la législature provinciale permet, bien que la majorité du vote populaire dans Ontario soit en faveur de M. Whitney et de ses amis conservateurs, à la minorité libérale d'être représentée par une majorité des députés à la législature. Voyez les remaniements que nous avons faits en 1872, en 1882, et spécialement en 1892 ; y voit-on de l'injustice ?

Des VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. HAGGART : Les rapports d'élection de 1892 justifiant-ils les honorables députés de dire que ce remaniement a été injuste ? Le parti conservateur avait la majorité du vote populaire. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) dit qu'une majorité de vote populaire de la province d'Ontario a élu une minorité de députés libéraux. Je voudrais bien savoir où il prend les chiffres pour justifier cette assertion. Il n'y en a pas.

M. CHARLTON : Je me base sur les chiffres qui ont été donnés dans le "Citizen" du 19 octobre 1891, par M. George Johnson, statisticien du gouvernement, et je trouve aussi dans le deuxième volume des Débats de 1892. D'après les chiffres donnés par M. Johnson, le vote conservateur dans la province d'Ontario, a été de 171,595, et le vote libéral de 178,871, soit une majorité libérale de 7,276. M. Johnson donne aussi les chiffres du vote populaire pour chaque parti dans toutes les provinces. Je ne puis pas garantir l'exactitude des chiffres, car je ne les ai pas contrôlés. J'ai cru que venant du statisticien du gouvernement, je pouvais les accepter comme exacts.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député m'a donné la source de son information, et je l'examinerai; mais je suis certain qu'il se trompe, et que M. Johnson, s'il a publié de tels chiffres, a été mal renseigné.

M. CHARLTON : Je parle d'après le "Citizen". J'ai supposé que le "Citizen" n'avait pas exagéré les chiffres, du moins quant au vote libéral.

L'honorable M. HAGGART : Voyons quelles sont les probabilités ? M. Johnson est le statisticien du gouvernement, et on nous dit qu'il a fourni des données statistiques au "Citizen" d'Ottawa afin de montrer que le parti qui était au pouvoir en 1891 a reçu la minorité du vote populaire dans la province d'Ontario et obtenu la majorité dans la représentation aux Communes. Quelles sont les probabilités ? Est-il probable qu'un employé du gouvernement aurait publié à cette époque des chiffres affaiblissant la position du gouvernement alors au pouvoir ? Je me propose de m'assurer de la vérité de ces chiffres, et je doute fort que l'honorable député ait eu raison de s'en servir. Ils sont si différents de tout ce que l'on a entendu répéter dans les discussions sur la question, que je ne crois pas qu'ils puissent être exacts.

Suivant moi, l'honorable député au dû être mal informé. Cependant, le résultat de tous les travaux du comité a été celui-ci Mes honorables amis ont cité des extraits de la "Review" de Peterborough, et du "News" de Toronto, journal indépendant, montrant qu'en se basant sur le vote donné entièrement dans Ontario, la délimitation que le comité a faite des différents comtés permettra à une minorité libérale d'élire une majorité des représentants. Ce n'est pas ce que nous avait promis l'honorable ministre, car il nous a dit que ce remaniement serait équitable et basé sur les principes justes; que le comité serait guidé depuis le commencement jusqu'à la fin par des règles sages et des principes fixes, quels qu'en puissent être les effets et les résultats. Mais nous avons vu que le comité n'a pas du tout été guidé par des principes établis. On a consulté les besoins du moment.

Le comité n'a pas procédé d'après le système adopté en Angleterre. D'après moi le comité n'aurait pas dû délimiter lui-même les différents comtés, mais il aurait dû trouver un autre moyen de faire cette délimitation. Il eut été mieux, dans l'intérêt des deux partis, que les délimitations n'eussent pas été déterminées par l'intérêt politique et qu'elles n'eussent pas été décidées par une majorité du comité. C'est à cela que j'objecte. Je crois fermement que lorsque l'honorable premier ministre a chargé un comité de la question, il croyait que ce comité poserait des principes pour le guider dans ses dé-

libérations, et que la délimitation des comtés ne serait pas faite entre les parties. Le résultat, cependant, a été entièrement différent. Nous comprenons les influences qui ont pu agir sur nos honorables ami de la droite. Ils peuvent penser avoir été justes à n'avoir donner à leurs amis que ce qu'ils méritaient d'avoir, mais le fait brutal montre que le résultat de l'action du comité a été, en se basant sur le vote qui a été donné à la dernière élection dans Ontario, de procurer un avantage politique au gouvernement. Pour cette raison, j'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

M. Haggart propose, comme amendement,—Que tous les mots après " soit " jusqu'à la fin de la motion soient retranchés et remplacés par les suivants :—

" Renvoyé à un comité général avec mandat et pouvoir de le modifier en prescrivant que l'annexe dudit bill soit conforme aux principes énoncés, comme suit, dans la motion de M. Borden :—

" Que lors de la présentation de ce bill, le très honorable premier ministre a proposé qu'un comité devrait être nommé pour s'entendre à l'amiable relativement à l'annexe dudit bill, sans qu'un parti politique essayât de se donner l'avantage sur l'autre.

Que ce comité ayant été nommé, M. Borden, l'un de ses membres, a proposé ce qui suit :—

1. Conformenent au principe posé par le premier ministre en cette Chambre lors de la présentation du bill, les limites municipales des comtés seront respectées.

2. Là où les cités auront une représentation séparée, les limites municipales de ces cités seront respectées.

3. (a.) Les limites municipales de comtés seront les mêmes tel que prescrit dans le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 1897, et le mot " comté ", dans les présentes, comprendra tout comté provisoire ou district territorial établi par ledit acte.

(b.) La représentation séparée à accorder à la cité de Toronto, sera d'abord fixée et déterminée avant qu'il soit procédé à la représentation des circonscriptions rurales.

(c.) L'unité de représentation pour lesdites circonscriptions rurales et urbaines seront déterminées en déduisant de la population totale de l'Ontario la population de la cité de Toronto, et en divisant le reste par le nombre total de sièges à accorder auxdites circonscriptions rurales et urbaines.

(d.) La population de toute cité recevant une représentation séparée sera exclue lors de la computation de la population du comté dans lequel elle est située.

(e.) La répartition de la représentation de l'Ontario sera alors déterminée comme suit :—

Comtés ou cités ayant une population inférieure à l'unité.

(a.) Chaque comté ou cité ayant une population de pas moins que les deux tiers de l'unité, aura droit à un représentant.

(b.) Tout comté n'ayant pas droit à un député sera ajouté au comté voisin auquel il est rattaché comme district judiciaire, ou avec lequel il est en rapport pour fins judiciaires ou municipales, et la représentation de ces comtés unis sera réglée d'après les principes ci-devant et ci-après énoncés.

Comtés ou cités ayant une population inférieure à l'unité.

(a.) Chaque comté, union de comtés, ou cité, ayant une population de 50 pour 100 au moins et de 150 pour 100 au plus au-dessus de l'unité, aura droit à deux représentants, et chaque comté, comté uni, ou cité, ayant une population de 150 pour 100 au moins, et de 250 pour 100 au plus au-dessus de l'unité, aura droit à trois représentants.

(b.) Si, après avoir appliqué ces principes, il se trouve qu'il n'a rien été décidé au sujet de quelques sièges, ces sièges seront rattachés aux comtés unis ou cités qui se rapprochent le plus des conditions qui leur donneraient droit à un supplément de représentation, d'après les règles ci-dessus.

Divisions de comtés ou de cités.

Les limites géographiques de chaque division de comtés ou de cités devront être aussi symétriques et compactes que possible, en conservant toujours l'égalité de population."

Que si les principes posés dans la résolution qui précède avaient été observés, la représentation de l'Ontario serait répartie comme suit :—

Vingt-cinq comtés ayant droit à un représentant dans chaque cas :—

Prince-Edouard	17,864
Kingston	17,961
Halton	19,545
Dundas	19,757
Russell	20,282
Muskoka	20,971
Grenville	21,021
Dufferin	21,036
Haldimand	21,233
Peel	21,475
Glengarry	22,131
Lennox et Addington	23,346
Parry-Sound	23,346
Nipissing	26,178
Frontenac	26,573
Wentworth	26,818
Prescott	27,035
Stormont	27,042
Durham	27,570
Thunder-Bay et Rainy-River	27,798
Norfolk	29,147
Lincoln	30,552
Welland	31,588
Northumberland	34,479
Peterborough	36,066

Vingt-cinq comtés et cités ayant droit à deux représentants dans chaque cas :—

Carleton	36,976
Lanark	37,232
Leeds	37,975
London	37,976
Brant	38,140
Victoria et Haliburton	38,515
Ontario	40,408
Elgin	43,586
Algoma	45,942
Oxford	48,404
Perth	49,871
Waterloo	52,594
Hamilton	52,631
Renfrew	52,715
Middlesex	54,726
Wellington	55,646
Lambton	56,642
Kent	57,422
Essex	58,516
Bruce	59,020
Hastings	59,291
Ottawa	59,928

Quatre comtés ayant droit à trois représentants chacun :—

Huron	61,820
York	64,623
Grey	69,590
Simcoe	82,315

En admettant que la cité de Toronto n'ait que cinq représentants, le résultat serait comme suit :—

SOMMAIRE.

Vingt-cinq comtés et cités ayant droit à un représentant chacun	25
Vingt-deux comtés et cités ayant droit à deux représentants chacun	44
Quatre comtés et cités ayant droit à trois représentants chacun	12
Cité de Toronto	5
	86

Que ladite motion de M. Borden a été rejetée par ledit comité et que l'annexe du bill a été arbitrairement déterminée par ledit comité en violation des principes équitables posés dans ladite motion, en contradiction complète avec les paroles du premier ministre lors de la présentation du bill, contrairement à l'intention ouvertement exprimée de conserver autant que possible l'égalité de population des districts électoraux, et sans tenir compte des intérêts particuliers et des exigences des électeurs dans les districts ruraux et urbains, ni des groupements et de la symétrie des limites desdits districts."

M. C. S. HYMAN (London) : La plainte principale de l'honorable député de Lanark (M. Haggart) est que le comité n'a pas accepté les résolutions proposées par le chef de l'opposition. Vu que j'ai déjà, pendant ce débat, discuté cette résolution assez longuement, je demanderai pardon à la Chambre si je reviens sur le même sujet ; ce sera une répétition, mais les honorables députés de la gauche ont si souvent répété les mêmes arguments, que pour y répondre nous sommes forcément obligés de nous répéter un peu. A la séance du comité du 26 juin le chef de l'opposition proposait des résolutions à peu près identiques aux amendements proposés aujourd'hui par l'honorable député de Lanark. La première résolution se lisait comme suit :

Conformément au principe posé par le premier ministre en cette Chambre lors de la présentation du bill, les limites municipales de comtés seront respectées.

Je dois dire que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) a répondu pleinement à cette proposition dans ces remarques que nous trouvons à la page 150 du compte rendu des séances du comité. Il a dit :

M. le président, je ne sais vraiment si, comme membre de ce comité, je dois approuver ou désapprouver ces propositions, c'est un document très long dont on ne peut connaître la portée à moins de l'avoir étudié pour lui donner une application pratique. On a apparemment quelque objet en vue en voulant lier le comité à certaines règles, et je ne vois pas dans le moment l'objet de ces résolutions à moins d'en voir l'application pratique. D'abord il me semble que nous ne devons pas lier les mains du comité et l'empêcher ainsi de faire ce qui, quelquefois, pourrait être dans l'intérêt d'un district. Pour ma part, je suis en faveur de l'adoption du principe posé par l'honorable premier ministre dans la Chambre des communes de respecter les limites municipales des comtés, et je ne puis comprendre pourquoi on veut avoir une autre règle ou principe que celui-là. Je ne sais pas même si ce principe devrait nous lier inflexiblement si nous découvrions qu'en l'appliquant nous commettrions une injustice à l'égard d'une certaine partie du pays, mais je comprends que l'intention du premier ministre est que l'on respecte les limites municipales, et que l'on n'en dévie pas dans le but d'en tirer un avantage politique.

Or, je veux faire remarquer à la Chambre que dans tout le rapport du comité on ne trouvera pas une seule altération des limites municipales, à part celles qui ont été unanimement approuvées par le comité. L'honorable chef de l'opposition a accepté lui-même chacune des propositions qui ont été faites d'altérer des limites municipales des comtés, et je crois qu'il s'accordera avec moi quand je dis qu'aucune déviation de cette règle n'a été faite dans l'intérêt d'un parti ou de l'autre. L'honorable député lui-même a fait une déclaration semblable. Si nous avions accepté cette règle comme une règle inflexible, dont nous n'aurions pu nous écarter pour aucune raison et en aucune circonstance, nous nous serions trouvés dans l'impossibilité de modifier les limites municipales des comtés dans les cas où nous avons été obligés de le faire pour l'avantage de la population et pous éviter de briser des liens très anciens, et non pour des raisons politiques. Ceci n'est arrivé que trois ou quatre fois, et bien que les membres représentant la gauche dans le comité aient approuvé cette déviation des limites des comtés dans trois ou quatre cas, l'opposition cherche aujourd'hui à blâmer les députés de la droite de ne pas avoir adopté une règle rigide et inflexible qui aurait empêché le comité de faire ce que la minorité a approuvé. La deuxième résolution se lit comme suit :

2. Là où les cités auront une représentation séparée, les limites municipales de ces cités seront respectées.

Un membre de la minorité du comité a proposé un amendement en opposition avec cette règle, mais je ne connais pas un seul exemple où le comité s'en soit écarté.

M. BELCOURT : Le quartier Rideau dans Ottawa.

M. HYMAN : Mais cela a été fait d'un commun accord. Ce que j'entends c'est qu'il n'y a pas un seul cas où l'on se soit écarté de cette règle, excepté du consentement unanime du comité. Il est vrai que nous ne voulions pas accepter cette règle en bloc, mais cela n'a causé aucun tort aux honorables députés de la gauche, parce que dans aucun cas nous ne nous en sommes écartés, excepté lorsque la chose a été faite

unanimement comme dans le cas du quartier Rideau d'Ottawa, que nous avons laissé dans le comté de Russell de consentement unanime. La troisième résolution se lit comme suit :

3. (a.) Les limites municipales de comtés seront les mêmes tel que prescrit dans le chapitre 3 des statuts revisés d'Ontario, 187, et le mot " comté ", dans les présentes, comprendra tout comté, provisoire ou district territorial établi par ledit acte.

Si je ne me trompe, ces mots sont absolument semblables à ceux qui sont contenus dans la recommandation faite par le comité, et virtuellement ceux du préambule du bill actuel. De sorte que l'on ne peut blâmer la majorité du comité de ne pas avoir adopté cette résolution. Voici maintenant le paragraphe 6 :

La représentation séparée à accorder aux cités de l'Ontario, sera d'abord fixée et déterminée avant qu'il soit procédé à la représentation des circonscriptions rurales.

Cette règle ne saurait être examinée séparément de la règle (d) suivante :

La population de toute cité recevant une représentation séparée sera exclue lors de la computation de la population du comté dans lequel elle est située.

Il est vrai que la majorité du comité s'est opposée à cette règle. Ce n'est pas une règle générale dans le sens du mot. Pas un député de l'autre côté de la Chambre ne pourrait citer un seul comté où l'application de cette règle changerait d'un seul iota les décisions auxquelles le comité est arrivé, excepté le comté de Middlesex et la ville de London. Pourquoi la minorité n'a-t-elle pas proposé tout de suite la division qu'elle voulait faire de Middlesex et de la ville de London en les nommant par leurs noms, au lieu de poser une règle générale qu'elle savait ne pouvoir être appliquée nulle part ailleurs ?

M. CLANCY : L'honorable député (M. Hyman) trouvera dans l'annexe attachée à la motion que l'honorable chef de l'opposition a proposé que la ville de London devrait avoir un député et le comté de Middlesex deux.

M. HYMAN : Je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec la tentative d'imposer au comité une règle prétendue d'application générale, mais qui s'appliquerait seulement à Middlesex et à London. L'honorable député ne prétendra sûrement pas que cette règle s'applique a un autre comté ou cité, et cependant on nous blâme de ne pas avoir adopté une règle générale qui n'aurait eu d'application que dans une ville et que l'on proposait simplement dans le but que si nous l'adoptions, on nous aurait dit que nous avions accepté la règle, et que nous ne pouvions donner que deux députés à Middlesex. Voici la règle suivante :

(c.) L'unité de représentation pour lesdites circonscriptions rurales sera déterminée en déduisant de la population totale de l'Ontario la population desdites cités, et en divisant le reste par le nombre total de sièges à accorder auxdites circonscriptions rurales.

La minorité du comité a hésité pendant quelque temps au sujet de cette règle. Elle avait deux cordes à son arc. D'abord, elle avait la déclaration comprise dans cette règle, laquelle, ainsi que je l'ai fait remarquer, ne s'accorde pas avec l'amendement qui est maintenant devant la Chambre. L'amendement dit que nous devrons déduire la population de la cité de Toronto seulement, mais la résolution soumise au comité était que nous devrons déduire la population de toutes les villes.

M. CLANCY : Non.

M. HYMAN : J'ai ici les procès-verbaux, et voici ce qu'ils disent :

L'unité de représentation pour lesdites circonscriptions rurales est déterminée en déduisant de la population totale de l'Ontario la population réunie desdites cités et en divisant le reste par le nombre total de sièges à accorder auxdites circonscriptions rurales.

M. CLANCY : Il y en avait deux. Celle-ci n'est pas celle que nous avons proposée.

M. HYMAN : Je me guide sur les procès-verbaux. Ce serait très malheureux s'ils n'étaient pas fidèles. L'honorable député de Lanark-nord (l'honorable M. Haggart) sait que l'on a soumis les deux propositions au comité. Il ne le niera pas. Il n'y a pas de nécessité de prolonger la discussion sur ce point.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député en apelle à mon témoignage. Nous avons proposé devant le comité qu'avant de déterminer le nombre de sièges à diviser entre les circonscriptions urbaines et rurales, on fixe d'abord le nombre de sièges que Toronto devait avoir. Pour déterminer la base de la représentation nous avons supposé qu'un certain nombre de sièges seraient accordés à Toronto, et qu'ensuite nous diviserions la population d'Ontario par 81.

M. HYMAN : Je ne veux pas qu'il y ait de malentendu entre l'honorable député de Lanark et moi. L'honorable député ne nie pas que la minorité a formulé les deux propositions devant le comité, d'abord la proposition de déduire la population de toutes les villes, et ensuite l'autre proposition de déduire seulement la population de la cité de Toronto. Je ne crois pas qu'il y ait de doute sur ce point.

M. CLANCY : Pourquoi l'honorable député ne parle-t-il que de la proposition qui sert ses fins ? Pourquoi ne lit-il pas les deux propositions ?

M. HYMAN : Je ne crois pas que ce soit à propos. Je veux seulement faire voir que l'amendement proposé par l'honorable dé-

té de Lanark est différent de celui proposé par le chef de l'opposition.

L'honorable M. HAGGART : En quoi est-il différent ?

M. HYMAN : On trouve la différence à la page 147 des procès-verbaux. On proposait de fixer la base de la représentation en déduisant de la population totale d'Ontario la population totale de toutes les villes. L'amendement qui est maintenant devant la Chambre propose de fixer cette base en déduisant la population de la ville de Toronto seulement. Voilà la différence. L'honorable député sait qu'après que cette règle eût été adoptée par le comité, l'unité a été fixée en déduisant de la population totale de la province d'Ontario la population de la cité de Toronto et en déduisant aussi du nombre total de représentants, le nombre de représentants assigné à la ville de Toronto.

L'honorable M. HAGGART : Certainement.

M. HYMAN : Alors, en quoi peut-on blâmer le comité ? Voici la règle suivante :

(a.) Chaque comté ou cité ayant une population de pas moins que les deux tiers de l'unité, aura droit à un représentant.

L'honorable député peut-il citer un seul cas où cette règle n'a pas été observée ? Il n'y en a pas un. Alors pourquoi blâmer le comité de ne pas avoir accepté cette règle ? Voici la règle suivante :

(b.) Tout comté n'ayant pas droit à un député sera réuni au comté voisin auquel il est rattaché comme district judiciaire, ou avec lequel il est en rapport pour fins judiciaires ou municipales, et la représentation de ces comtés unis sera réglée d'après les principes ci-avant et ci-après énoncés.

C'était, M. l'Orateur, une autre tentative d'imposer au comité une règle que l'on prétendait être d'une application générale, et qui ne s'appliquait à aucun autre district d'Ontario à part le district d'Haliburton. L'honorable député de Lanark ne peut nier cela. La règle n'était pas d'application générale ; elle ne contenait pas un principe général. Les honorables députés de la gauche ne peuvent se plaindre alors que nous nous soyons écartés de cette règle, excepté dans le cas du district provisoire d'Haliburton. La minorité au essayé de faire approuver cette règle par la majorité, afin que lorsque nous aurions été arrivés à ce district on aurait pu nous dire : Il faut observer cette règle. Cette prétendue règle disait que des comtés unis pour les fins judiciaires devaient rester unis pour les fins électorales. Voyez, M. l'Orateur, comme la règle est bien redigée.

Tout comté n'ayant pas droit à un député.

Si on avait eu l'intention de donner à cette règle une application générale, pourquoi n'avoir pas dit "tous comtés" ? Où aurait été la différence ? Si vous vouliez une règle générale pourquoi n'avoir pas dit "tous comtés unis pour fins judiciaires" ? Mais vous dites "tout comté n'ayant pas droit à un député" ; vous faites une distinction, et cette distinction est faite seulement dans le but d'influencer la décision du comité lorsqu'il aurait eu à s'occuper du district provisoire d'Haliburton. La règle suivante se lit comme suit :

(a.) Chaque comté, union de comté, ou cité, ayant une population de 50 pour 100 au moins et de 150 pour 100 au plus au-dessus de l'unité, aura droit à deux représentants, et chaque comté, comté uni, ou cité, ayant une population de 150 pour 100 au moins, et de 250 pour 100 au plus au-dessus de l'unité aura droit à trois représentants.

Le comité a refusé d'adopter la règle, mais il l'a réellement mise en pratique, et les honorables députés de l'opposition ne peuvent se plaindre à ce sujet. A une on deux exceptions près, la règle a été observée du commencement à la fin. Le paragraphe (2) s lit comme suit :

(b.) Si, après avoir appliqué ces principes, il se trouve qu'il reste quelques sièges, ces sièges seront rattachés aux comtés, comtés unis ou cités qui se rapprochent le plus des conditions qui leur donneraient droit à un supplément de représentation, d'après les règles ci-dessus.

Le même argument s'applique ici que dans le cas de la règle (a) :

Les limites géographiques de chaque division de comtés ou de cités devront être aussi symétriques et compactes que possible, en conservant toujours l'égalité de population.

On nous a soumis le rapport du comité, ainsi que les amendements proposés, je n'en ai pas le moindre doute, par l'honorable député qui était chargé de présenter au comité, les vœux et les réclamations de la minorité. Je vais maintenant dire un mot de quelques-unes des propositions régulières autant qu'intéressantes contenues dans l'amendement. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on les compare avec le contenu du bill pour essayer d'établir en toute évidence que ce dernier offre moins de symétrie dans les divisions qu'il contient.

Cette question est revenue plus tard devant le comité sous la forme suivante : Le mémoire que l'honorable député de Bothwell a lu à la Chambre, en prétendant qu'il avait pour auteur le ministre des Travaux publics, a été soumis au comité, ainsi que la proposition du chef de la gauche, et je trouve à la page 202 du rapport des délibérations du comité, ce qui a eu lieu à ce sujet :

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne vois pas pourquoi il en serait autrement. Les deux propositions nous sont soumises.

Les deux propositions auxquelles j'ai fait allusion.

Je suis disposé à accepter la première dans son entier, ou à essayer de donner une interprétation sévère à la proposition de M. Borden, pour me servir des propres expressions de ce dernier.

Je vais maintenant citer ce que j'ai dit en ma qualité de président :

Je veux que ma déclaration soit enregistrée. Je n'ai pas d'objection à discuter l'article en nous basant sur le principe posé que l'on devra respecter les limites des comtés tel que fixées pour les fins municipales. Je veux bien que la discussion se fasse d'après ce principe ; nous avons établi l'unité, ou si l'on croit qu'il est préférable d'en arriver à un compromis, qui sera accepté à l'unanimité, je veux bien que l'on discute cette annexe qui nous a été soumise, ou l'une des deux.

Le chef de la gauche était donc libre à ce moment d'accepter la proposition du ministre des Travaux publics, ou ma proposition, qui avait reçu l'approbation du ministre de la Justice. Il fut alors convenu que dans aucun cas nous ne nous éloignerions du principe posé en faisant le remaniement des collèges électoraux d'Ontario. Pourquoi le chef de l'opposition n'a-t-il pas accepté cette proposition? Parce qu'il savait où les coups porteraient si on interprétait rigoureusement la loi, et à partir du moment qu'on lui a signalé la chose, comme on peut le voir à la page 202, jusqu'à la fin de la discussion, le chef de l'opposition n'en a plus soufflé mot. Il voulait bien accepter le principe, mais dès qu'on lui en eut fait voir les conséquences cela mit fin à toute l'affaire en autant que la minorité du comité y était concernée.

Il a été souvent question de principe. Le député de Norfolk (l'honorable M. Tisdale), qui a prononcé un assez long discours ce matin, a proposé l'autre jour un amendement concernant le comté de Brant. La population de ce comté est de 38,140. Tuscarora compte 3,170 sauvages, et l'honorable député a prétendu que dans la division du comté de Brant on ne devait pas tenir compte de cette population. D'autres députés de la droite ont ensuite fait remarquer qu'il n'existait aucune raison de tenir compte de la population sauvage, quand il s'agissait de déterminer la représentation de la province, et que si on en tenait compte dans un cas, la même règle devrait s'appliquer dans les deux cas. J'ai demandé au député de Simcoe-sud de nous dire quel principe il aurait recommandé au comité de suivre dans la discussion de cette question concernant les sauvages. Je lui ai demandé si le comité aurait dû tenir compte de la population sauvage d'Ontario avant d'appliquer la régle concernant la représentation à laquelle les différents comtés de la province auraient droit. Il m'a répondu que le comité n'aurait dû adopter cette manière de voir que dans les cas où les sauvages occupent un canton complet, et qu'il n'y a pas d'autres électeurs dans ce canton. J'ai considéré que c'était là une règle bien extraordinaire à poser. D'après l'honorable député, là où ces sauvages se trouvent réunis dans un seul canton, on aurait dû en tenir compte, tandis que c'est le contraire qui aurait dû avoir lieu dans les comtés où ils sont dix fois plus nombreux, mais se trouvent répandus sur une grande étendue.

Je considère que l'honorable député (M. Barker) a soulevé un argument des plus ingénieux à ce sujet. Il s'est immédiatement aperçu de la difficulté qu'il y avait de tenir compte de cette population sauvage. Il s'est aperçu que si on en tenait compte dans le comté de Brant, avant de déterminer la représentation des comtés d'Ontario, cela aurait pour résultat de priver ce comté d'un représentant et de le placer au nombre des comtés n'ayant droit qu'à un député. Il ne lui était pas facile de contredire le principe posé par l'honorable député de Norfolk-nord, c'est pourquoi il eut recours à l'argument suivant, qui ne manque pas d'habileté : Avant de déterminer le nombre de députés que devront avoir les différents comtés d'Ontario, on devrait tenir compte de la population sauvage, mais du moment que cette répartition est faite, on ne devrait pas en tenir compte dans aucun cas en faisant la division. En d'autres termes, l'argument invoqué par l'honorable député revient à dire que l'on doit en tenir compte lorsqu'il s'agit d'accorder deux représentants à Brant, mais du moment que cette question est décidée, il n'est plus nécessaire de s'en occuper. Il veut bien utiliser ces sauvages pour obtenir un député de plus, mais dès qu'il a deux députés, il ne faut plus lui en parler. C'est là un des principes énoncés par les membres de la gauche, et c'est en se basant sur de pareils arguments qu'ils accusent les libéraux d'avoir manqué de principes en préparant ce remaniement. Presque tous leurs arguments généraux ont la même valeur.

Le député de Norfolk-sud a invoqué un autre genre d'argument. Il a proposé un amendement concernant la péninsule de Niagara. Voyons sur quel principe il a basé cet amendement. Après avoir prononcé un long discours pour expliquer sa proposition, l'honorable député a proposé une résolution ayant pour but de donner au comté de Norfolk, qui a une population de 29,147 ; à celui d'Haldimand, qui a une population de 21,233 ; de Welland, avec 26,818, soit une population totale de 139,338, six représentants au lieu de cinq, tel que proposé par le bill actuel.

L'honorable député (M. Haggart) voudrait-il me dire quel principe contient cet amendement ? Y a-t-il parmi les membres de la gauche un honorable député qui peut le faire ? Le seul principe que l'on soit en droit d'y appliquer, c'est que ce groupe de comtés qui sont si rapprochés les uns des autres a droit d'obtenir un député de plus. Mais si nous en portons l'application un peu plus à l'ouest, à cette partie de la province que connait si bien mon honorable ami (M. Clancy), nous voyons immédiatement quel en serait le résultat. Nous constatons que Lambton avec 56,642 habitants, a droit d'élire deux députés ; que Kent, avec 57,422, a

droit à deux députés ; qu'il en est de même pour Essex avec une population de 58,516. Ces trois comtés ont six représentants pour une population totale de 172,580, soit une unité de représentation de 28,763. Les cinq comtés que le député de Norfolk-sud veut diviser, ont une population totale de 139,338 et cinq représentants, soit une unité de 27,867, tandis que les trois comtés de l'ouest que je viens d'indiquer ont une unité de 28,763. Puisque l'on veut s'en tenir aux principes, et qu'il y a un député à ajouter quelque part, ce second député ne doit-il pas être accordé aux trois comtés qui ont une unité moyenne d'environ 28,763, plutôt qu'aux cinq comtés dont l'unité de représentation n'est que de 27,867 ? Quel principe peut-il y avoir dans ce calcul ? Personne ne peut indiquer un principe applicable à un amendement de cette nature.

En préparant ce remaniement, nous avons l'avantage d'avoir devant nous non seulement le bill lui-même, mais aussi certains amendements proposés. Je crois me rappeler que ces amendements proposés par l'opposition sont au nombre de 22, mais quand il s'est agi de les faire enregistrer, combien d'entre eux ont été soumis à la Chambre ? Le plan d'attaque revêt un caractère général. Il consiste à se servir d'un nombre considérable de qualificatifs exagérés, sans entrer dans la discussion des détails du bill. Jusqu'à présent nous n'avons encore vu que cinq amendements quant à ce qui concerne la province d'Ontario. Quels sont-ils ? Le député de Norfolk-sud a proposé l'amendement dont je viens de donner lecture, et qui s'applique aux cinq comtés de la péninsule de Niagara. Je crois avoir démontré qu'il ne renferme aucun principe important. M. Monk a proposé un amendement concernant les cantons de Clara, de Maria et de Head. Bien qu'on en soit arrivé à une entente sur ce point avec le chef de la gauche (M. Borden), ainsi qu'avec l'honorable député (l'honorable M. Haggart), la Chambre est saisie d'une motion ayant pour objet d'enlever ces trois municipalités à Nipissing pour les replacer dans Renfrew. Le député de Leeds (M. Vrooman) a soumis une motion concernant le comté de Victoria, l'honorable député (M. Richardson) une motion concernant le comté de Grey et l'honorable député (M. Clancy) une autre motion concernant le comté de Kent. Je crois que ce sont là tous les amendements qui ont été soumis à la Chambre. Je ne crois pas avoir autre chose à ajouter, si ce n'est qu'au cours de la discussion les membres de la gauche ont prétendu que les résultats des élections étaient la meilleure preuve que le remaniement de 1882 n'a pas été fait dans le but de porter un coup mortel au parti libéral.

Il est vrai que la députation libérale est sortie plus nombreuse des élections de 1882

M. HYMAN.

qu'auparavant. Mais c'est un fait reconnu que ce changement était le résultat du remaniement qui venait d'avoir lieu, car il y avait dans la province d'Ontario une foule de conservateurs qui étaient convaincus que l'on avait commis une injustice à l'égard du parti libéral et que, à cause de cela, ils abandonnèrent le parti conservateur et votèrent avec leurs adversaires. Je reconnais que le parti conservateur ne retira pas tout le bénéfice qu'il attendait de ce remaniement à l'élection suivante.

Nos adversaires, pour trouver des arguments à opposer au bill, prennent le résultat de la dernière élection, l'appliquent au remaniement actuel et prétendent que le parti libéral remportera telle et telle élection au moyen de ce remaniement. A mon point de vue, ce sont les électeurs d'Ontario qui décideront cette question ; si on peut les persuader que le parti libéral, de propos délibéré, a mutilé la province dans un but politique, le parti libéral n'en retirera pas plus d'avantage que le parti conservateur n'en a retiré en 1882, et les honorables députés de la gauche ne devraient pas se plaindre. Mais si nous ne faisons que remettre les choses dans l'état où elles étaient, si le remaniement, à sa face même, paraît juste, en tenant compte des circonstances et des difficultés qu'il y aurait à surmonter, il pourra fort bien arriver que dans les comtés qu'il a fallu ramener à leur forme première, que le nombre de victoires libérales soient accrues. On ne peut pas s'opposer à cela ; c'est au pays à décider, et, pour ma part, à titre de membre du comité, je suis prêt à m'en rapporter aux électeurs.

M. CHARLTON : Je tiens à donner la preuve d'une affirmation que j'ai faite dans cette Chambre, il y a quelque temps, concernant le résultat du remaniement de 1891. J'ai dit que le "Citizen" d'Ottawa du 19 octobre, 1891, avait publié un relevé des élections précédentes dans Ontario et les autres provinces et j'ai ajouté que ce relevé avait été préparé au moyen de chiffres fournis par M. George Johnson. Grâce à la courtoisie du ministre de la Justice j'ai ici la collection du "Citizen" dans laquelle se trouve ce relevé. Il est publié dans la colonne des articles de fond et se lit comme suit :

M. Johnson, le statisticien fédéral, a fait une analyse exacte et impartiale des rapports officiels de la dernière élection générale du 5 mars et l'a comparée aux rapports des élections de 1887. Ses rapports font voir qu'il y avait 1,132,201 noms sur les listes électorales en 1891, contre 993,914 en 1887, soit une augmentation de 138,287. Le nombre de votes enrégistrés a été de 720,459, contre 725,566, en 1887. Ce qui fait voir que la forte tempête de neige que nous avons eue la veille de la dernière élection générale a causé de très nombreuses abstentions. Voici un relevé par provinces :—

Provinces.	Government.	Opposition.	Majorité du gouvernement.	Majorité de l'opposition.
Ontario	171,595	178,871	. . .	7,276
Québec	97,652	94,063	3,589	.....
Nouvelle-Escosse	36,694	31,131	5,563	.. ..
Nouveau-Brunswick	30,094	23,649	6,445	....
Isle du Prince-Ed	8,994	9,483	.. .	539
Manitoba	10,450	9,059	1,391	... .
Ter. du Nord-Ouest	6,752	3,579	3,578	.....
Columbie Anglaise	6,176	2,267	4,809	.....
Total	368,357	352,102	24,970	7,815

Ceci porte la majorité du gouvernement à 17,155, contre 15,628 qu'elle était en 1887. C'est une augmentation très satisfaisante, si l'on tient compte de la lutte acharnée faite par l'opposition et des moyens peu recommandables auxquels elle a eu recours.

La moyenne des majorités ministérielles était de 478, et la moyenne des majorités libérales. 230. Dans 50 districts électoraux les majorités sont au-dessus de 100, 28 ont élu des candidats ministériels et 22 des candidats de l'opposition.

J'avais dit que le "Citizen" avait publié, le 19 octobre 1891, que la majorité totale du parti libéral dans Ontario était de 7,267. Quant à savoir si ces chiffres sont exacts, je n'en ai rien dit et je n'en dis rien en ce moment.

L'honorable M. HAGGART : J'espère que l'on me permettra de donner des explications, puisque c'est moi qui ai mis en doute les chiffres cités par l'honorable député (M. Charlton), lorsqu'il a déclaré que la majorité des votes avait été donnée en faveur du parti libéral. En réponse à cette prétention de l'honorable député, j'ai cité du "Citizen" du 17 juin 1892, les paroles mêmes qu'il a citées aujourd'hui. D'après M. Mills, la majorité libérale à cette élection était de 7,200. M. Boyle se donna la peine de faire un relevé pour chaque district électoral et il prouva que le résultat total donnait une majorité libérale de 14,662 et une majorité conservatrice de 19,354. Quant à la question de savoir si ces chiffres ont été fournis par M. Johnson, le statisticien, je puis citer un extrait d'un discours de M. Boyle, prononcé avant le discours de l'honorable député sur cette même question :

Je me rappelle que le député de Bothwell (M. Mills) a calculé que les libéraux à la dernière élection, avaient une majorité de 7,200 et il ajoutait que ces chiffres étaient basés sur l'autorité du statisticien du gouvernement. Je suis allé moi-même trouver ce fonctionnaire et je lui ai demandé si cela était vrai. Je lui ai expliqué que j'avais fait le calcul moi-même et que j'avais été incapable d'arriver à ce résultat. Il m'a répondu qu'il ne se rappelait pas avoir préparé ce relevé. Il ajouta qu'il n'avait pas l'intention de préparer des relevés politiques ni de fournir des chiffres indiquant le nombre de votes conservateurs et de votes libéraux.

C'est exactement ce que je pensais.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Il y a quelques mois passés, une question d'ordre m'a empêché de faire les quelques remarques que j'avais à faire concernant ce remaniement. Je profiterai donc de l'occasion qui m'est offerte ce soir. L'orateur qui m'a précédé a prétendu que le remaniement actuel était une mesure équitable. Or, je suis un de ceux qui perdent leurs sièges grâce à ce remaniement. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours prononcé par le premier ministre en soumettant cette mesure à la Chambre, alors qu'il a posé les principes sur lesquels ce remaniement devait être basé.

J'avais conclu de ses remarques que le comté de Cardwell avait une bonne chance de subsister comme comté. Il a prétendu qu'il avait l'intention de réparer les injustices commises par le remaniement de 1882. Or, comme je savais que le comté que je représentais n'avait pas été remanié, et qu'il n'y avait aucune injustice à réparer dans son cas, j'avais l'espoir que le remaniement ne lui serait pas fatal.

Ce comté a été créé en 1867, lors de la Confédération, et ses limites n'ont jamais été modifiées depuis ce temps. Il possède une histoire, et cette seule raison aurait dû suffire pour empêcher les honorables députés de faire disparaître un comté qui a été représenté par un si grand nombre d'hommes distingués dans le passé. Son premier député dans cette Chambre fut l'honorable Thomas Ferguson ; le deuxième, l'honorable John Hillyard Cameron ; puis vint M. Dalton McCarthy, M. Thomas White, ancien ministre de l'Intérieur, M. R. S. White, puis M. William Stubbs et finalement votre humble serviteur, qui fait son possible pour représenter ce comté de son mieux.

Durant les trois dernières sessions que j'ai siégé dans cette Chambre, je me suis efforcé d'être aussi agréable que possible à tous mes collègues, et j'ai évité de dire quoi que ce soit qui fût de nature à les blesser. Le premier ministre a prétendu qu'il allait s'efforcer dans ce bill de rétablir et de maintenir les anciennes divisions. Si le comté de Cardwell n'est pas une ancienne division, je me demande quel peut bien être le comté qui constitue une ancienne division dans le pays ; car il subsiste depuis la Confédération dans son état actuel.

Comme les membres de la droite avaient promis de faire de grandes choses pour les cultivateurs de ce pays s'ils arrivaient au pouvoir, nous nous attendions à beaucoup de leur part sous ce rapport. En parcourant la liste des députés qui ont représenté le comté de Cardwell, dans cette Chambre depuis son origine, je constate que je suis le seul cultivateur qui ait occupé cette position ; et la première fois que ce comté historique est représenté par un agriculteur, il

est rayé de la carte électorale par ce gouvernement libéral qui avait promis de rendre justice à ces mêmes agriculteurs et de tout faire pour eux. Je remarque que plusieurs comtés représentés par des cultivateurs ont à souffrir de ce remaniement. Sur les sept comptés qui se trouve à perdre la province d'Ontario, sept sont représentés par des cultivateurs et un par un homme de profession libérale. C'est-à-dire que grâce à ce remaniement, les membres de la droite ont chassé autant de cultivateurs de l'arène politique qu'ils ont pu le faire, chaque fois qu'ils en ont eu la chance. Je ne crois pas me tromper en disant que le public voudrait voir plus d'agriculteurs dans cette Chambre et moins d'hommes de profession. Il se peut que les premiers n'aient pas autant d'habileté que leurs collègues des professions libérales pour exprimer leurs opinions dans cette Chambre, mais il n'en est pas moins vrai que le peuple de ce pays a tout autant confiance en leur honnêteté et en leur habilité à les représenter qu'en celle des hommes de profession libérale.

C'est la première fois dans l'histoire de ce pays qu'un gouvernement fait une spécialité de faire disparaître les comtés agricoles de la carte électorale, car jamais aucun remaniement antérieur n'a enlevé un aussi grand nombre de représentants de la classe agricole à la province d'Ontario.

Et, chose extraordinaire, bien que ce remaniement soit favorable au gouvernement, il appert que dans tout ce remue-ménage et parmi tous ceux qui se trouvent à perdre ainsi leurs comtés, il ne se trouve qu'un cultivateur libéral, le député de Middlesex-sud (M. McGugan). Mais je suppose que si le gouvernement actuel demeure au pouvoir suffisamment longtemps, il verra à trouver à ce cultivateur un emploi plus rémunérateur que celui de membre de cette Chambre. Mes chances ne sont pas aussi favorables sous ce rapport que les siennes. Mais comme il appartient à la classe des agriculteurs, je n'éprouverai pas de regrets si le gouvernement le récompense généreusement.

M. HOLMES : L'honorable député prétend-il qu'un seul député libéral se trouve à perdre son siège ?

M. JOHNSTON : Un seul agriculteur se trouve à perdre son siège ?

M. HENDERSON : Vous n'êtes pas un agriculteur.

M. HOLMES : Je ne prétends pas être un cultivateur dans le genre de l'honorable député d'Halton (M. Henderson).

M. JOHNSTON : Et je suis heureux que vous ne le soyez pas. Si vous l'étiez, ce serait un malheur de plus pour cette classe de citoyens. Bien que ce comté n'ait jamais été remanié pour les fins fédérales, il l'a été par le gouvernement d'Ontario, et il nous est arrivé plusieurs fois de nous demander où nous étions. Le canton de Caledon, où je demeure, appartenait d'abord au comté de Peel, on le réunit plus tard à celui de Cardwell, en enlevant au comté de Peel deux cantons qui furent annexés à Cardwell. Un matin nous faisions parti de ce dernier comté et le lendemain nous nous réveillions dans celui de Peel. Le remaniement du gouvernement d'Ontario enlève deux cantons au comté de Peel. Plus tard, Caledon fut replacé dans le comté de Peel, et le canton d'Albion resta dans le comté de Caldwell. Si les changements opérés dans ce comté ont été peu nombreux au point de vue fédéral, il n'en a pas été de même au point de vue provincial. Le remaniement provincial en fit à un moment un comté ayant 100 milles de long et à peine trois milles de largeur à un endroit particulier. Malgré cela, on prétend que le gouvernement veut être juste et raisonnable. Mais telle ne sera pas l'opinion des agriculteurs d'Ontario, que le gouvernement semble vouloir traiter selon son bon plaisir, et qui ne paraissent guère exercer d'influence auprès de lui, bien qu'ils soient plus nombreux que toutes les autres classes réunies. Mais quand bien même je parlerais durant six semaines, cela ne rendra pas au comté de Cardwell sa forme primitive.

J'ai entendu le premier ministre nous dire plusieurs fois que si on pouvait lui indiquer des raisons suffisantes pour laisser à un comté sa division actuelle, qu'il n'y toucherait pas. Eh bien, s'il veut appuyer la motion que je vais soumettre à la Chambre, je crois que nous pouvons règler la question de manière à ne pas causer à la classe agricole tout le tort dont elle aura à souffrir sous l'empire du bill actuel. Mais s'il refuse d'appuyer cette motion, il est inutile pour moi de demander à un député de la gauche de l'appuyer, car cela ne servira qu'à faire perdre le temps et à prendre un vote inutilement.

On a beaucoup parlé au cours du présent débat du remaniement inique de 1882, et les membres de la droite ont prétendu que la mesure actuelle n'était pas plus mauvaise. Mais si elle n'est pas plus mauvaise, ils devraient la condamner comme ils ont fait pour le remaniement de 1882.

Prenez, par exemple, la grande ville de Toronto, dont il a été si souvent question, et qui est si bien représentée dans cette Chambre. Si le premier ministre veut bien appuyer ma motion, je suis prêt à proposer qu'on laisse Toronto et les comtés d'York avec leurs limites actuelles, du moment qu'on ne touchera pas à Cardwell. Si les honorables députés ne veulent pas faire cela par considération pour moi, qu'ils le fassent par respect pour la mémoire de ceux qui ont représenté cet ancien comté durant si longtemps.

Le vote est pris sur l'amendement proposé par l'honorable député (M. Haggart).

POUR :

Messieurs

Barker,
Blain,
Boyd,
Clancy,
Clarke,
Earle,
Gilmour,
Gourley,
Hackett,
Haggart,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Johnston (Cardwell),
Kemp,
Lancaster,
LaRivière,
Lefurgey,
Lennox,
Morin,
Osler,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Sherritt,
Sproule,
Tisdale,
Wilson.—28.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,
Beith,
Belcourt,
Bernier,
Blair,
Bourassa,
Bourbonnais,
Campbell,
Charlton,
Christie,
Copp,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Douglas,
Dugas,
Erb,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Gauvreau,
Gibson,
Grant,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
LeBlanc,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
Loy,
Macdonald,
Macpherson,
McCool,
McEwen,
McGugan,
McLennan,
Madore,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Morrison,
Mulock (sir William),
Oliver,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Roche (Halifax),
Ross (Victoria, N.-E.),
Scott,
Stewart,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Thompson (Haldimand et Monck),
Tolmie,
Turgeon.—65.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Calvert,	Taylor,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
Fraser,	Bell,
Guthrie,	Porter,
Cowan,	Pringle,
Parmelee,	Pope,
Wright,	Lavell,
Ross (Ont.),	McGowan,
Mackie,	Rosamond,
Girard,	Léonard,
Gould,	Avery,
Sifton,	Borden (Halifax),
McCarthy,	Broder,
Schell,	Cargill,
Bureau,	Casgrain,
Ross (Yukon),	Cochrane,
Reid (Restigouche),	Ganong,
Geoffrion,	Kaulbach,
Smith (Vancouver),	Kidd,
Russell,	Maclean,
Mignault,	Richardson,
Bickerdike,	Roddick,
Borden (sir F. W.),	Thomson (Grey),
McCreary,	Vrooman,
Cartwright (sir Richard),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Suttherland (Essex),	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Wade,	Smith (Wentworth),
Riley,	McIntosh,
Davis,	Bruce,
MacLaren (Huntingdon)	Alcorn,
Meigs,	Bennett,
Tobin,	Ball,
Costigan,	Birkett,
German,	Brock,
McIsaac,	Calvin,
Brown,	Carscallen,
Wallace,	Clare,
Mackinnon,	Culbert,
Galliher,	Hale,
Champagne,	Kendry,
Beland,	MacLaren (Perth),
Laurier (L'Assomption),	Monk,
Tucker,	Robinson (Northumberland),
Archambault,	Seagram,
Malouin,	Tolton,
Monet,	Wilmot.

L'amendement proposé par l'honorable député (M. Haggart) est rejeté.

M. HACKETT (Prince-ouest) : Appuyé par l'honorable député (M. Lefurgey) je désire proposer l'amendement suivant :

Article 1, ligne 5.—Retranchez " quatre " et insérez " six."

(a.) Le comté de Kings, forme " un district électoral qui s'appelle " le district électoral de King's et élira deux députés.

(b.) Le comté de Prince forme " un district électoral qui s'appelle " le district électoral de Prince et élira deux députés.

(c.) Le comté de Queen's forme " un district électoral qui s'appelle " le district électoral de Queen's et élira deux députés.

Le PREMIER MINISTRE : Je considère que cet amendement doit être rejeté, et qu'il enfreint le règlement, car il est contraire à la constitution. La constitution pourvoit à la représentation basée sur la population entre les provinces. La question que soulève cet amendement a été soumise à la cour Suprême qui a décidé que la province de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que toutes les autres provinces avaient droit au nombre de représentants mentionné dans ce bill. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord stipule que la représentation des autres provinces sera basée sur l'unité de représentation établie dans la province de Québec, et cet amendement se trouve à violer cette disposition de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. LEFURGEY : Je dois dire que ce n'est pas moi, mais bien l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) qui appuie la motion qui est actuellement devant la Chambre. Quand au rappel au règlement que l'on vient de soulever, j'ai compris que lorsque

l'honorable député (M. Hackett) a voulu traiter cette question dans la Chambre, il y a quelque temps, on l'en a empêché, en lui disant qui'l pourrait présenter sa motion lorsque le bill serait soumis en troisième délibération, afin de connaître le sentiment de la Chambre à ce sujet.

M. l'ORATEUR : On a soulevé l'objection que la constitution qui nous régit ne donne droit à l'Ile du Prince-Edouard d'obtenir que quatre députés. La motion propose de lui en accorder six. Je considère que l'honorable député (M. Hackett) ferait mieux de retirer sa motion.

M. LEFURGEY : Cette question n'a pas été décidée d'une manière définitive par le comité, puisque la législature de l'Ile du Prince-Edouard doit en appeler de cette décision au Conseil privé en Angleterre. Je ne crois pas que le parlement fédéral soit lié par la décision rendue par le cour Suprême du Canada sur cette question. C'est pourquoi je considère que nous avons le droit de discuter cette question en ce moment.

M. l'ORATEUR : L'honorable député entend-il insister pour soumettre sa motion ou va-t-il la retirer ?

M. LEFURGEY: Je discute en ce moment l'appel au règlement. J'ai discuté cette question longuement au commencement de la session, et sans vouloir prononcer aujourd'hui un long discours, je considère que la position dans laquelle l'Ile du Prince-Edouard se trouve placée, oblige les représentants de cette île à travailler pour lui obtenir un nombre de représentants raisonnable dans ce parlement.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député est en frais de s'éloigner de la question.

M. LEFURGEY : J'y arrivais. Je crois que lorsque j'ai pris la parole dans une occasion précédente——

M. l'ORATEUR : A l'ordre. Je prirai l'honorable député de bien vouloir s'en tenir à la question d'ordre qu'il a soulevée.

M. LEFURGEY : Je prétends que la décision rendue par la cour Suprême sur cette question ne lie pas le parlement. Le juge en chef a déclaré expressément :

> Il ne s'agit pas ici d'un cas ordinaire. Ce n'est pas un jugement que nous rendons, c'est une simple opinion que nous exprimons. Cette opinion n'oblige personne.

Puisqu'il ne s'agit là que d'une simple expression d'opinion de la part de la cour Suprême, je dis que nous sommes en droit de demander à la Chambre de se prononcer sur la question de savoir si l'Ile du Prince-Edouard a droit à six députés. C'est là, il me semble, un excellent sujet de discussion, et avec votre permission, M. l'Orateur, je continuerai mes remarques.

M. l'ORATEUR : On en a appelé au règlement, et ce point doit être réglé avant que l'honorable député puisse continuer ses remarques. Si la motion n'est pas régulière, il est inutile que l'honorable député continue son discours.

M. SPROULE : Puisque cette décision ne constitue qu'une simple expression d'opinion de la part de la cour Suprême, je prétends qu'elle ne lie pas le parlement, et que la province peut en appeler de cette décision. Nulle expression d'opinion de la part de la cour Suprême ne peut avoir pour résultat de modifier ou de changer les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Le PREMIER MINISTRE : L'appel au réglement est le suivant : l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord stipule qu'après chaque recensement on fera un remaniement des districts électoraux basé sur la population, la population de la province de Québec servant de base à l'unité de représentation. L'honorable député n'ignore pas que le recensement a été fait, et que d'après ce recensement l'Ile du Prince Edouard n'a plus droit qu'à quatre députés.

M. SPROULE : J'avais toujours compris qu'il existait une disposition particulière concernant l'Ile du Prince-Edouard ?

Le PREMIER MINISTRE : La population de l'Ile du Prince-Edouard prétend qu'en vertu de cette disposition particulière de la loi, on ne doit pas diminuer le nombre de ses représentants. Je me contenterai de faire remarquer à ce propos que lors des deux remaniements précédents cette île a perdu deux députés. De six leur nombre a été réduit à quatre. Lorsque cette réduction a eu lieu, aucune protestation ne s'est fait entendre de la part de l'Ile du Prince-Edouard. Nous avons soumis cet acte de 1903 à la cour Suprême et ce tribunal, au lieu de prononcer une décision, s'est contenté d'exprimer une opinion devant servir à la gouverne du parlement. L'honorable député met en doute la valeur de cette décision. Notre conduite est en tous points conforme aux règlements du parlement. Mon honorable ami prétend qu'il existe une exception en faveur de l'Ile du Prince-Edouard, mais on a enfreint cette exception dans deux circonstances antérieures.

L'honorable député a invoqué comme dernier argument le fait que l'on a l'intention d'en appeler au conseil privé de cette décision. Jusqu'à présent il n'y a pas encore eu d'appel de cette nature, et, comme question de droit, cet appel n'existe pas. Il peut y avoir un appel de grâce, si les membres du conseil privé jugent à propos de l'accorder. L'honorable député voudrait que nous accorderions à l'Ile du Prince-Edouard deux députés de plus que le parlement a le droit de le faire, car il ne s'agit pas ici d'exercer un pouvoir discrétionnaire, notre conduite

est réglée par les termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. SPROULE : L'opinion exprimée par la cour Suprême ne décide rien.

Le PREMIER MINISTRE : L'acte stipule que la représentation devra être basée sur la population, et cela ne souffre pas d'objection. Ce même article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord accorde quatre députés à l'Ile du Prince-Edouard. Cette province invoque une exception en sa faveur, mais la cour Suprême a déclaré que cette exception que l'on invoque n'existe pas.

M. SPROULE : La seule raison que l'on puisse faire valoir à l'encontre de la prétention de la population de l'Ile, c'est qu'elle a consenti à laisser diminuer le nombre de ses représentants après le dernier recensement décimal.

M. l'ORATEUR : Comme il est maintenant près de six heures, et que j'entretiens quelques doutes au sujet de l'appel au règlement que l'on vient de faire, je déclare qu'il est six heures.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. l'ORATEUR : Lorsque nous avons suspendu la séance à six heures, on avait fait un appel au règlement et il s'agissait de savoir si la motion soumise par l'honorable député (M. Hackett) était régulière. L'objection que l'on a soulevée à l'encontre de cet amendement est aussi importante que difficile à résoudre, et je regrette de ne pas avoir eu plus de temps à ma disposition pour étudier la question. Il ressort de ce qui a été dit dans cette Chambre, que le parlement n'est pas revêtu de l'autorité législative nécessaire pour accorder à l'Ile du Prince-Edouard le nombre de représentants demandé au moyen de cet amendement, et la cour Suprême ayant été consultée à ce sujet, a déclaré que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne donnait pas droit à cette province d'obtenir plus de 4 représentants. La motion qui a été faite est donc contraire à la loi du pays et à la constitution. La règle 37 des règlements de la Chambre des communes permet à l'Orateur de déclarer irrégulière toute motion contraire aux règlements et aux privilèges du parlement. Il existe un doute sérieux quant à la question de savoir si les règles et règlements de la Chambre permettent à l'Orateur d'intervenir de sa propre autorité et de déclarer irrégulière et contraire au règlement une motion de cette nature. May, à la page 331, s'exprime comme suit :

Mais il peut se présenter des cas douteux, au sujet desquels les règles de la Chambre sont obscures, tombées en désuatitude, on ne s'appliquant pas absolument au point en litige ; lorsque l'Orateur, ne trouve rien pour se guider, il soumet la question à la décision de la Chambre.

Je suis d'avis, dans les circonstances, que vu les doutes sérieux qui peuvent exister sur l'irrégularité de la motion soumise par le député de Prince-ouest, que je dois laisser à la Chambre le soin de décider si cette motion est irrégulière ou non, et si elle doit être acceptée ou non.

M. HACKETT : M. l'Orateur, il est dit dans mon amendement que l'Ile du Prince-Edouard a droit à six représentants dans cette Chambre. Je voudrais que le parlement se prononcerait sur cette question, et dirait si oui ou non, nous avons droit à six députés. J'ai déjà exprimé ma manière de voir à ce sujet, et j'ai l'espoir que le parlement va trouver moyen de donner six représentants à l'Ile du Prince-Edouard au lieu de quatre.

M. l'ORATEUR : La question est sur l'amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, je ne puis comprendre comment la Chambre pourrait s'occuper de cette question dans le moment. Le député de Prince-ouest (M. Hackett) n'ignore pas qu'il est stipulé dans notre constitution, que l'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération avec six représentants, mais que cette représentation de la province devait être répartie de temps à autre conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Le mot remaniement doit certainement vouloir dire que les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britanique du Nord s'appliqueront à l'Ile du Prince-Edouard comme aux autres provinces.

Il veut également dire qu'après chaque recensement la représentation de la province devra varier, augmenter ou diminuer suivant que le c hiffre de sa population aura diminué ou augmenté. C'est là l'interprétation que l'on donnait à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dès 1891, alors que sir John Thompson, qui était ministre de la Justice, décida que la représentation de l'Ile du Prince-Edouard devait être réduite de six à cinq députés. Ceux qui siégeaient dans la Chambre à cette époque étaient tellement convaincus que la conclusion à laquelle en était arrivé sir John Thompson, était exacte, que l'objection ne fut jamais soulevée. De plus, lorsque la question revint sur le tapis et que nous eûmes à l'étudier au sujet du remaniement des comtés, les représentants de l'Ile du Prince-Edouard proposèrent de soumettre la question à la cour Suprême afin d'obtenir une décision finale, ce qui eut lieu du consentement mutuel des deux parties.

C'est en se basant sur l'article 37 de l'Acte concernant la cour Suprême que la question fut soumise à ce tribunal, et l'on décida que le précédent établi en 1891 était bon, que

l'Ile du Prince-Edouard devait être traitée comme n'importe quelle autre province et que sa représentation devait être réduite au nombre de députés mentionné dans ce bill, c'est-à-dire, quatre.

J'ai entendu dire par un député qui représente un des comtés de l'Ile du Prince-Edouard,—je ne me rappelle plus lequel—que cette décision n'est pas obligatoire, et que c'était là la prétention du juge en chef de la cour Suprême. Comme cet honorable député n'a peut-être pas beaucoup d'expérience dans les affaires de la cour Suprême, je tiens à lui faire remarquer que le juge en chef de cette cour n'a fait que suivre un précédent établi par lui-même longtemps auparavant dans une cause où il s'agissait de faire franchir la frontière du Manitoba à un chemin de fer alors qu'il a pris sur lui de déclarer que l'opinion émise par la cour Suprême ne liait personne. C'est là l'opinion personnelle du juge en chef. Mais ce n'est pas et cela n'a jamais été l'opinion de la cour. Je tiens à déclarer en ma qualité de ministre de l'Intérieur, que la cour Suprême a été instituée par un acte de ce parlement, et que, par conséquent, elle est soumise à la juridiction de ce parlement, et si ce dernier décide de faire quelque chose tendant à déterminer la juridiction de cette cour, il n'entre pas dans l'esprit de la loi que ce tribunal peut s'arroger le droit de dire que le parlement n'a pas l'autorité voulue pour en agir ainsi.

La cour Suprême existe grâce à notre permission. C'est nous qui l'avons créée, nous avons décidé qu'elle aurait une certaine juridiction à exercer et certaines fonctions à remplir, et c'est le parlement qui est l'autorité suprême. En autant que la cour Suprême y est concernée, je tiens à dire en justice pour les autres juges, que c'est là l'opinion personnelle du juge en chef. Ce n'est pas une opinion nouvelle, car il l'a déjà exprimée dans la cause que j'ai mentionnée il y a un instant. A mon avis, c'est l'interprétation adoptée par sir John Thampson qui est la bonne. J'approuve entièrement l'opinion émise par la cour Suprême ; c'est-à-dire, que dans les conditions actuelles l'Ile du Prince-Edouard a droit à quatre députés. Je vais même plus loin et je dis que non seulement elle a droit à quatre députés, mais qu'il n'est pas plus au pouvoir de ce parlement de lui en accorder un plus grand nombre qu'il serait en son pouvoir d'accorder à la province de Québec un nombre de députés plus considérable que celui qui est établi par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, sans revenir sur la question de la représentation de toutes les provinces.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. l'Orateur, je ne voudrais pas même songer à émettre une opinion sur l'appel au règlement qui a été soulevé et au sujet duquel vous n'avez vous-même osé vous prononcer, malgré toute votre expérience et vos connaissances légales. Cependant, je me permettrai de dire un mot à ce sujet. Ne serait-il pas inconséquent, pour ne pas dire ridicule de notre part, de voter sur une motion qui, même en étant adoptée, serait sans rapport ?

Je considère que nous sommes tous sous l'impression qu'une motion de cette nature serait inconstitutionnelle. C'est donc là une raison que nous devons considérer comme suffisante pour nous obliger à déclarer qu'elle est irrégulière, et qu'elle ne doit pas être traitée de la manière dont elle a été soumise à la Chambre ce matin.

M. OSLER: Mon honorable ami de Prince-ouest (M. Hackett) a prétendu que la province avait l'intention d'interjeter appel. Cet appel est-il possible? C'est un simple renseignement que je demande. L'explication que vient de fournir le ministre de la Justice me paraît exacte. Peut-il exister un appel?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La décision rendue par la cour Suprême est finale, en autant qu'il est au pouvoir de ce parlement de donner ce caractère au jugement d'une cour de juridiction fédérale, mais il ne faut pas oublier que dans l'exercice de ses prérogatives le Conseil privé a toujours le droit de conseiller à Sa Majesté d'autoriser tout sujet ou toute province à en appeler, et sur demande qui lui en serait faite, le Conseil privé pourrait accorder un appel, mais cela ne pourrait se faire qu'à titre de faveur. Au point de vue de notre loi, cet appel est final, cependant, une demande à cet effet étant adressée au Conseil privé d'Angleterre, ce dernier pourrait permettre d'en appeler à Sa Majesté, mais aucune demande de cette nature n'a été soumise, et pareille permission n'a pas été accordée.

M. CLARKE : Supposons maintenant que le Conseil privé accorde à la province de l'Ile du Prince-Edouard la permission d'en appeler, qu'il entende la cause et qu'il soutienne la prétention de la province, qu'arriverait-il ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le résultat serait qu'il nous faudrait modifier la loi. Ce serait notre devoir de le faire, le Conseil privé est l'autorité suprême.

M. BARKER : Si, comme le propose le ministre de la Justice, nous suivions la ligne de conduite qui nous a été tracée par la cour Suprême, et que la province en appelât de cette décision au Conseil privé, en Angleterre, il se peut que cet appel ne soit pris en considération que dans un an ou deux ; dans l'intervalle, la Chambre, pour se conformer à la décision de la cour Suprême, accorderait quatre députés à l'Ile du Prince-Edouard, et, plus tard, il pourrait arriver que la décision rendue par le tribunal de dernière instance déclarerait que nous nous sommes trompés et que cette province a droit à six députés, de sorte que durant cette période la Chambre se serait trouvée irrégulièrement constituée.

La question me paraît très importante. Je n'ai pas l'intention de mettre en doute un seul instant l'argument invoqué par le ministre de la Justice, seulement je prévois les difficultés sérieuses qui pourraient résulter de la décision que nous pourrions prendre, si, nous basant sur l'opinion émise par la cour Suprême du Canada, nous déterminions le nombre des représentants que devra avoir chaque province, et que plus tard la décision rendue par le Conseil privé était à l'effet que tout ce que nous avons fait est irrégulier, que plusieurs provinces ont obtenu une représentation à laquelle elles n'avaient pas droit, tandis que d'autres n'ont pas obtenu celle à laquelle elles avaient droit. Je me demande quelle confusion cela créerait dans notre législation.

Le ministre de la Justice nous dit, probablement avec raison, que le parlement est le tribual suprême du Canada. Mais je me permets de lui demander dans quelle position nous nous trouverons si nous, qui constituons le tribunal suprême, après avoir pris l'avis de la cour Suprême, nous nous décidons à agir, et que plus tard le Conseil privé vient déclarer que la cour Suprême s'est trompée? Nous ne pouvons considérer la décision rendue par ce tribunal comme finale dans les circonstances énoncées par l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett). Il semble être admis que cette décision n'est pas finale, on est en frais d'en appeler, et l'on nous demande de nous en occuper aujourd'hui dans cette Chambre comme si elle avait été décidée en dernier ressort.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Barker) ne doit pas oublier qu'il n'y a pas d'appel, qu'il n'y a pas même une demande de faite à cet effet, et, en autant que la Chambre est informée, il se peut que cette permission d'en appeler ne soit jamais demandée. Allons-nous laisser les choses dans le *statu quo* durant un an ou deux, en attendant que le Conseil privé décide si cette province a droit d'en appeler ou non ?

M. BARKER : C'est là une des difficultés que je prévois. Le ministre de la Justice prétend que quelque soit la décision rendue par aucune cour de justice au Canada, le parlement est l'autorité suprême. Mais en supposant que ce tribunal suprême se trouve à différer d'opinion avec la cour Suprême du Canada, dans quelle position nous trouvons-nous ? Si nous constituons l'autorité suprême, allons-nous nous laisser guider par l'opinion de la cour Suprême du Canada, que cette opinion soit juste ou non ? Le ministre de la Justice prétend qu'il n'y a pas d'appel. Il existe certainement un droit d'appel, et le représentant de l'Ile du Prince-Edouard nous dit que la permission d'en appeler a été demandée. Je considère que nous allons nous placer dans une position bien difficile si ce bill est adopté, et que nous établissions, pour les dix années à venir, un système de représentation qui, d'après notre constitution, pourra être absolument faux. Ce que nous déciderons aujourd'hui fera loi pour les dix années à venir, simplement parce que, comme l'a fait remarquer le ministre de la Justice, ce parlement est le tribunal suprême. Il nous est loisible de décider que l'Ile du Prince-Edouard n'a droit qu'à quatre députés, mais le Conseil privé, en Angleterre, décidera peut-être que nous nous sommes trompés et que l'Ile du Prince-Edouard a droit à six représentants, et quand bien même nous reconnaîtrions notre erreur, la représentation telle qu'établie devra continuer d'exister jusqu'à la fin de la présente décade.

Pour toutes ces raisons, il est bien évident que cette question mérite d'être prise en sérieuse considération par l'honorable ministre, et qu'elle ne doit pas être décidée à la hâte. Elle a été soulevée dans cette Chambre au sujet d'un appel au règlement, et elle mérite de recevoir plus d'attention que nous pouvons lui en accorder sous l'impulsion du moment. Le président de cette Chambre hésite lui-même à se prononcer sur la question et à décider l'appel au règlement ; malgré cela, on nous demande, sans aucune avis préalable, de procéder avec cette mesure et de décider quelle sera la représentation de cette province pour les dix années à venir. Je ne prétends pas établir que notre prétention est exacte, je cherche seulement à démontrer que la question est très importante, qu'elle offre de nombreuses difficultés sous tous les rapports, et qu'elle a besoin d'être étudiée un peu plus longuement qu'il nous est possible de le faire sous l'impulsion du moment, et cela principalement lorsque le président de cette Chambre hésite lui-même à décider la question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que l'on ferait bien de proposer le remède à apporter au mal. Quelle étude pourrons-nous faire qui nous permettra de remédier à ces difficultés. Mon honorable ami (M. Barker) a mal interprété ce que j'ai dit concernant notre pouvoir et notre autorité. Ce pouvoir et cette autorité que nous possédons sur la cour Suprême du Canada sont absolus, mais il n'en est pas ainsi lorsque nous voulons donner une interprétation déterminée à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Nous ne pouvons ni toucher, ni amender, ni modifier cet acte en aucune manière. Mais il existe une disposition spéciale qui nous permet de soumettre les questions constitutionnelles comme celle-ci à le cour Suprême. Le parlement canadien a statué par l'article 71 de l'acte concernant la cour Suprême, que :

> Le jugement de la cour Supérieure sera, dans tous les cas, définitif, et nul appel ne pourra être interjeté d'aucun jugement ou ordre de la cour Suprême, devant aucune cour d'Appel établie par le parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande à laquelle il peut être

ordonné de porter des appels ou pétitions à Sa Majesté en conseil.

De sorte que, en autant que nous y sommes concernés, le parlement a déclaré que la décision rendue par la cour Suprême était définitive. Mais il n'en est pas moins vrai que le droit possédé par tout sujet britannique d'en appeler à Sa Majesté, continue nécessairement d'exister. Nous avons statué que le jugement de la cour Suprême serait définitif dans un cas de cette nature, mais nous ne pouvons enlever à un sujet anglais le privilège qu'il possède d'en appeler directement à Sa Majesté. Ce droit, l'Ile du Prince-Edouard peut s'en prévaloir comme n'importe quel particulier. Seulement, je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami que décision a été rendue dans le mois de mai dernier, et il n'y avait rien qui empêchait la province de l'Ile du Prince-Edouard d'adresser une pétition à Sa Majesté lors des sessions du Conseil privé qui ont eu lieu dans les mois de juin, juillet et août derniers. Cependant, la province n'a pas jugé à propos de le faire.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la durée de ce délai d'appel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette question est laissée à la discrétion du Conseil privé. Les avocats étaient sous l'impression que cette limite avait été fixée à six mois. C'était là notre opinion de la province de Québec ; mais l'été dernier le Conseil privé a permis qu'on lui soumette une pétition demandant la permission d'en appeler d'un jugement onze mois après qu'il eût été rendu.

Par conséquent, bien que la limite extrême jusqu'à présent ait été d'un an, Sa Majesté peut prendre connaissance, quand bon lui semble, de toute plainte que peut juger à propos de lui soumettre un de ses sujets, et lui permettre d'en appeler. Si une fois que la cour Suprême s'est prononcée, nous devions nous croiser les bras et attendre qu'il plaise à ces personnes de s'adresser au Conseil privé, où cela nous mènerait-il ? Comment pourrions-nous légiférer?

M. SPROULE : L'honorable ministre établit-il une différence entre le fait de soumettre une question à la cour Suprême pour obtenir son opinion, et un procès entre une province et le gouvernement fédéral qui est porté en appel devant la cour Suprême ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De quelle manière ?

M. SPROULE : Il me semble que l'acte permet au gouvernement d'obtenir l'opinion de la cour Suprême sur la constitutionnalité de toute mesure soumise à la Chambre ; et je crois me rappeler de la discussion qui a eu lieu dans la Chambre à ce sujet, que M. Blake, M. Mills et d'autres députés ont prétendu que l'on pouvait difficilement considérer l'opinion émise dans un pareil cas comme constituant une décision de la cour, une décision qui aurait le même effet que celle qui serait rendue dans le cas d'un appel porté devant cette cour, dans une cause entre une province et les autorités fédérales.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il existe deux genres différents d'appels de cette nature. L'Exécutif peut d'abord soumettre à la cour Suprême toute question au sujet de laquelle il juge à propos de la consulter, et cette dernière, après avoir entendu la cause, fait connaître son opinion à l'Exécutif. A part cela, elle peut soumettre à deux juges de la cour Suprême tout projet de loi d'intérêt privé, afin d'obtenir leur opinion sur la question. Nous avons donc là deux genres d'appel absolument distincts. Dans un cas comme celui-ci, nous aurions pu légiférer sans nous occuper de l'Ile du Prince-Edouard ; mais comme cette province éprouvait des doutes sur le droit que nous pouvions avoir de légiférer dans le sens que nous voulions le faire, et insistait pour que la question fut soumise à la cour Suprême, afin d'obtenir une décision finale, nous nous rendîmes à sa demande, bien que n'étant pas obligés de le faire. Si la constitution de ce pays nous eût permis d'accorder à l'Ile du Prince-Edouard les six députés qu'elle prétend avoir droit d'obtenir, nous l'aurions fait avec plaisir ; et nous avons insisté auprès de la cour Suprême pour qu'elle adopte cette manière de voir, si la loi lui permettait de le faire.

Mais la cour Suprême ayant décidé que l'Ile du Prince Edouard se trouve dans la même situation que plusieurs autres provinces et qu'elle n'a droit qu'à la représentation proportionnelle à sa population, force nous est bien de nous conformer à cette décision, sous peine de commettre une injustice envers les autres provinces. Comment pourrions-nous justifier notre attitude envers la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et Ontario, si nous traitions l'Ile du Prince-Edouard à cet égard différemment des autres provinces ?

M. CLARKE : Est-ce que les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard ne prétendent pas qu'à l'époque de l'admission de cette province dans la Confédération, il est intervenu une convention relativement à leur représentation dans cette Chambre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard prétendent qu'il est intervenu quelque convention privée entre l'Ile du Prince-Edouard et les autorités impériales. Quant au Canada lui-même, ces négociations ne l'intéressent pas ; nous ne sommes liés que par la convention qui a été réellement conclue. Lorsque deux individus s'abouchent et font un marché, l'un d'eux peut prétendre qu'il a été fait certaines promesses ; et lorsqu'il s'agit de décider des stipulations contenues dans le contrat, c'est le document écrit qui fait foi. Relativement à l'Ile du Prince-

Edouard il faut donc consulter la loi de l'Amérique Britannique du Nord qui décrète :

La population de l'Ile du Prince-Edouard s'étant accrue de quinze mille âmes et au delà depuis l'année 1861, l'île sera représentée dans la Chambre des communes par six députés.

Puis la loi ajoute :

Le représentation sera remaniée de temps à autre sous l'empire des dispositions de la loi de l'Amérique Britannique du Nord.

Tout le débat roule sur l'interprétation du mot "remaniement".

M. LEFURGEY : Lorsque l'Ile du Prince-Edouard entra dans la Confédération, elle comptait 95,857 habitants, ce qui ne lui donnerait droit qu'à cinq représentants dans la Chambre des communes Pourquoi donc lui en a-t-on donné six ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La réponse se trouve dans le paragraphe que je viens de citer; si la province en question a obtenu plus de députés que de droit, c'est que sa population s'était accrue de quinze mille âmes et au delà depuis l'année 1861. Il faut se rappeler que la représentation doit être remaniée. Quel est le sens du mot "remaniement" relativement à la représentation ?

M. HACKETT : J'attends l'explication du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce serait peine inutile que de revenir sur ce débat. J'ai déjà exposé mon avis et j'ajoute que mon interprétation de cette loi est conforme à celle que lui a donnée le ministre de la Justice en 1891, interprétation confirmée depuis cette époque par la cour Suprême du Canada.

L'honorable M. HAGGART : Mon honorable collègue (M. Sproule) a fait observer qu'il y a deux genres de questions qui peuvent être soumises à la cour Suprême ; d'abord, on peut lui demander son avis au sujet d'une matière sur laquelle il surgit des doutes relativement à la juridiction de ce parlement. L'honorable député a demandé si, en pareilles circonstances, on peut interjeter appel au Conseil privé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, il n'y a pas d'appel.

L'honorable M. HAGGART : C'est aussi mon avis. Le parlement a adopté une loi dans le but d'obtenir l'avis de la cour Suprême, pour notre gouverne dans nos délibérations. Je ne saurais dire, si nous avons simplement soumis une question ou si nous nous sommes présentés devant le tribunal, à titre de partie litigante.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous nous sommes entendus avec l'Ile du Prince-Edouard pour soumettre la question à la cour.

L'honorable M. HAGGART : En pareilles circonstances, le Conseil privé, je suppose, pourrait exercer sa juridiction d'appel, bien que le bill à l'étude déclare que l'Ile du Prince-Edouard aura quatre députés. Nous ne saurions législativement porter atteinte ni au droit d'appel ni aux prérogatives de la couronne.

A l'époque de son admission dans la Confédération, l'Ile du Prince-Edouard a obtenu six députés, et au recensement effectué à la période décennale suivante, il n'était pas survenu de modification dans le chiffre de sa population, proportionnellement à celle de la province de Québec. Faut-il aujourd'hui diminuer sa représentation sous prétexte qu'elle n'avait pas droit d'après le chiffre de sa population, aux six représentants qu'elle a obtenus à l'époque de son entrée dans la Confédération ?

M. BARKER : Le ministre de la Justice n'a sans doute pas bien saisi l'objection que j'ai formulée. Il affirme a bon droit que le pays est régi par une constitution écrite et que nous ne saurions nous en départir. Nous sommes autorisés législativement à demander l'avis de la cour Suprême du Canada, et cela pour notre gouverne, mais le parlement est le tribunal qui décide la question en dernier ressort. Nous pouvons interjeter appel d'un jugement de la cour Suprême au plus haut tribunal judiciaire de l'Empire. Voici l'objection que j'ai soulevée : Si le parlement est saisi de la queston et que monsieur l'Orateur, usant de sa discrétion, décide qu'il n'y a pas lieu de la discuter, je prétends que se serait là une attitude grosse de dangers. En effet, prétendre que M. l'Orateur a le pouvoir de nous priver du droit de discuter une question, après que la cour Suprême a émis son avis sur un point se rattachant à la constitution, ne serait-ce pas là une théorie fort dangereuse ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas émis pareil avis.

M. BARKER : Voilà l'objection que j'ai soulevée. Il ne s'agit pas, strictement parlant, d'une question de règlement. Même en admettant toutes les objections soulevées par le ministre de la Justice et toutes les difficultés qui peuvent découler d'une décision erronée, je prétends que lorsqu'il s'agit de délibérer sur les moyens de remédier à ces difficultés, il n'appartient pas à l'Orateur de décider la chose comme question de règlement, mais que c'est à la Chambre qu'il incombe de délibérer la question. Nous pourrions mûrement délibérer ici s'il n'est pas urgent d'attendre la décision du suprême tribunal judiciaire. Advenant que la cour Suprême aurait décidé que l'Ile du Prince-Edouard a droit d'obtenir six députés, et que le gouvernement, croyant cette décision erronée, aurait interjeté appel au Conseil privé, et que M. l'Orateur déciderait, sur les entrefaites, que la cour Suprême ayant déclaré que l'Ile du Prince-Edouard a droit à six représentants, toute proposition

tendant à n'accorder à cette province que quatre députés est contraire au règlement, alors toutes les difficultés que j'ai indiquées surgiraient infailliblement.

Il est possible que ces difficultés se présentent quand même, mais à mon avis, l'Orateur n'a pas le droit d'étouffer la discussion de pareille question. Le parlement pourrait délibérer s'il est sage et utile de se conformer, oui ou non, à la décision de la cour Suprême. Nous pourrions décider qu'il est fort dangereux de mettre au rancart les avis de ce tribunal et d'affirmer que la province n'obtiendra que quatre députés, lorsque la cour Suprême a décidé qu'elle a droit d'en obtenir six ; mais, indubitablement, il n'appartient pas à l'Orateur de se prononcer sur cette question. Il ne s'agit point ici d'une question de règlement, mais d'une question qui est du ressort du parlement, et en pareilles circonstances, le ministre de la Justice a le devoir de faire connaître au parlement les difficultés et les dangers qui pourraient découler d'une initiative imprudente prise par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me semble, M. l'Orateur, que l'honorable député se méprend sur le sens de votre décision. Vous avez décidé qu'en raison des doutes qui ont surgi et que vous partagez vous-même, vous ne vouliez pas assumer la responsabilité de déclarer cette motion hors d'ordre. Vous n'avez pas décidé que, parce que la cour Suprême a émis un certain avis, cette motion est contraire au règlement. Tout au plus avez-vous fait allusion à cette décision, incidemment. Pour mon propre compte, je l'avoue, s'il m'était possible, d'aider, par mes actes ou mes paroles, l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard à obtenir deux députés supplémentaires pour cette province, je le ferais de grand cœur.

M. LEFURGEY : Je dirai au ministre par quel moyen il peut nous venir en aide.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, s'il m'était possible d'empêcher, par mes actes ou mes paroles, l'abaissement du chiffre de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard, je le ferais de grand cœur. Je prêterais tout aussi volontiers mon concours dans ce sens au Nouveau-Brunswick et à la province d'Ontario. Il est regrettable que lorsque les pères de la Confédération ont posé les assisses de notre loi organique, ils n'y aient inséré quelque disposition qui aurait paré à l'abaissement du chiffre de la représentation de ces provinces ; il est regrettable, dis-je, qu'ils n'aient pas pourvu à un remaniement juste et équitable par le relèvement du chiffre de la représentation des autres prvinces, sans abaisser celui de la représentation des petites provinces, qui sont les principales intéressées, bien que le principe s'applique aussi à Ontario.

La petite province de l'Ile du Prince-Edouard, prend un vif intérêt à la question et ne l'envisage même pas sans un certain sentiment de jalousie. Sa représentation qui se composait de six députés, à l'origine, a été abaissée à cinq et elle se trouve réduite à quatre aujourd'hui.

Il n'est donc pas étonnant que les députés et les citoyens de cette province éprouvent une certaine anxiété et désirent, si la chose est possible, empêcher cette réduction. Cependant, se basant sur l'avis du ministre de la Justice et d'autres avocats éminents consultés sur la question, le gouvernement a décidé qu'il fallait effectuer cette réduction. La cour Suprême, consultée à cet égard, s'est aussi prononcée dans ce sens, d'une voix unanime, et tant que ce jugement est en vigueur, force nous est bien de le respecter. Si l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard obtient deux députés, le député de Grey-est (M. Sproule) proposera qu'Ontario en obtienne six, et moi-même je proposerai d'en accorder deux à la Nouvelle-Ecosse. Si la question est décidée, à la majorité des avis, par le parlement, tout s'arrangera à l'amiable. Mais après être allés aux renseignements aux sources les plus autorisées, nous avons décidé, qu'au point de vue du droit et de la constitution, il nous serait impossible d'accorder ces six députés à l'Ile du Prince-Edouard, et en pareilles circonstances, je l'espère, l'honorable député comprendra que si le gouvernement ne se range pas à son avis, ce n'est nullement par manque de générosité envers l'Ile du Prince-Edouard, mais parce que la loi nous en fait un devoir.

M. LEFURGEY : La situation de l'Ile du Prince-Edouard n'est pas analogue à celle d'Ontario, de Québec ou de toute autre province. Les députés de l'Ile du Prince-Edouard ne viennent pas demander des faveurs à la Chambre ; ils affirment que la province a droit d'obtenir six députés sous l'empire des dispositions de la loi de l'Amérique Britannique du Nord. De 1867 à 1873, la province a refusé d'entrer dans la confédération parce que, à chaque conférence, elle demandait en raison de sa situation spéciale, qu'on lui accordât six députés à la Chambre des communes. Voilà un point hors de tout doute. Au point de vue du droit, le ministre de la Justice ne se rallie pas à l'avis de la législature de l'Ile du Prince-Edouard à cet égard. La question a donc été soumise à la cour Suprême sous l'empire de la loi des cours Suprême et de l'Echiquier, amendée par l'acte 54-55 Vic., chapitre 25, amendant la loi 135 des statuts revisés relative aux cours Suprême et de l'Echiquier. Voici la question qui a été soumise à la cour :

Bien que la population de l'île du Prince-Edouard, constatée au recensement de 1901, si on la divise par l'unité de représentation obtenue divisant par le nombre 65 la population de Québec, soit insuffisante pour donner à cette province six représentants dans la Chambre des Communes du Canada, est-ce que sous l'empire de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et de ses amendements, ainsi que des termes de l'union de 1873 relatifs à l'admission de cette province dans la confédéra-

tion, la représentation de l'Ile du Prince-Edouard dans la Chambre des communes du Canada est sujette à être réduite au-dessous du chiffre six, qui est le nombre de députés accordés à cette province aux termes de l'union de 1873 ?

Voilà la question soumise à la cour Suprême. Comme le ministre de la Justice l'a déclaré, le juge en chef, de concert avec ses collègues, a décidé que l'Ile du Prince-Edouard n'a pas droit à six députés ; mais il a ajouté qu'il n'exprimait qu'un simple avis, sans prétendre prononcer un jugement qui lie le parlement. Si je ne me trompe, la législature de l'Ile du Prince-Edouard devait interjeter appel au Conseil privé et le premier ministre nous a dit l'autre jour, qu'elle se pourvoiera en appel. L'objection soulevée par le député de Bothwell (M. Clancy) est donc bien fondée. Il existe un doute grave sur l'interprétation de la loi de la Confédération de 1873, relativement à la question de savoir si l'Ile du Prince-Edouard a droit à six députés. Il ne semble guère équitable que sa députation soit réduite à quatre représentants, pendant que cet appel est soumis au Conseil privé qui ne rendra peut-être sa décision que dans quelques années. Le gouvernement peut remédier à la situation, en accordant six députés à l'Ile du Prince-Edouard. Voici la teneur de l'article qui accorde six députés à l'Ile du Prince-Edouard :

Que la population de l'île du Prince-Edouard s'étant accrue de 15,000 âmes ou au delà depuis l'année 1861, l'île devrait être représentée dans la Chambre des communes du Canada par six députés.

Les représentants de l'Ile du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral ont établi cette stipulation, sachant que la population de l'Ile atteignait à cette époque le chiffre de 95,857. Ils n'ont point tenu compte de l'unité de représentation qu'on obtient en divisant la population de Québec par 65, mais évidemment ils voulaient que l'Ile du Prince-Edouard eût six députés à perpétuité, et cela en raison de son isolement et des circonstances particulières où elle se trouvait. Les délégués comprenaient parfaitement et firent observer que l'Ile du Prince-Edouard, à leur avis, ne marchait pas du même pas que les autres provinces, et que si elle abandonnait son droit à l'autonomie, elle demandait en retour qu'on lui garantît certains droits dans cette Chambre. A mon avis, le reste de l'article,——

—la représentation sera remaniée de temps à autre sous l'empire des dispositions de la loi de l'Amérique Britannique du Nord.

——ne s'applique qu'au cas où sa population s'accroîtrait ; et évidemment, dans l'intention du législateur, si elle a droit à plus de six députés en raison de l'accroissement de sa population, cette représentation supplémentaire doit lui être accordée, sans lui faire subir de réduction en raison de l'accroissement plus rapide de la population de Québec. A l'appui de mon argumentation, je ferai observer que la Colombie Anglaise a été admise au sein de la Confédération aux mêmes conditions que l'Ile du Prince-Edouard, sauf que dans une circonstance, on a employé le mot " remaniement " et dans l'autre le mot " accroissement ". Relativement à la Colombie Anglaise, on prétend qu'il faut tenir compte de l'intention des parties au traité de la Confédération. En 1892, le premier ministre actuel disait :

Je m'étonne qu'on ait soulevé pareille objection——

Il s'agit ici de l'objection soulevée contre la prétention de ceux qui voulaient que la Colombie Anglaise conservât ses six députés.

—car, il a toujours été compris que la Colombie Anglaise a droit à six députés.

Il ajoute :

Nous avons toujours compris que la Colombie Anglaise conserverait ses six députés, jusqu'à l'époque où elle aurait droit à une plus forte représentation, mais que sa représentation ne serait jamais inférieure au chiffre six. Pour mon propre compte, je regretterais que la Chambre prit une décision qui priverait la Colombie Anglaise de ce que la population regarde comme son droti.

Cette question ne fut pas portée au tribunal de la cour Suprême, bien qu'il existât de graves doutes dans l'esprit des hommes de loi dans cette Chambre touchant la question de savoir si la Colombie Anglaise a droit à six députés. La Chambre décida la question. Le chef actuel du gouvernement prétendit qu'il fallait s'assurer de l'intention du législateur ; que la Colombie Anglaise n'avait droit qu'à six députés et qu'il regretterait d'enlever à la population de cette province, les droits qu'elle croyait avoir obtenus à l'époque de l'établissement de la Confédération. Cette situation est similaire à celle de l'Ile du Prince-Edouard en ce moment, et la règle posée par le premier ministre relativement à la Colombie Anglaise, devrait s'appliquer aujourd'hui à l'Ile du Prince-Edouard. Cette province se trouvera indubitablement dans une situation fort anormale, si sa représentation subit une réduction, à la suite du recensement effectué à chaque période décennale. Au début, nous avions six députés. A la suite de ce remaniement, il nous en reste quatre ; dans dix ans, il est possible qu'on ne nous en accorde que trois. Alors, par une étrange anomalie, nous aurions quatre sénateurs, à titre de représentants de la province dans la Chambre haute, tandis que nous n'aurions que trois députés dans cette Chambre. Jamais le législateur n'a eu l'intention de nous accorder moins de six députés. Les documents se rattachant à la Confédération, établissent que la Chambre n'a pas le droit de diminuer le chiffre de la représentation accordée à l'Ile du Prince-Edouard à l'époque de son admission au sein de la Confédération. Le juge en chef de la cour Suprême, déclare qu'on doit tenir compte de l'intention des parties contractantes dans l'interprétation

de la loi en question, et que cette intention se déduit des circonstances concomittantes de l'admission de la province au sein de la Confédération. A mon avis, des circonstances et la situation de l'Ile, les conférences qui eurent lieu, les débats et les délibérations de cette époque, et la teneur de l'article lui accordant six représentants, justifient amplement le parlement d'avoir exprimé l'intention manifeste des parties contractantes et d'avoir conservé à l'Ile du Prince-Edouard ses six députés. Le parlement est le tribunal qui, de concert avec les autorités impériales, nous a accordé ces droits, et c'est aussi le tribunal qui est autorisé à interpréter l'intention des parties contractantes. Les députés de l'Ile du Prince-Edouard à la Chambre des communes et à la législature de l'Ile du Prince-Edouard, prétendent que sous l'empire de la loi de la Confédération, et d'après l'intention exprimée dans les documents relatifs à la Confédération, ainsi que par les témoignages extérieurs, nous avons droit à six députés et nous demandons qu'avant d'interjeter l'appel au Conseil privé, et en attendant que ce tribunal rende son jugement, la province conserve ses six députés. S'il est décidé plus tard qu'il soit possible d'effectuer un remaniement plus équitable que celui établi, le parlement pourra délibérer la chose. Nous enlever aujourd'hui les représentants auxquels nous avons droit serait abuser de la situation. Le juge en chef disait à cette époque, en réponse à cette question :

Est-ce que ce remaniement mettra la province de l'île du Prince-Edouard dans une situation différente de celle des autres provinces ?

M. WILLIAMS : La chose est possible, mais je ne discute pas cet aspect de la question.

Le JUGE EN CHEF : Il est possible qu'à cette époque l'impression régnait dans l'île du Prince-Edouard, dans l'esprit des hommes publics, qui ont consenti à l'union, qu'il n'y aurait pas de réduction, mais pareille considération ne saurait entrer dans l'interprétation d'une loi portée par le parlement.

Je demande donc au gouvernement de rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard et de lui laisser ses six députés jusqu'à ce que la question ait été portée devant le Conseil privé, et qu'un remaniement plus équitable ait été obtenu par voie d'adresse de ce parlement et de la législature provinciale aux autorités impériales.

L'intention évidente des parties au traité de la confédération, c'est qu'il serait rendu justice à l'Ile du Prince-Edouard. Je suggère donc au ministre des Finances et à ses collègues, qu'une adresse de cette Chambre et de la législature provinciale, soit transmise aux autorités impériales exprimant l'intention réelle des parties au traité de la confédération qui voulaient évidemment que la province eût six représentants dans cette Chambre. Je suggère au ministre de la Justice d'adopter l'attitude que m'a suggérée le chef du gouvernement cet après-midi.

M. J. H. LOGAN (Cumberland) : La proposition tendant à présenter une adresse à Sa Majesté, dans le but de modifier la loi de l'Amérique Britannique du Nord s'impose aux délibérations du parlement et surtout de ceux qui vivent dans les provinces auxquelles on veut enlever des députés. Mais en quoi cette question intéresse-t-elle le bill à l'étude ? Si nous décidons de présenter pareille adresse aux autorités impériales, il faut le faire en temps et lieu. Il est impossible de présenter cette adresse pour le moment. Il est regrettable que la province de l'Ile du Prince-Edouard soit privée d'un autre député après en avoir perdu un à la suite du dernier recensement. Voilà pourquoi sans doute le gouvernement a décidé de soumettre la question au plus haut tribunal du pays. La cour Suprême a décidé d'une voix unanime que la province a droit à quatre députés. Le député d'Hamilton (M. Barker) dit que si le parlement accorde quatre députés à l'Ile du Prince-Edouard, et que plus tard, le comité judiciaire du Conseil privé, décide que la province a droit à six députés nous nous trouverions dans une situation fort anormale. Notre situation serait bien plus anormale si, en dépit du jugement du plus haut tribunal et au mépris de l'avis de sir John Thompson et du ministre de la Justice, nous accordions à l'Ile du Prince-Edouard, six députés au lieu de quatre ; car, advenant la dissolution au parlement et que six députés fussent élus par cette province, nous aurions une législature inconstitutionnelle ; et je ferai observer au député d'Hamilton que les conséquences découlant de cet état de choses seraient bien plus graves que celles qu'il nous a signalées, puisque nous nous trouverions en contradiction avec un jugement de la cour Suprême du Canada, le plus haut tribunal du pays.

M. BARKER : Le parlement n'agirait-il pas inconstitutionnellement, soit qu'il accordât à l'Ile du Prince-Edouard, six députés, ou quatre députés ?

M. LOGAN : La chose est possible, mais si nous n'accordons que quatre députés à l'Ile du Prince-Edouard nous nous conformons aux instructions reçues du tribunal le plus élevé, relativement à l'interprétation de la loi de l'Amérique Britannique du Nord. Il n'est pas légitime de mettre au rancart le jugement de la cour Suprême interprétant non pas un statut fédéral, mais un statut impérial, ainsi que l'avis de nos jurisconsultes les plus distingués relativement à l'interprétation à donner à la loi de l'Amérique Britannique du Nord. A mon sens, la seule attitude légitime que nous puissions prendre, dans l'intérêt même de l'Ile du Prince-Edouard, c'est de réduire sa représentation à quatre députés, tout regrettable que cela soit. La question s'impose à

la considération des anciennes provinces, et en même temps, il importe de délibérer s'il ne serait pas utile de présenter à Sa Majesté, une adresse tendant à faire modifier la loi de l'Amérique Britannique du Nord, relativement à la représentation des provinces au parlement fédéral.

M. J. J. HUGHES (King, I.P.-E.) : De concert avec la poulation de l'Ile du Prince-Edouard, nous regrettons tous que les délégués de cette province à la conférence de la confédération, n'aient pas tenu compte de l'accroissement probable de la population de Québec et par conséquent, n'aient pas inséré dans la loi organique un article disposant que la représentation de l'Ile du Prince-Edouard, ne serait jamais inférieure au chiffre de six députés. Evidemment de l'avis de la province, c'est une omission regrettable de la part de nos délégués. Une disposition de ce genre aurait sans doute été adoptée, à l'époque de notre admission au sein de la Confédération. Il est regrettable, en outre, que cette question n'ait pas été plus mûrement étudiée en 1891, lorsque le chiffre de notre représentation dut subir une première réduction. Quoi qu'il en soit, il importe de respecter la constitution qui nous régit.

Je tiens à faire observer au député de Prince (M. Hackett) qu'il faut bien se donner garde de rien faire qui puisse porter le moindre préjudice à notre cause, avant qu'elle soit soumise au Conseil privé. Comme l'a fait observer le ministre de la Justice ce soir ce parlement est le plus haut tribunal du pays, et s'il s'agissait de prendre une décision ici ce soir même, la Chambre serait probablement d'avis qu'il faut respecter la constitution et l'interprétation que vient d'en donner la cour Suprême. Est-ce qu'un avis donné par la Chambre dans ce sens, porterait préjudice à notre cause, lorsqu'elle serait soumise au Conseil privé ? En pareilles circonstances, je demanderais au député de Prince-Ouest qui a proposé l'amendement à l'étude, de mûrement étudier s'il ne serait pas dans l'intérêt de l'Ile du Prince-Edouard de retirer cet amendement. Tout avis exprimé par cette Chambre dans un sens hostile à cette proposition, aurait d'importantes conséquences. Comme il est probable qu'il sera interjeté appel au Conseil privé sur cette question, il n'est sans doute pas un seul député qui voulût porter préjudice à une cause si chère à l'Ile du Prince-Edouard. A mon avis, si cette cause est portée devant le Conseil privé, et que ce tribunal rende une décision, contraire aux prétentions de la province, il nous reste un autre recours. Comme l'a suggéré le député de Cumberland (M. Logan) il pourrait être interjeté appel au parlement impérial, dans le but de faire autoriser le parlement canadien à modifier la loi de l'Amérique Britannique du Nord, de façon à ce que la représentation des provinces ne soit jamais inférieure au chiffre fixé à l'époque de leur admission au sein de la Confédération. A mon avis, nulle province ne s'opposerait à une démarche de ce genre, puisqu'elle n'intéresserait que les provinces maritimes et qu'elle ne saurait nous donner une représentation illégitime dans cette Chambre, d'autant plus que la représentation de l'ouest à l'avenir, augmentera d'une façon très appréciable. Probablement, avant que le recensement de la prochaine période décennale s'effectue, pareille demande pourra être transmise au parlement impérial par le parlement canadien, et je n'ai aucun doute qu'il y sera fait droit. En raison des faits que je viens de signaler à la Chambre, ainsi que de l'avis que le parlement pourrait être obligé d'émettre en conséquence de la décision de la cour Suprême, l'honorable député à mon sens, ferait acte de sagesse en retirant son amendement.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, quand bien même la Chambre émettrait un avis dans le sens indiqué par l'honorable député (M. Hughes, I. P.-E.) cet avis, ne saurait influencer le Conseil privé. Il n'y a pas lieu de redouter qu'il découle pareilles conséquences d'un appel à ce tribunal.

Je désire faire quelques observations au sujet de l'amendement présenté par le député de Prince-ouest, I. P.-E. (M. Hackett). D'après la teneur du débat de ce soir, l'honorable député sera en lieu de suivre une procédure plus régulière et plus constitutionnelle que celle qu'il vient de nous proposer. Le ministre des Finances et le député de Cumberland (M. Logan) lui ont tracé une ligne de conduite. La Chambre semble s'accorder à dire que les provinces ont droit à une certaine représentation à la Chambre des communes, et que cette représentation ne devrait jamais être abiassée à un chiffre inférieur à celui fixé à l'époque de leur admission au sein de la Confédération et qu'il faudrait maintenir l'équilibre en donnant un plus grand nombre de députés aux provinces qui y ont droit. Le député de Cumberland pense à bon droit qu'il serait préférable que le Sénat et la Chambre des communes présentent une adresse au parlement impérial. Ce projet ne rencontrera guère d'opposition. La seule opposition possible viendrait des députés de Québec, mais à mon avis, cela n'influerait nullement sur leur situation au sein de la Confédération.

Je douterais beaucoup qu'il fallût obtenir le consentement des législatures des différentes provinces. Le parlement impérial insistera peut-être sur cette condition, avant de légiférer ; mais si la Chambre, d'un avis presque unanime, demande au parlement anglais de modifier la loi de l'Amérique Britannique du Nord dans le sens suggéré, j'ai presque la certitude qu'il fera droit à notre demande. Si je ne me trompe, les députés de la droite et de la gauche, dans cette Chambre sont d'avis que, lorsqu'une

province, comme celle de l'Ile du Prince-Edouard, à l'époque de son admission au sein de la Confédération, a obtenu six députés, il est injuste d'en réduire le nombre en raison du développement de la population au Nord-Ouest ou dans les autres provinces ; et mon observation s'applique également à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et à la province d'Ontario.

L'honorable député, je l'espère, retirera sa motion, et veillera à l'avenir, à ce que la représentation de l'Ile dont il épouse la cause avec tant de chaleur, et qu'il défend avec tant d'habileté, soit protégée d'une façon conforme à la constitution, c'est-à-dire par une adresse de cette Chambre au parlement britannique dans le but d'obtenir la modification de la loi de l'Amérique britannique du Nord, dans le sens indiqué.

M. SPROULE : En raison de la situation délicate où se trouverait la Chambre en adoptant cette motion, l'honorable député (M. Hackett) a bien voulu consentir à la retirer, de l'agrément de la Chambre.

M. BARKER (Hamilton) : A mon avis, il est hors de doute qu'il ne s'agit pas ici d'une question de règlement qui soit laissée à votre décision, M. l'Orateur, ou à celle de la Chambre. Toutefois, si le gouvernement est d'avis que la situation soit fort délicate, en présence de la décision que Votre Honneur a rendue, et s'il désire que la motion soit retirée, je recommanderais que l'initiateur de la résolution la retirât, sans préjudice des droits de sa province.

M. HACKETT : En envisageant la situation sous ses divers aspects, et tenant compte de l'avis émis par un des représentants de la grande province d'Ontario (l'honorable M. Haggart) je pense qu'il serait préférable de retirer la motion à l'étude, sans préjudice des droits de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Toute petite que soit cette province, et si peu nombreuse que soit sa représentation, elle a, toutefois, droit aux égards du parlement. Je sais qu'un grand nombre de députés d'Ontario, de Québec et des autres parties du pays, désirent rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard.

Je retire maintenant ma motion.

L'amendement proposé par M. Hackett est retiré.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est) : M. l'Orateur, je désirerais proposer l'amendement que voici :

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà porté la parole en appuyant la motion proposée par le député de Prince-ouest (M. Hackett.)

M. LEFURGEY : Pardon ; j'ai déclaré que je n'appuierais pas la motion. C'est le député de Lincoln (M. Lancaster) qui l'a appuyé.

M. HAGGART.

M. l'ORATEUR : Le texte de la motion que j'ai sous les yeux porte : "Proposé par M. Hackett, appuyé par M. Lefurgey,"——

M. LEFURGEY : J'ai déclaré que je n'appuierais pas la motion, lorsque vous l'avez lue.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a déclaré qu'il n'appuierait pas la motion et c'est le député de Lincoln qui l'a fait.

M. LEFURGEY : Je propose :

La radiation de tous les mots après le mot "que" et le renvoi du bill au comité général de la Chambre, avec instructions portant qu'il est autorisé à amender les articles relatifs à l'île du Prince-Edouard, en ce sens qu'il peut délibérer sur les divisions des districts électoraux de King, Queen et Prince, dans le but de les remanier comme suit :

(a.) Le comté de King formera un district électoral qui portera le nom de district électoral de King et élira un député.

(b.) Que cette partie du comté de Prince formée par les lots ou cantons portant les numéros un à dix-sept inclusivement constituera un district électoral qui sera connu sous le nom de district électoral de Prince et élira un député.

(c.) Que ces parties des comtés de Prince et de Queen formées par les lots ou cantons portant les numéros 18 à 32 et renfermant les cantons 65 et 67 constitueront un district électoral qui sera connu sous le nom de district électoral de Queen-ouest.

(d.) Que ces parties du comté de Queen formées par les lots ou cantons portant les numéros 33, 34, 35, 36, 37, 48, 49, 50, 58, 60 et 62 constitueront un district électoral qui sera connu sous le nom de district électoral de Queen-est, et élira un député.

Des députés de la droite et de la gauche, les représentants de l'Ile du Prince-Edouard, et nombre de citoyens éminents appartenant aux deux partis politiques dans cette province, sont d'avis que le remaniement de l'Ile du Prince-Edouard proposé par le bill à l'étude est peu juste et peu équitable. J'ai donc proposé cet amendement dans l'espoir que, lorsque les députés ministériels auront bien compris la situation de cette province, et que la proposition que je soumets n'est nullement en désaccord avec les règles posées par le premier ministre, ils regretteront le tort causé à cette province en ne lui accordant pas une représentation plus légitime. J'ai l'honneur de soumettre au ministre des Finances une carte de l'Ile du Prince-Edouard indiquant la répartition des comtés proposée par le gouvernement et le remaniement que je propose dans le but d'établir une répartition plus juste. En saisissant la Chambre du bill relatif à la répartition de la représentation, le premier ministre a déclaré qu'il entendait suivre les frontières des comtés et respecter les institutions municipales, et voici ses paroles :

Si nos amis de la gauche veulent s'unir ainsi à nous, nous espérons pouvoir rédiger un projet de loi qui aura au moins le mérite de rendre justice à tous. S'ils veulent nous rencontrer en

comité pour délibérer ce bill d'une manière honnête, sans que les uns cherchent à battre monnaie aux dépens des autres, nous pourrons, croyons-nous, présenter à la députation un projet de loi dont tous les Canadiens auront lieu d'être fiers, un projet de loi qui ne prêtera pas le flanc à la critique comme les lois de rajustement de la représentation adoptée antérieurement au Canada. Nous nous proposons de tracer une ligne de conduite à suivre non seulement aujourd'hui, mais dans toutes les circonstances.

C'est sur les paroles prononcées dans cette circonstance par le premier ministre que je m'appuie pour proposer à la Chambre de rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard. Dans le remaniement à l'étude, le gouvernement revient aux anciennes frontières de comtés abandonnées à l'époque de la répartition de la représentation en 1892. D'après ce projet, voici la répartition de la population et de la représentation :

Comtés.	Population.	Députés.
Prince..	35,400	1
Queen..	43,134	2
King..	24,725	1

Dans le comté de Prince, il y a 14,000 âmes de plus que dans l'une ou l'autre des divisions de Queen qui auront une unité de représentation de 21,567 et 11,000 de plus que dans le comté de King. Il serait facile de remédier à cette inégalité de façon à ne léser aucun intérêt et sans violer les traditions de l'Ile du Prince-Edouard.

D'après ma proposition, le comté de King, y compris les cantons numéros 1 à 17, aurait une population de 27,055 âmes et un député. Le chef-lieu du comté de Prince serait transféré dans la division de Prince, à laquelle il se rattache naturellement.

A l'est, nous devrions unir une partie des comtés de Prince et de Queen sous le nom de Queen-ouest et ce district électoral s'étendrait jusqu'à Charlottetown, sans renfermer dans ses limites aucune partie de la capitale. Ce district, composé des lots énumérés dans l'amendement, contiendrait une population de 25,232 habitants et élirait un député. Au sud, y compris Charlottetown et le territoire borné par la limite du comté de King, on trouve une population de 26,247 âmes qui aurait le droit d'élire un représentant. Le district de King qui renferme 24,725 habitants en élirait un autre. En somme, nous aurions d'après mon amendement :

District électoral.	Population.	Représentant.
Prince..	27,055	1
Queen-ouest..	25,232	1
Queen-est..	26,247	1
King...	24,275	1

Je soutiens qu'il serait impossible de faire un remaniement de la carte électorale de l'Ile du Prince-Edouard plus juste et plus équitable que celui-là. L'écart entre la population de deux districts électoraux ne dépasserait guère 1,000, et je donne à la députation l'assurance que dans cette répartition de la représentation, il n'est entré aucune considération politique. Je me suis contenté de tracer une ligne à travers la province le long des lots sans empiéter sur les limites des municipalités. Le ministre des Finances verra que le district de Prince se termine à l'est de Summerside sur un isthme de deux milles et demi de largeur resserré entre deux baies et que le district de Queen se termine aussi sur une langue de terre de quatre milles et demi à cinq milles de largeur.

Le dernier remaniement de la carte électorale eut lieu en 1892. Cette fois-là, on ne tint pas compte des limites des comtés ; cependant la population ne s'est plainte d'aucun empiétement et la répartition de la représentation fut bien accueillie. On égalisa autant que possible la population des divers districts électoraux. A King on donna 21,694 habitants ; à Queen-est, 23,464 ; à Queen-ouest 22,210 ; à Prince-est, 20,723 et à Prince-ouest 20,987. On annexa à Prince-est trois lots détachés de Queen et une ou deux autres circonscriptions électorales furent complétées en prenant des lots appartenant aux comtés avoisinants afin de répartir la population le plus également possible. Je le répète, dans l'Ile du Prince-Edouard, il n'y a pas d'organisation municipale et par conséquent il n'y a pas lieu d'appliquer le principe posé par le leader du gouvernement.

J'ajouterai que j'ai accompagné le représentant de Prince-ouest (M. Hackett) quand il s'est rendu devant le comité auquel nous avons présenté nos observations. Celui-ci ne s'est pas rendu compte de la situation, ou du moins il s'est départi du principe adopté dans d'autres cas et d'après lequel on ne devait pas empiéter sur les limites des municipalités. C'est ce qui eut lieu dans le cas du comté de Northumberland dont un township fut ajouté à Peterborough, ainsi que dans le cas du comté de Victoria auquel on a adjoint le district provincial d'Haliburton. Dans cette circonstance, le ministre des Travaux publics disait :

> Je ne crois pas que ce principe doive nous lier, lorsque nous nous apercevons qu'il en résultera une injustice envers un certain groupe de la population ; il me semble plutôt que le premier ministre entendait dire qu'il fallait se guider sur les limites des municipalités d'un comté et ne pas s'écarter de ce principe afin de favoriser un parti.

Le ministre ne doit pas perdre de vue qu'il n'y a pas d'organisation municipale sur l'Ile du Prince-Edouard. Il a été question des districts judiciaires, mais je constate que le ministre des Travaux publics a subséquemment déclaré devant le comité que dans la remaniement de la carte électorale il n'y avait pas lieu de se guider sur ceux-ci. Ainsi, il ne saurait en être question dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard. Depuis dix ans on tient compte de l'ancienne division des comtés pour la convocation des jurys, et aucun inconvénient n'en est résulté. Lorsque le comité fut saisi de la proposition d'accorder deux représentants à Queen dont

la population est de 40,000 âmes, un représentant à Prince qui renferme 35,000 habitants et un autre à King qui en compte 24,000, l'honorable chef de l'opposition tint le langage suivant :

Le comté de Queen formerait donc un district électoral unique et élirait deux députés. Ce n'est qu'en vertu du principe qui veut qu'on tienne compte des limtes des municipalités des comtés qu'on peut justifier la répartition projetée, si toutefois une justification est possible. Il y a une différence sensible entre la population de ces trois, ou plutôt de ces quatre districts électoraux, car il y en a quatre en réalité. La population de King est de 24,000 habitants ; celle de Prince, de 35,000 et celle de Queen de 43,000. Le comté de Queen a toujours élu deux députés. Si je comprends bien, le premier ministre, en présentant le projet de loi, a posé en principe qu'on n'empiéterait pas sur les limites des municipalités, et le comité à été du même avis. On aurait probablement plus raison de s'écarter de ce principe dans le présent cas que dans d'autres, parce qu'il n'y a pas d'organisation municipale dans l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que l'a fait observer M. Lefurgey. On répondra à cela que pour certaines fins ou tient compte des limites des comtés dans cette province. Par conséquent, je ne crois pas qu'il y ait lieu de nous départir de ce principe dans la présente circonstance. De fait, puisque nous posons ce principe, je suis porté à appuyer la proposition de M. Sutherland, par cela même et pour nul autre motif.

Je l'ai dit il y a un instant, lors de la répartition de la représentation, on ne fait pas entrer en ligne de compte la division des districts judiciaires. J'ajouterai que j'ai présenté au comité une résolution adoptée par les libéraux et les conservateurs du comté de Prince lors d'une assemblée publique et proposée par le candidat libéral qui avait fait la lutte au représentant actuel de Prince-ouest (M. Hackett). Mon adversaire dans le district de Prince-est assistait aussi à l'assemblée. Tous deux ont appuyé la résolution demandant que la représentation de l'Ile du Prince-Edouard fût basé sur la population ; et il me semble qu'on devrait attacher un certain poids à l'opinion de ceux qui brigueront probablement les suffrages des électeurs au nom du gouvernement ainsi qu'à l'avis des représentants conservateurs de ces districts électoraux. Les membres de la droite approuveraient assurément une répartition de la représentation qui, sans léser les droits acquis, serait basée sur la population. J'espère que le ministre des Finances que je considère comme le défenseur des intérêts des provinces maritimes, comprendra qu'il lui incombe d'assurer à l'Ile du Prince-Edouard un remaniement de la carte électorale fondé sur une distribution égale de la population.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis croire que la Chambre approuvera l'amendement que mon honorable ami a présenté. Il nous dit qu'il n'y a pas dans l'Ile du Prince-Edouard comme dans les autres provinces d'organisation municipale. Pourtant, il admettra que depuis un grand nombre d'années, cette province est divisée en trois comtés et qu'on a fait observer au comité qu'à l'époque de la Confédération, chacun de ces comtés élisait deux députés. Cet usage a prévalu et la population est satisfaite de ce mode d'élire ses représentants. On a aussi invoqué le fait que chacun de ces comtés indépendamment de sa population envoyait dix députés à la législature de la province. Il semblait conforme aux us et coutumes de la province de l'Ile du Prince-Edouard de répartir ainsi sa représentation et le comité, après avoir entendu mon honorable ami, a décidé de respecter les limites des comtés et de permettre au district électoral de Queen d'élire deux députés, d'après l'usage établi. Je puis dire que le chef de l'opposition et les autres membres du comité sont tombés d'accord pour dire que c'est ce qu'il y avait de mieux à faire dans les circonstances. Je serais bien aise de me rendre aux désirs de mon honorable ami, mais, réflexion faite et en présence de la décision unanime du comité, je ne vois pas jour de rien changer maintenant. Mon honorable ami a fait allusion à un empiétement sur les limites des comtés auquel nous nous sommes livrés subséquemment. Cet argument n'est pas de mise dans les circonstances. Du consentement unanime des membres du comité, nous avons détaché du comté de Northumberland, dont il était presque entièrement séparé par un cours d'eau, un petit township qui fait partie de Peterborough à toutes fins que de droit. C'était un cas spécial qui a été traité comme tel. On commettrait une grave injustice envers la population de Monaghan-sud en la séparant de la ville de Peterborough où convergent tous ses intérêts.

M. LEFURGEY : Je ferai observer que dans le temps le comité——

M. l'ORATEUR : Je crains que l'honorable député ne prenne pas la parole sur un fait personnel ; c'est la seule chose que le règlement lui permette de faire.

L'amendement (M. Lefurgey) est rejeté.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je propose:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé devant le comité général afin de prendre de nouveau en considération le nombre de représentants à donner au comté d'York, y compris la ville de Toronto, et au comté de Middlesex, y compris la ville de London.

A la suite du recensement de 1891, l'unité électorale dans Ontario était de 23,000 en chiffres ronds. Le dernier dénombrement en 1901 a porté cette unité à 25,380. Sous l'empire des dispositions de l'acte de répartition de 1891, l'unité de représentation pour la ville de Toronto était de 36,000 et pour le comté d'York, de 32,430. En vertu du bill

dont la Chambre est maintenant saisie, cette unité est augmentée à 41,600 pour Toronto et diminuée à 21,541 pour York. Occupons-nous maintenant du comté de Middlesex et de la ville de London. La ville et le comté pris ensemble donnent 23,175 comme unité électorale comparativement au chiffre de 34,085 qui est l'unité de représentation pour le comté d'York et la ville de Toronto. Autrement dit, on donne quatre représentants à la ville de London et au comté de Middlesex dont la population agglomérée est de 92,702 habitants, tandis qu'on n'en accorde que huit au comté d'York et à la ville de Toronto qui renferment une population de 272,675 âmes. Le comté de Middlesex et la ville de London éliront quatre députés et la ville de Toronto, dont la population s'élève à plus de 208,000 habitans, n'en élira que cinq. L'unité électorale pour la province entière a augmenté de 2,380 habitants, mais elle a diminué pour le comté d'York de près de 11,000, et de presque 2,000 pour le comté de Middlesex. Ces anomalies ne devraient pas exister; elles ont pour résultat d'infliger à la ville de Toronto un traitement inique et arbitraire. On ne saurait justifier l'action arbitraire du comité en prétendant que celui-ci désirait que l'unité électorale fût moins forte dans les districts reculés où la population est éparse que dans les vieux districts où elle est agglomérée, car je constate que l'unité de représentation est de 27,216 dans les districts reculés, tandis qu'elle ne s'élève qu'à 25,380 pour la province entière. Si le comité s'est montré injuste envers Toronto, ce n'est pas non plus parce qu'il désirait rendre justice à la population urbaine des autres parties de l'Ontario, car celle-ci, abstraction faite de Toronto, est représentée sur le pied d'un député par 24,380 habitants, tandis que Toronto n'a qu'un député pour chaque groupe de 42,000 âmes. La population de Toronto s'accroît annuellement de 6,000 habitants en moyenne. Cette ville renferme le dixième de la population de toute la province, mais n'élit qu'un dix-septième des députés de l'Ontario. Le montant des taxes prélevées à Toronto représente le septième des contributions perçues dans la province entière et, sous tous les rapports, cette importante municipalité a été indignement et injustement traitée, au point de vue de sa population, des impôts que paie celle-ci et de l'accroissement rapide du nombre de ses habitants.

On me demandera peut-être à quels comtés je conseillerais d'enlever des représentants. Je ne désire pas qu'on diminue la représentation d'un comté en particulier ; mais, cette question ne s'imposerait pas si on avait appliqué à la répartition des sièges dans toute la province l'unité électorale de 25,380 établie par le dernier recensement.

Je citerai certains districts électoraux qui pourraient offrir à la droite le moyen de redresser nos griefs. Les comtés de Lanark, Peterborough, Northumberland et Brant, y compris Brantford renferment 146,000 habitants et élisent huit députés ; d'un autre côté, Hastings, Bruce Victoria et Haliburton, dont la population agglomérée se chiffre par 155,822 n'élisent que cinq députés. On a commis une grave injustice envers ces comtés éloignés pour favoriser les centres colonisés depuis longtemps. Le seul argument que j'aie entendu invoquer sérieusement à l'encontre de notre proposition allant à dire que justice n'a pas été rendue à Toronto, repose sur la représentation de la ville de Montréal. On a fait ressortir le fait que Montréal, qui a une population plus forte, élit le même nombre de députés que Toronto. Mais les deux cas sont différents.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord fixe le chiffre de la représentation de Québec. Ce chiffre est invariable et la province est constamment représentée par 65 députés. On n'a pas déplacé les limites de Montréal pour les fins électorales. On n'a pas agrandi son territoire. Le cas de Toronto est différent. On a ajouté à la ville de Toronto pour les fins de la représentation aux Communes quatre quartiers qui n'en faisaient pas partie, si bien que notre population est de 64,000 habitants plus forte qu'en 1891.

Le fait d'ajouter ces 64,000 habitants lorsqu'on ne nous donne qu'un représentant de plus équivaut à priver de leur électorat trente à quarante mille personnes. Si ce groupe de la population n'avait pas été détaché du comté d'York, son privilège n'eût pas été amoindri au même point. Et je donnerai encore plus de force à ma thèse en disant que pour ce surcroît de population—64,000 habitants—on ne nous donne qu'un représentant de plus, bien que l'unité électorale soit d'environ 25,000.

Dans Québec le cens n'est pas le même que dans Ontario. Si je suis bien renseigné, un électeur de Québec peut voter dans toutes les circonscriptions électorales où il possède des biens-fonds. Dans notre province, le principe du vote unique est appliqué. Si ce principe est équitable, il s'ensuit en toute justice que les suffrages de tous les électeurs d'Ontario devraient avoir la même valeur dans l'urne électorale. En vertu de quel principe de justice ou d'équité sept citoyens de Toronto n'ont-ils que la même influence que quatre habitants des autres parties de la province ? En vertu de quel principe de justice ou d'équité ne donne-t-on à trois électeurs de Toronto que la même somme d'influence et le même poids qu'ont deux électeurs de toute autre ville d'Ontario, quand il s'agit du choix des députés fédéraux ?

Je ne m'imposerai pas plus longtemps à l'attention de la Chambre. A titre de représentant da la ville de Toronto, je me suis cru obligé de faire entendre ma protestation et je n'ai pas trouvé de moyen plus efficace que de proposer le présent amendement.

M. ARCHIE CAMPBELL (York-ouest) : Le représentant de Toronto-ouest (M. Clarke) a répété les mêmes arguments qu'il avait employés il y a quelques jours. Ceux-ci ne

s'appliquent pas au cas de la ville de de Toronto. L'honorable député voudrait nous faire croire que la ville de Toronto est traitée injustement, attendu que l'unité électorale était de 36,000 en 1891, tandis qu'elle est maintenant de 42,000 environ. Il estime à 144,000 habitants le chiffre de la population de Toronto en 1891, tandis que sa population réelle était de 181,000 cette année-là. Nos adversaires avaient jeté dans les comtés d'York-est et d'York-ouest 37,000 habitants de la ville de Toronto, ne laissant à celle-ci qu'une population de 144,000 âmes. Ces 37,000 citoyens de Toronto, devenus électeurs des comtés avoisinants furent pratiquement privés de leur droit de suffrage, attendu que les deux divisions est et ouest d'York renfermaient une population suffisante pour élire chacune un député, sans cet appoint. Si on divise 181,000, chiffre de la population réelle de cette ville en 1891, par quatre, nombre de ses représentants à cette époque, on obtient 45,000 comme unité électorale. Aujourd'hui cette unité n'est plus que de 42,000, car la population est de 208,000 habitants et elle élit cinq députés. Afin de calculer exactement l'unité de représentation, il faudrait réunir les divisions est et ouest d'York à la ville de Toronto. En 1891, les divisions est et ouest d'York et les quatre divisions de Toronto renfermaient 221,000 âmes. Elles élisaient six députés, soit un député pour 36,866 habitants. D'après le dernier recensement, la ville de Toronto compte 208,000 habitants et les divisions centre et sud d'York, 42,000, soit 250,000 pour tout ce territoire ; cette population a le droit d'élire sept députés. Aussi, l'unité électorale de Toronto et des divisions centre et sud d'York est de 35,700, tandis qu'elle était de 36,866 il y a dix ans, c'est-à-dire qu'elle compte un 1,000 habitants de moins qu'en 1891. Le représentant de Toronto-ouest demande en vertu de quel principe nous avons le droit de donner à un district électoral une population plus forte qu'à un autre. Je lui demanderai à mon tour sur quels principes ses amis se sont guidés en 1892 pour donner une population de 26,000 âmes à Toronto-centre et une population de 43,000 habitants à Toronto-est ? Comment explique-t-il qu'ils aient accordé un représentant à York-ouest qui comptait 41,000 habitants et un autre au comté voisin, Peel, qui ne refermait que 14,500 âmes Ainsi que je l'ai fait observer précédemment, rien n'empêchait alors de répartir également la population, parce qu'on ne tenait aucun compte des limites des comtés. Aujourd'hui, nous n'empiétons pas sur ces limites et, de plus, nous diminuons de six le chiffre de la représentation d'Ontario. Au contraire, nos adversaires ont morcelé tous les comtés.

Prenons comme exemple le comté de Peel. Au lieu de le laisser intact et de lui accorder un représentant, on en détacha deux townships pour les unir à Cardwell. Aujourd'hui, le comté de Peel en son entier élira un député et la population sera plus également répartie qu'en 1891. Quant à la ville de Toronto, je déclare qu'en vertu des dispositions du présent bill, l'unité électorale est moins élevée que sous l'empire de la loi de 1891. Si on considère toute la ville de Toronto ou, encore mieux, les deux York et la cité de Toronto, qui se confondent ensemble—on voit que la population de ce territoire élisait six députés en 1891 et qu'elle en élira sept maintenant, si bien que l'unité de représentation est diminuée de 1,000. Je crois donc que mon honorable ami (M. Clarke) a mauvaise grâce de prétendre que ce projet de loi est injuste envers la ville de Toronto ou les circonscriptions électorales est et ouest d'York.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : D'après les calculs du représentant d'York-ouest (M. Campbell) l'unité électorale est de 35,700 pour sept députés, cinq élus par Toronto et deux par les Yorks. Mais, il néglige de dire que pour les deux districts en dehors de Toronto l'unité est de 21,545. Or, comme l'a dit le ministre des Travaux publics, si je ne me trompe, ces deux districts sont virtuellement représentés par Toronto, parce que ce sont des quartiers de la ville, l'un d'eux du moins. Je soutiens donc qu'on avait d'aussi bonnes raisons d'élever l'unité dans ces deux circonscriptions que dans Toronto. On n'a rien dit pour se disculper d'avoir doublé pour cette ville l'unité électorale, si ce n'est que cela avait été convenu. Certes, il n'y a pas lieu d'accorder trois représentants aux 64,635 habitants du comté d'York dont une bonne partie sont des citoyens de Toronto, de manière à abaisser l'unité à 21,545 ou à environ 3,000 de moins que l'unité ordinaire. S'il est juste que l'unité électorale soit plus élevée pour la ville, il est également raisonnable qu'elle le soit pour la banlieue populeuse renfermant le trop-plein de la population urbaine. Il était aussi légitime de refuser trois représentants au comté d'York que de n'en accorder que cinq à Toronto.

Le représentant d'York-ouest a parlé de la population de Toronto. Je vois à la page 20 du rapport du recensement que sa population était de 144,023 habitants en 1891. Toronto-centre renfermait 26,632 âmes ; Toronto-est, 43,564 et Toronto-ouest, 73,827. Tel est le chiffre officiel de la population. A deux reprises différentes, le représentant d'York-ouest en a fixé le chiffre à 188,000.

M. HYMAN: L'honorable député ne donne pas le chiffre de la population totale ; mais le chiffre de la population au point de vue de la représentation fédérale.

M. OSLER : Parfaitement. Cette population élisait quatre députés ; un pour 36,000 habitants. Aujourd'hui, la population s'élève à 208,000 âmes et elle élit cinq députés, soit en moyenne un député pour plus de 41,000 habitants. S'il y a des districts ruraux dans lesquels l'unité électorale devrait être plus élevée ce sont les deux divisions

d'York, notamment celle d'York-sud. Pourtant, cette dernière élira un député, bien que sa population soit inférieure de 3,000 habitants à l'unité électorale des autres districts ruraux. Je ne vois rien qui puisse motiver une pareille répartition et je crois que ces faits démontrent clairement la légitimité des revendications de Toronto.

M. C. S. HYMAN (London) : Je regrette que le député de Toronto-ouest (M. Clarke) n'ait pas cru à propos, en présentant sa motion, de séparer la question de la représentation à donner à Middlesex de celle du nombre de députés que la ville de Toronto devrait avoir le droit d'élire. Il eût mieux valu examiner ces deux cas séparément, afin de connaître l'opinion de la Chambre sur chacun d'eux. La représentation de la ville de Toronto a donné lieu à un long débat et il vaudrait mieux nous prononcer sur cette question indépendamment de toute autre.

En ce qui a trait au comté de Middlesex, je me suis permis l'autre jour de fournir des explications complètes. La population de ce comté est de 92,700 habitants. Le comité est tombé d'accord pour fixer à 85,333 l'unité électorale donnant le droit d'élire quatre députés. Je ne vois donc pas pourquoi on priverait le comté de Middlesex de l'un de ses députés.

Un des représentants de Toronto (M. Osler) calcule que la population de cette ville au point de vue de la représentation fédérale s'élève à un peu plus de 144,000 habitants. En 1892, Toronto-centre renfermait 26,632 âmes ; Toronto-est, 43,565 et Toronto-ouest, qui élisait deux députés, 73,862. Mais une bonne partie de la ville formait partie des divisions est et ouest d'York.

M. CLARKE : Pas pour les fins de la représentation.

M. HYMAN : Cela n'a pas d'importance. Si on s'occupe de la représentation de la ville de Toronto——

M. CLARKE : Ce territoire qu'on ajoute à la ville n'en a jamais fait partie pour les fins de la représentation fédérale.

M. HYMAN : Dois-je comprendre qu'après la répartition de 1892, la division de la ville de Toronto n'était pas la même pour les fins municipales qu'au point de vue des élections fédérales?

M. CLARKE : Non ; les quatre quartiers de Saint-Albans, Saint-Marc, Saint-Mathieu et Saint-Paul sont annexés pour la première fois à la ville, pour les fins électorales.

M. HYMAN : Mon seul désir est de débrouiller la question. Je cherche à me renseigner. En 1892, quand la population sur laquelle la représentation était basée était de 144,054 habitants, quelle était la population de la municipalité de Toronto ? Était-elle plus forte ou plus faible?

M. CLARKE : La population de tous les treize quartiers s'élevait à environ 181,000 âmes.

M. HYMAN : Si, en 1892, le gouvernement d'alors a voulu laisser de côté une partie de la ville de Toronto——

M. CLARKE : Elle n'a jamais été comprise dans la ville, ne l'oubliez pas.

M. HYMAN : Je veux simplement m'entendre avec l'honorable député. Si je comprends bien, en 1891, la population de la municipalité de Toronto était de 180,000 habitants, et la population de la ville au point de vue de la représentation était de 144,000. Est-ce bien cela?

M. CLARKE : En 1891, la population entière de la ville de Toronto s'élevait à 181,000 habitants. Mais depuis la Confédération, quatre quartiers n'étaient pas censés faire partie de la ville pour les fins de la représentation fédérale. Le présent projet de loi les unit à la ville pour la première fois.

M. HYMAN : Voici mon raisonnement : si le gouvernement, en 1892, a décidé de ne pas tenir compte des limites municipales, s'il a jugé à propos d'unir certains quartiers à la banlieue, cela ne change rien à la question. Par conséquent, il faut prendre en considération la partie de la population qui n'était pas directement représentée par un député de la ville et faire entrer dans nos calculs les deux divisions d'York, attendu qu'York-est et York-ouest renferment une partie de la population de la municipalité de Toronto. Ainsi, pour établir quelle est la représentation de la ville aux communes, il faut tenir compte des deux York et de chacun des députés de ces circonscriptions qui représentent une part du tout-Toronto. Nous avons donc parfaitement raison d'agir en conséquence. Les quatre circonscriptions de Toronto et les deux divisions d'York donnent une population de 221,000 habitants.

M. CLARKE : N'est-il pas absurde de voir l'honorable député tenir compte de ces quartiers détachés pour établir que la population s'élève à 181,000 habitants, tandis que son voisin se plaint qu'on ait donné à York-ouest une population de 41,000 ou 42,000 habitants? On ne peut attribuer à la fois cette population à la ville et à York-ouest. Plus de 20,000 personnes demeurant dans l'ouest de la ville, dans les quartiers Saint-Marc et Saint-Albans, ont été ajoutées à la population d'York-ouest.

M. HYMAN : Peu m'importe les qualificatifs que l'honorable député applique à mon raisonnement. Libre à lui de le traiter d'absurde.

M. CLARKE : Mon intention n'était pas de blesser l'honorable député.

M. HYMAN : Je regrette de ne pouvoir comprendre le raisonnement de l'honorable député au sujet des différents quartiers de la ville ; toutefois, je m'en tiens à ce que j'ai dit, à savoir : si le gouvernement d'alors a refusé, en 1892, d'accorder à Toronto, en tant qu'un seul tout, une représentation dis-

tincte, cela ne nous enlève pas le droit de tenir compte des districts électoraux entre lesquels la ville était partagée. La ville avait donc une population de 180,000 habitants dont 144,000 étaient représentés aux communes par quatre députés.

M. CLARKE : Quelle était l'unité électorale ?

M. HYMAN : 36,000.

M. CLARKE : Et aujourd'hui ?

M. HYMAN : Que l'honorable député ait l'obligeance de ne pas m'interrompre. En 1892, les quatre divisions de la ville de Toronto renfermaient 144,000 habitants. Les deux circonscriptions, est et ouest d'York, comprenaient une partie de la municipalité de la ville. En les faisant entrer en ligne de compte, nous constatons que la ville de Toronto et le comté d'York comptaient 221,-064 habitants. Pour la ville de Toronto, renfermant 144,000 habitants, et les deux divisions d'York ayant une population de 77,005 âmes, en partie urbaine et en partie rurale, l'unité de représentation était de 36,866. Par suite du mode de répartition suivi en 1892, il est impossible de séparer exactement la population urbaine de la population rurale, parce que la ville de Toronto empiétait sur le comté d'York. Appliquons la même règle au remaniement de 1903. Voici quels sont les districts et les populations :

District électoral.	Population.	
Toronto-ouest	44,991	
Toronto-centre	43,861	
Toronto-nord	41,454	
Toronto-est	39,529	
Toronto-sud	38,205	
		208,040
York-centre	21,507	
York-sud	20,699	
		42,206
Total		250,246

Ces districts éliront sept députés, ce qui donnera 35,749 comme unité électorale, soit à 100 ou 200 près l'unité de la ville de Toronto, y compris les deux circonscriptions auxquelles le gouvernement, en 1892, avait ajouté 37,000 habitants enlevés à la ville de Toronto.

M. CLARKE : L'honorable député soutient-il que York-sud et York-centre font encore partie de la ville de Toronto ?

M. HYMAN : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Pourtant, il faut tenir compte de ces districts, pour réfuter le raisonnement de l'honorable député. Celui-ci ajoute les 37,-000 aux 144,000, divise le total par six et prétend que le quotient représente l'unité électorale de la ville de Toronto.

M. CLARKE : L'honorable député ne doit pas vouloir dénaturer le sens de mes paroles. Toronto compte aujourd'hui une population de 208,000 âmes et les députés de la droite sont assez injustes pour ne lui accorder qu'un représentant par chaque groupe de 42,000 habitants, tandis que dans la banlieue, l'unité de représentation ne s'élève qu'à 25,000.

M. HYMAN : Je consens à consigner mes observations dans les Débats et à laisser au pays le soin de dire, qui de nous deux, a raison. En prenant la ville de Toronto et les deux divisions d'York qui comprenaient, en 1892, une forte partie de la population urbaine, en prenant exactement le même territoire, l'unité électorale est aujourd'hui de 35,749 comparativement à 36,866, soit une légère différence en notre faveur.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je ne prendrai qu'un instant pour protester contre ce qui me semble une répartition inique de la représentation de la ville de Toronto. Pour résumer la situation à sa plus simple expression, l'unité électorale de la ville de Toronto était de 36,000, en 1892, tandis que d'après la nouvelle répartition, elle sera de 41,600. On a parlé de parties de la ville, autrefois détachées, et maintenant comprises dans ses limites. On a aussi mentionné la faible unité de représentation d'York-sud, qui est de 20,699. Toronto-est et Toronto-Jonction, qui font partie d'York-sud, occupent aujourd'hui à peu près la même position vis-à-vis la ville qu'occupaient en 1892, les quartiers excentriques de cette dernière. Ils forment la banlieue. Or, pourquoi la banlieue, qui est comprise dans le comté d'York, aurait-elle une unité électorale de 20,699 tandis que dans les limites de la ville l'unité serait presque double, soit environ 42,000 ?

Je n'ai élevé la voix que pour protester contre ce projet et je citerai ce que disait le premier ministre, en 1892, à une époque où, je suis porté à le croire, il pensait, comme nous le pensons aujourd'hui, que la population devait être la base de l'unité électorale et que ce principe devait nous servir de guide. Voici ses paroles telles que rapportées à la page 3869 version française des " Débats " de 1892 :

> S'il y a un principe à reconnaître dans un projet de loi de ce genre, c'est celui de la représentation basée sur la population.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. Je proteste de nouveau contre le remaniement de la carte électorale, en autant qu'il concerne la ville de Toronto.

M. GILMOUR (Middlesex-est) : Attendu qu'il s'agit de nouveau du comté de Middlesex dans la résolution proposée par le représentant de Toronto (M. Clarke), je ne m'oppose pas à l'adoption de cette dernière, qui demande seulement que la Chambre se forme de nouveau en comité général, afin de remettre à l'étude le nombre de représentants à accorder à Toronto et à Middlesex. Il n'est pas question de ce que fera le comité et je ne m'oppose pas à ce qu'on obtienne plus de lumière sur la position qu'occupe le comté de Middlesex vis-à-vis la ville de To-

ronto. Peut-être le comté de Middlesex pourra-t-il fournir un représentant de plus à la ville de Toronto.

M. HYMAN : Vous en avez déjà trois ; vous ne devez certainement pas en demander plus.

M. GILMOUR : Il ne s'agit pas de ce que je demande. Je dirai de Toronto ce que j'ai dit de la ville de London. Je crois que l'unité de 42,000 pour la ville de Toronto est passablement élevée. Je ne voudrais pas qu'elle fût aussi faible que pour les municipalités rurales, mais l'écart ne devrait pas être aussi considérable. Le premier ministre nous a dit que les choses se passaient de cette manière en Angleterre et que nous devions suivre l'exemple de ce pays. Néanmoins, en Angleterre, l'usage est différent. Les candidats sont choisis à Londres et sont envoyés aussi loin que John O'Groats pour faire la lutte dans les différents comtés. Lorsqu'une ville désigne un candidat à une circonscription rurale, celle-ci l'accepte, ce qui fait tout un monde de différence. La ville de Toronto semblerait avoir le droit d'avoir un représentant de plus, attendu que l'unité qui sert de base à sa représentation est beaucoup plus forte que celle des autres districts électoraux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il nous dire quels comtés on devrait priver de ses représentants pour les donner à Toronto ?

M. GILMOUR : J'allais vous parler de Middlesex. Je répéterai ce que j'ai dit l'autre jour. Je ne comprends pas comment on s'y est pris pour établir le chiffre de la représentation de ce comté. Si la Chambre se formait de nouveau en comité général, on pourrait remettre toute la question à l'étude sans peut-être tomber d'accord. Je vois que le premier ministre a dit en présentant ce bill que l'organisation municipale devait être la base de la représentation. Voici ses paroles :

> Et nous maintenons aujourd'hui qu'on devrait reconnaître comme point de départ de la répartition de la représentation le principe que la représentation au parlement devrait être basée sur la division du pays en municipalités.

Il me semble que c'est sur ce principe que le comité aurait dû se guider.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'il a fait.

M. GILMOUR : Les travaux du comité présentent de curieuses anomalies. Je citerai un exemple. L'Ile du Prince-Edouard qui renferme une population de 103,000 habitans, élira quatre représentants ; Middlesex qui compte 54,000 habitants, environ la moitié moins, en élira trois. Tels sont les étranges résultats qui s'ensuivent, lorsqu'on cherche à s'éloigner des principes qu'on a énoncés. Je veux bien que la Chambre se forme en comité général et étudie ferme avant de se prononcer définitivement sur le partage des représentants entre Middlesex, Toronto ou tout autre ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'oppose à ce que la Chambre se forme de nouveau en comité général. Si mon honorable ami avait assisté aux séances du comité spécial pendant près de trois mois et demi, s'il avait étudié toutes ces questions devant le comité et les avait discutée devant la Chambre pendant des semaines, je crois qu'il serait d'avis qu'il lui est impossible de se prononcer ou qu'il est temps de prendre une décision touchant ce qu'il faut faire. A titre de membre du comité, je suis entièrement satisfait et prêt à m'en rapporter au verdict de la population de Toronto. Cette ville est foncièrement conservatrice, mais ses citoyens sont des hommes intelligents. Le représentant de Toroncentre nous a rappelé qu'on accole parfois à Toronto l'épithète de " Hog-town ".

M. CLARKE : Vous n'y croyez pas, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je n'y crois pas ; ce qualificatif me déplaît. Mais, en présence des prétentions qu'ose émettre le député de Toronto-centre, je comprends pourquoi on accole parfois cette épithète à la ville de Toronto. Ainsi que dit mon honorable ami, le représentant de Middlesex, il est inévitable dans ces circonstances que des anomalies se présentent. Chacun doit se rendre compte que l'adhésion au principe qui demande de respecter les limites des comtés puisse créer de ces anomalies. Ainsi, la population du comté de Prince-Edouard, dans Ontario est d'environ 18,000 habitants et celle de Lincoln, de plus de 30,000 ; mais ces différences sont inévitables. Il ne faut pas perdre de vue qu'Ontario comptera six députés de moins. Lorsque le comité s'est occupé de remanier la carte électorale de cette province, il s'est montré bon prince à l'égard de la ville de Toronto. Je suis mécontent qu'on ait injustement attaqué la conduite des membres du comité spécial à cet égard. C'est une assertion purement gratuite que de dire qu'on a commis une grave injustice envers la ville de Toronto. Je demande à la population de ce pays, aux habitants des districts ruraux, aux membres de la Chambre de dire si les droits de Toronto ont été lésés. Dans le passé, on n'a suivi aucune règle à l'égard des grands centres commerciaux et on a eu raison d'en agir ainsi attendu qu'ils sont mieux représentés ici d'une autre manière et qu'ils ont des moyens que d'autres municipalités n'ont pas d'imposer leur manière de voir à la Chambre. Je déclare donc que nous nous sommes montrés des plus généreux en ce qui a trait à la ville de Toronto. On aurait pu murmurer si nous ne lui avions pas accordé un représentant de plus ; mais, tout bien pesé, je crois qu'on a mauvaise grâce de dire qu'une injustice a été commise parce que l'unité électorale de Toronto, qui est

41,000, est plus élevée que celle d'un autre comté. Il faut considérer toute la province et je laisse aux citoyens de Toronto le soin de juger de la légitimité des décisions du comité. Nous ne pouvions faire plus en faveur de cette ville sans léser les intérêts du reste de la province.

Des représentants de Toronto se sont livrés à des abus de langage et j'attendais la preuve de leurs déclarations outrées, mais je suis maintenant convaincu que j'avais raison tout d'abord et qu'ils ont fait des assertions purement gratuites. Justice a été rendue à Toronto et la gauche n'a pas proposé de modifier notre répartition qui a été faite équitablement et sans égard aux considérations politiques.

Je le répète, je ne crains pas de m'en rapporter au verdict de la population de Toronto et de l'Ontario.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) : Vu que je n'ai pas encore pris part au débat, la Chambre voudra bien avoir l'indulgence de m'écouter pendant quelques instants. Le représentant de Toronto-ouest (M. Clarke) et celui de Toronto-est (M. Kemp) se sont placés au seul point de vue de la population de cette ville pour dire qu'on n'a pas accordé un nombre suffisant de représentants à cette ville. Ils ont prétendu que la représentation de Toronto devrait être basée sur le chiffre de sa population. Si cette prétention est fondée, ils devraient faire un pas de plus et indiquer où le gouvernement prendrait les représentants supplémentaires, afin de faire droit aux légitimes récriminations de Toronto.

S'il m'était permis de révoquer en doute leur sincérité, je demanderais au député de Toronto-ouest (M. Clarke) ce qu'il pensait des droits de cette ville en 1891 ? Il s'indigne ce soir parce qu'on ne lui accorde pas le nombre de représentants qu'elle mérite d'avoir, dit-il, eu égard au chiffre de sa population. Si ce raisonnement est plausible en 1903, il l'était en 1881 et l'a été constamment depuis jusqu'en 1896. L'honorable député s'occupait activement des affaires publiques pendant tout ce temps-là et il sait quel traitement son parti infligeait à la ville de Toronto. Il frémit d'indignation en présence de ce qu'il appelle l'injustice que commet le parti libéral envers cette ville ; que n'a-t-il fait preuve de cette vertueuse indignation en 1881 et en 1891 ? Quel traitement son propre parti a-t-il fait subir, ces années-là, à cette ville et au reste de la province d'Ontario ? L'honorable député déclare que la population doit servir de base à la représentation.

Si tel est son avis, si tel est le sentiment des membres de la gauche, étaient-ils prêts à appliquer ce principe en 1881 et en 1891 ? J'ai préparé un relevé de la population de 86 districts électoraux de la province d'Ontario en 1881 et en 1891 et je communiquerai cet état à la Chambre. Ne perdons pas de vue que nos contradicteurs soutiennent que la représentation doit dépendre du chiffre de la population et non des limites des comtés. Par conséquent, en 1881 et en 1891, lorsqu'ils remanièrent la carte électorale de l'Ontario, ils n'eurent pas à tenir compte des limites des municipalités ; l'important était de répartir également la population entre les différents collèges électoraux. L'opération était donc assez facile. Comment réussirent-ils à mettre leur doctrine en œuvre à ces deux époques? En 1881, l'unité électorale était, il me semble, de vingt à vint-un mille habitants. S'il y a lieu aujourd'hui d'égaliser la population quitte à morceler les municipalités, il y avait également lieu de le faire alors. La constitution du pays n'a pas été modifiée sous ce rapport depuis la Confédération. Ce qui est juste aujourd'hui, l'était également en 1881. Le parti conservateur fut en mesure d'appliquer ce principe en 1881, en 1891 et jusqu'en 1896. Comment a-t-il formé les circonscriptions électorales? Des 86 collèges électoraux de l'Ontario en 1881, un de ceux-là comptait 3,000 habitants—je fais abstraction des centaines et des unités.

M. CLARKE : Quel était ce collège électoral?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Celui de Nipissingue. Le chiffre exact de la population était de 3,043. Si l'honorable député désire connaître les noms des districts électoraux, je puis les lui donner.

M. CLARKE : Ce serait préférable, il me semble.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un district électoral, celui de Leeds et Grenville, renfermait 12,000 âmes. Deux, —Grenville-sud et Peterborough-ouest— comptaient 13,000 habitants ; deux autres— Frontenac et Kingston—14,000. Brockville et Carleton avaient une population de 15,000. Cinq circonscriptions électorales—Cardwell, Lennox, Northumberland-ouest, Peel et Victoria-nord—renfermaient 16,000 habitants et six, 17,000. Ces dernières étaient : Brucenord, Durham-ouest, Hastings-est, Hastingsouest, Lanark-sud, Muskoka et Parry-Sound. Quatre collèges électoraux comptaient 18,000 âmes et quatre autres 19,000. Les premiers sont Durham-est, Middlesex-sud, Renfrew-nord et York-ouest, et les derniers, Lanark-nord, London, Middlesex-ouest et Renfrew. La population de dix autres s'élève à 20,000 habitants : Brant-sud, Dundas, Lambton-ouest, Norfolk-nord, Ontario-nord, Peterborough-ouest, Peterborough-est, Victoria-sud, Waterloo-nord et Hastings-nord. Enfin onze districts électoraux avaient une population de 21,000 âmes—Essex-sud, Halton, Huron-est, Huron-sud, Lambton-est, Middlesex-nord, Ontario-sud, Perth-sud, Prince-Edouard, Waterloo-sud et York-nord.

M. CLARKE : L'honorable député me permet-il de lui poser une question. Combien de ces districts électoraux existaient au temps de la Confédération? Ont-ils été modifiés?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député affiche à tort du respect pour ce qui s'est fait à l'époque de la Confédération. Il trouvera ces renseignements en consultant les archives. Il est impossible de concevoir comment la loi du gerrymander de 1882 a pu morceler et déchiqueter d'une pareille façon les circonscriptions électorales formées en 1867. Elle fut un sujet d'opprobres pour son auteur et le plus vil attentat jamais perpétré dans le Canada par un parti politique.

Et les députés de la gauche ont raison de rougir de leur parti quand on leur rappelle de pareilles turpitudes.

M. CLARKE : J'ai posé d'une façon très courtoise une question bien simple à l'honorable député : Combien de ces districts électoraux avaient été modifiés depuis l'époque de la Confédération jusqu'en 1881?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je m'occupe présentement des circonscriptions électorales établies par la loi du gerrymander de 1882. Celle-ci morcelait les districts en empiétant sur les limites des municipalités et des comtés et au mépris de toutes les convenances. Elle réunissait pêle-mêle des municipalités entièrement détachées les unes des autres. C'est ce qui arriva pour Wentworth-nord. On annexa à ce comté deux territoires que séparaient entièrement la ville d'Hamilton et la baie. Jamais plus grande injure ne fut infligée à la population du pays qu'en 1882 et en 1892.

Mais, mon honorable ami m'a demandé des renseignements et ne devra pas se rebiffer si je complète son bagage de connaissances. S'il avait connu le passé, il n'eût pas, j'en suis certain, invoqué le chiffre de la population de Toronto à l'appui de ses revendications.

Je crois avoir énuméré tous les districts électoraux ayant une population de 21,000 ou moins. Il y en avait onze renfermant 22,000 habitants chacun, à savoir : Bothwell, Bruce-est, Glengarry, Haldimand et Monck, Leeds-sud, Northumberland-ouest, Prescott, Simcoe-sud, Toronto-centre, Wentworth et Brant et York-est. La population de cinq districts se chiffrait par 23,000—Addington, Cornwall et Stormont, Elgin-ouest, Grey-nord, Huron-ouest, et celle de cinq autres par 24,000—Algoma, Norfolk-sud, Oxford-nord, Toronto-est et Oxford-sud. Neuf circonscriptions comptaient 25,000 âmes, chacune—Bruce-ouest, Elgin-est, Essex-nord, Grey-est, Grey-sud, Middlesex-est, Russell, Wentworth-sud et Wellington-sud. La population de chacun des cinq districts suivants s'élevait à 26,000 habitants—Perth-nord, Simcoe-nord, Welland, Wellington-centre, Wellington-nord, Simcoe-est renfermait 27,000 habitants et Lincoln et Niagara, 28,000.

Nos bons amis qui soutiennent aujourd'hui que la population doit être la base de la représentation, ont taillé en 1881, quatre-vingt-six circonscriptions électorales d'Ontario dont la population variait entre 3,000 et 28,000 âmes. Un district était neuf fois plus populeux qu'un autre. Si la population doit servir de base à la répartition des sièges, le représentant de Toronto-ouest tentera-t-il de disculper la conduite de son parti en 1881? Je le mets au défi d'expliquer pourquoi un district électoral était neuf fois plus populeux qu'un autre !

Passons à dix ans plus tard. Si nos adversaires étaient dans la bonne voie, ils ont pu faire beaucoup de chemin pendant ces dix années-là. Il y eut un nouveau morcellement des comtés en 1891 avec le résultat suivant, cette fois.

Grenville-sud renfermait 12,000 habitants. Deux districts électoraux avaient une population de 13,000 âmes : Frontenac et Leeds et Grenville. Deux autres une population de 14,000 : Lennox et Northumberland-ouest. La population de cinq circonscriptions : Brockville, Cardwell, Durham-ouest, Peterborough-ouest et Peel, s'élevait à 15,000. Celle de deux autres à 16,000 : Carleton et Victoria-nord. Les trois divisions de Durham-est, Middlesex-ouest et Nipissing comptaient 17,000 habitants chacune. Six collèges électoraux renfermaient 18,000 âmes : Hastings-est, Hastings-ouest, Huron-est, Middlesex-sud, Ontario-ouest et Prince-Edouard. Huit district électoraux : Huron-sud, Kingston, Lanark-nord, Lanark-sud, Middlesex-nord, Norfolk-nord, Ontario-sud et Perth-sud, renfermaient une population de 19,000 habitants. Sept autres avaient une population moyenne de 20,000 : Bruce-nord, Dundas, Huron-ouest, Ontario-nord, Simcoe-sud, Victoria-sud et York-nord. Les six circonscriptions suivantes : Bruce-est, Haldimand et Monck, Halton, Peterboro-est, Wentworth et Brant et Northumberland-est, avaient une population de 21,000 habitants. Dans huit autres, la population se chiffre par 22,000 : Bruce-ouest, Glengarry, Hastings-nord, Leeds-sud, London, Norfolk-sud, Oxford et Renfrew-nord. Six districts renfermaient 23,000 habitants chacun : Brant-sud, Elgin-ouest, Grey-sud, Lambton-ouest, Renfrew-sud et Wellington-centre ; et six autres 24,000 : Addington, Essex-sud, Lambton-est, Prescott, Wellington-nord, Wellington-sud. Dans sept circonscriptions, la population se chiffrait par 25,000 : Bothwell, Waterloo-ouest, Waterloo-sud, Welland, Wentworth-sud, Middlesex-est. Dans huit autres, par 26,000 : Elgin-est, Grey-est, Grey-nord, Muskoka et Parry-sound, Oxford-nord, Perth-nord et Toronto-centre. Deux divisions électorales, Cornwall et Stormont, et Lincoln et Niagara, avaient une population de 27,000 habitants ; une autre une population de 28,000 ; c'était Simcoe-nord. Trois districts électoraux ren-

fermaient 31,000 habitants chacun : Essex-nord, Kent et Russell. Deux comptaient une population de 35,000 : Simcoe-est et York-est : une, de 37,000 : Algoma. York-ouest renfermait 41,000 et Toronto-est 43,000 habitants.

Aujourd'hui, le représentant de Toronto-ouest (M. Clarke) se plaint parce que cette ville n'est pas suffisamment représentée, attendu qu'elle n'élit qu'un député pour chaque groupe de 40,000 personnes. Cependant, en 1891, le district électoral de Toronto-est renfermait 43,564 habitants et il n'élisait qu'un seul représentant. Cette même année-là, une autre circonscription électorale qui ne renfermait que 12,000 habitants élisait également un député. Je parle de Grenville-sud.

M. CLARKE : Grenville-sud a-t-il été établi en 1891 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne s'agit ni de la date de son établissement ni de son histoire.

M. CLARKE : Mon honorable ami a dit qu'on a donné un représentant à un district dont la population n'est que de 12,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: En effet, le district de Leeds-Grenville. En 1891, sa population était de 12,929, et cette même année, Toronto-est, avec une population de plus de 43,000 n'avait aussi qu'un représentant. Je me demande comment l'honorable député peut se plaindre de la manière dont Toronto est traitée.

M. CLARKE : Quelle était l'unité de 1891 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 23,000.

M. CLARKE : Elle était de 36,000 pour Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudrait que Toronto eût autant de représentants qu'il y a d'unités dans sa population de 208,000, et comme cette unité est aujourd'hui de 23,000 il prétend qu'on devrait donner à cette ville au moins 9 députés. Si sa prétention vaut quelque chose aujourd'hui, elle était également bonne en 1891. Que demandait-il en 1891 ? Si Toronto avait le droit d'être représentée d'après sa population, pourquoi son parti ne lui a-t-il pas donné tous les députés auxquels elle avait droit en 1891 ?

M. CLARKE : J'ai consulté les Débats et je n'ai pas pu constater que l'honorable ministre ait demandé une augmentation de la représentation de Toronto en 1891.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne l'ai pas demandée. Je ne rappelle ce fait que pour faire voir que le raisonnement de l'honorable député est entièrement faux et n'a d'autre but que de soulever les préjugés. Mais, M. le président, si nous passons à une autre province, à celle de Québec——

M. CLARKE : Avant d'en finir avec Toronto, encore un mot. L'unité de représentation est de 36,091——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit cela. C'est l'honorable député de Toronto (M. Clarke) qui l'a dit.

M. CLARKE : Quelle est l'unité de représentation de Toronto, d'après ce bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle est d'environ 25,000 pour tout le Canada, d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. CLARKE : Pour Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toronto, avec une popoulation de 208,000—si cela est exact—aura cinq députés, et il est facile de calculer l'unité. Elle est d'environ 42,000. On me dit que l'unité, dans Ontario est de 23,000.

L'honorable M. HAGGART : Elle est de 25,000, sans Toronto, en comprenant cette ville, elle doit être plus élevée encore.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas cherché à savoir quel était l'unité pour chaque ville. Cela n'a rien à faire avec la question que je discute. Je tiens simplement à faire remarquer que les honorables députés de la gauche professent un grand respect pour les principes, mais qu'avec eux les principes et le pouvoir ne vont jamais ensemble. Ils se disent très vertueux à présent, mais quand ils étaient au pouvoir et en état de mettre en pratique les bonnes intentions dont ils se disent animés, quand ils avaient l'occasion de donner au pays un remaniement équitable, qu'ont-ils fait? Laissons Toronto de côté pour le moment, pour prendre un exemple dans la province de Québec. Assurément les mêmes principes de justice s'appliquent dans Québec et dans Ontario et je suppose que mon honorable ami sera disposé à appliquer à Montréal la règle qu'il voudrait appliquer à Toronto. S'il est juste de donner à Toronto une représentation en proportion de sa population, la ville de Montréal doit avoir le même droit. Or, voyons comment nos adversaires ont traité la représentation de Montréal en 1891. Ils ont donné un seul député à Montréal-est. La population de ce district, d'après le recensement de 1891, était de 92,063. Mais dans d'autres districts où mon honorable ami prétend qu'on aurait dû appliquer le principe de la représentation basée sur la population, on paraît avoir suivi une règle bien différente. Ainsi, par exemple, le district électoral de Trois-Rivières eut un représentant, bien que sa population ne fût que de 8,834.

D'après les prétentions de mon honorable ami, cela est suffisant pour donner droit à un député ; cependant, dans un autre district

dont la population est onze fois plus considérable, on ne donne qu'un seul représentant. Prétend-il justifier cet arrangement? Je lui demande quelle excuse il peut donner pour cela ?

M. CLARKE : J'attends que l'honorable ministre (M. Mulock) donne l'explication du traitement infligé à Toronto par le présent bill. Quand nous aurons réglé cette question, nous passerons à une autre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois avoir démontré que les réclamations de l'honorable député en faveur de Toronto ne sont pas faites du tout dans le but de faire rendre justice à la population de cette ville. Il y a longtemps qu'il est dans la vie publique et suit la marche des événements. Il sait parfaitement comment la ville de Toronto a été traitée sous ce rapport depuis vingt ans. Il sait aussi comment son parti a appliqué le principe de la représentation dans tout le Canada. Jamais, cependant, il n'a élevé la voix pour protester contre les méthodes des conservateurs au sujet de la représentation, tant que les libéraux n'ont pas été au pouvoir. C'est la première fois que nous l'entendons invoquer le principe de la représentation basée sur la population, pour la ville de Toronto.

Ces réclamations ne sont pas sincères. Si je suis obligé d'admettre qu'elles le sont, il me faudra admettre aussi que l'honorable député s'est amendé. Il est possible que son séjour dans l'opposition l'ait converti. Dans ce cas, on doit reconnaître que la place qu'occupent nos honorables adversaires est bien celle qui leur convient. Si la justice a des charmes pour eux quand ils sont dans l'opposition, le pays a été bien inspiré en leur fournissant l'occasion de mieux comprendre ce qu'ils doivent au pays qu'ils ont si mal gouverné, pendant si longtemps.

L'amendement (Roche) est rejeté sur la même division.

M. ROCHE (Marquette) : Je désire faire quelques commentaires sur le bill, en tant qu'il concerne la province du Manitoba, et aussi proposer un amendement. Je vais tâcher de le faire sans imiter la violence de langage et les gestes désordonnés dont l'orateur précédent vient de nous donner le spectacle, tout chevalier qu'il est. Le débat se poursuivait sur un ton modéré et d'une manière pratique, jusqu'à ce qu'il soit venu y prendre part. Cependant, après avoir parlé pendant une demi-heure, après nous avoir fait perdre notre temps, après avoir retardé l'adoption des projets du gouvernement, il a repris son siège sans avoir dit un mot pour défendre la manière dont la ville de Toronto a été divisée. Il est toujours amusant de l'entendre parler de sincérité, lui qui a déjà proposé une résolution dans cette Chambre, par laquelle il faisait un crime au gouvernement de nommer un député à un emploi rétribué ; ce qui ne l'a pas empêché de faire partie, pendant des années, d'un gouvernement qui a nommé des vingtaines de députés à des fonctions grassement payées.

Ma principale objection au remaniement de la province du Manitoba, c'est qu'on s'est écarté de la règle posée par le premier ministre lorsqu'il a présenté le projet de loi à la Chambre. Comme cette question a été discutée à fond en comité, je me contenterai de proposer un amendement et de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles il devrait être adopté. Comme je l'ai dit l'autre jour, le premier plan soumis par les libéraux, concernant le remaniement de la province du Manitoba mutilait au moins onze municipalités. Il va sans dire que cela était une violation directe de la règle posée par le premier ministre, et, si plusieurs des changements contenus dans la contre-proposition des conservateurs ont été acceptés, c'est parce que nous respections les limites des divisions municipales.

Le bill tel qu'il est, partage encore cinq municipalités. Dans un seul district, celui de Dauphin, trois municipalités sont coupées en deux: Rosedale, Lansdowne et Westbourne. On ne peut donner aucune bonne raison pour excuser cela, et c'est à cette division surtout qu'il faut attribuer la contre-proposition qui a été soumise au comité. On est aussi allé chercher la municipalité de Posen, à l'est du lac Manitoba, pour la mettre dans un district avec lequel elle n'a rien de commun.

Dans le district de Portage-la-Prairie, on partage la municipalité du même nom, pour des raisons que je ne comprends pas. Cette municipalité fait partie du district de Portage-la-Prairie, pour les fins provinciales, et on aurait pu, tout aussi bien accepter cette division. C'est ici que se trouve la principale différence entre les deux plans qui ont été soumis au comité par les deux partis, respectivement. Si le plan ministériel avait compris toute la municipalité de Portage-la-Prairie dans ce district, sans la diviser, les deux plans auraient été bien près d'être identiques.

Dans le district de Macdonald, le bill ne partage qu'une seule municipalité—Rosser—ce qui fait cinq municipalités partagées par le bill. Vu le démembrement de ces municipalités, et vu aussi que la population n'est pas tout à fait aussi également répartie par le bill qu'elle le serait par le plan soumis par les membres conservateurs du comité, je propose cet amendement, qui résume ceux qui ont été présentés par l'honorable chef de l'opposition et qui ont été repoussés par les membres libéraux du comité :

Proposé par M. Roche et appuyé par M. Boyd :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant que les municipalités de Westbourne, Lansdowne, Rosedale, Langford, Ochre River, Dauphin, Sainte-Rose, la Rivière

au Cygne, Minitonas, les villes de Dauphin, Gladstone, Neepawa, et les districts non organisés de Patterson, Aberdeen, Roseberry et Dawson, formeront la division électorale de Dauphin.

Que les municipalités de Brokenhead, Selkirk-est, Gimli, Kildonan, Saint-Paul, Springfield et les districts non organisés de Schultz, Winnipegosis, Norquay, Kinistinaux, Vannamenee, Nepawhin et la partie du district de Powassin au nord du township 9, formeront la division électorale de Selkirk.

Que les municipalités de Dufferin, Macdonald, Saint-François-Xavier, Assiniboïa, Rosser, Woodland, Saint-Laurent, Rockwood, Posen et Lorne, et le village de Carmen, formeront la division électorale de Macdonald.

Que les municipalités de Portage-la-Prairie, Norfolk-nord, Norfolk-sud, Victoria, Cyprès-nord, Cyprès-sud, la ville de Portage-la-Prairie et le village de Carberry, formeront la division électorale de Portage-la-Prairie.

Que les municipalités de Grand-View et de Gilbert-Plains formeront partie de la division électorale de Marquette.

L'amendement (M. Roche) est rejeté sur la même division.

M. HUGHES (Victoria) : Pendant que ce bill était discuté en comité j'ai demandé à l'honorable premier ministre que je regrette de ne pas voir à son siège, de voir s'il ne serait pas possible de donner deux députés aux comtés réunis de Victoria et Haliburton. En son absence je ne proposerai pas d'amendement et je n'exigerai pas que le vote soit pris, mais j'aimerais à savoir du ministre qui le remplace si on s'est occupé de cette question et s'il y aurait moyen, en insistant, d'obtenir un député de plus pour ces comtés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis dire à mon honorable ami que cette question a été sérieusement étudiée, mais vu les conditions particulières dans lesquelles se trouvent le comté de Victoria et le comté projeté d'Haliburton, le gouvernement se trouve dans l'impossibilité de leur accorder deux députés bien qu'il admette que leur population leur donne ce droit. En donnant deux députés à Victoria et Haliburton on commettrait une injustice envers d'autres comtés auxquelles leur population donne aussi droit à deux députés.

M. TAYLOR : En l'absence de l'honorable député de Brockville (M. Culbert) qui est retenu chez lui par la maladie, je proposerai un amendement que j'ai ici. Mais auparavant, je dirai un mot à propos d'une remarque faite par l'honorable directeur général des Postes qui a déclaré que le district électoral de Grenville-sud a été créé par le remaniement fait par les conservateurs en 1891.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais dit cela.

M. TAYLOR : Je ne veux pas faire dire à l'honorable ministre ce qu'il n'a pas dit, mais j'ai certainement compris qu'il avait dit que c'est par ce remaniement que le district de Grenville-sud a été formé et qu'on lui a donné un représentant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai mentionné aucun district en particulier.

M. TAYLOR : Alors, l'honorable ministre veut-il répéter ce qu'il a dit concernant Grenville-sud ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas les chiffres ici ; car je les ai communiqués aux sténographes. J'ai donné la population de 86 districts électoraux d'Ontario après le recensement de 1881, et celui de 1891. Ces 86 districts étaient représentés dans cette Chambre par 86 députés. Leur population était telle que je l'ai donnée en chiffre ronds.

M. TAYLOR: C'est absolument cela. L'honorable ministre a mentionné Grenville-sud au nombre de ces comtés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sa population n'était pas de 13,000.

M. TAYLOR : Il a dit que le parlement conservateur avait laissé faire cela ; or voici l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, dans lequel les comtés de Leeds et Grenville sont divisés comme suit :

La division nord de Leeds et Greenville, la division sud de Leeds et la division sud de Grenville et la division de Brockville. La division de Brockville comprenant la ville de Brockville avec le township d'Elizabethtown y annexé.

Ces quatre districts ont été constitués lors de la Confédération et jusqu'aujourd'hui ils ont toujours eu chacun un représentant ; c'est le gouvernement actuel qui fait le changement. Grenville-sud a été représenté alternativement par un conservateur et par un libéral. Je me rappelle que M. Wiser a représenté ce comté pendant des années. Pourquoi reprocher aux conservateurs d'avoir laissé ce district tel qu'il était lors de la Confédération ? Il en est de même pour tous les autres. Mais aujourd'hui on fait disparaître cette division électorale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député accepte-t-il la proposition émise par l'honorable député de Toronto-ouest que les dictricts doivent être représentés d'après le chiffre de leur population ? S'il n'accepte pas cette proposition, il a peut-être raison de demander qu'une petite circonscription comme Grenville ait un représentant. Mais si la règle posée par l'honorable député de Toronto-ouest doit prévaloir, il faut que les petits districts disparaissent.

M. TAYLOR : En présentant le bill l'honorable premier ministre a posé comme principe que les comtés ayant une certaine population n'auraient qu'un député. Et Grenville n'en a qu'un, bien que sa population soit plus considérable que celle d'autres comtés mentionnés dans ce bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudra-t-il avoir l'obligeance de nous dire s'il partage la manière de voir de son collègue de Toronto-ouest (M. Clarke) qui prétend que Toronto, en raison de sa population devrait avoir huit députés ?

M. TAYLOR : L'honorable député de Toronto-ouest n'a pas proposé de résolution demandant huit députés pour Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a pas pas eu le courage de le faire.

M. TAYLOR : Il prétend que les villes de Toronto, et de London ainsi que les comtés qui les avoisinent devraient être équitablement divisés, et dit qu'ils ne le sont pas, par le bill actuel. Leeds et Grenville ont été divisés en quatre districts électoraux par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et sont restés tels jusqu'aujourd'hui. La population des uns était moins considérable que celle des autres ; Leeds-sud avait 24,000 et Grenville-sud, seulement 12,000 à 13,000. On n'a jamais demandé à changer les divisions pour répartir plus également la population. Cet état de choses existe depuis la Confédération.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prétend-il que la représentation actuelle doit être déterminée par ce qu'elle était lors de la Confédération ?

M. TAYLOR : Je ne prétends pas cela, mais l'honorable ministre et ses amis invoquent toujours la représentation basée sur la population, et dans le bill qu'ils nous proposent, ils n'en tiennent aucun compte. Le parti conservateur n'a jamais prêché cette doctrine.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce soir encore, l'honorable député de Toronto-ouest a déclaré en toutes lettres que la représentation de Toronto aurait dû être déterminée par le chiffre de sa population et qu'on aurait dû lui donner huit députés. L'honorable député de Toronto-est a prétendu la même chose. Ils ont fait la proposition mais n'ont pas demandé qu'elle fût mise aux voix.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il l'intention de prononcer un discours avant que j'aie terminé le mien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; je voulais seulement savoir quelle attitude prend l'honorable député.

M. TAYLOR : L'honorable député de Toronto-ouest a proposé une motion et a prononcé un discours à l'appui de cette motion. Je n'ai pas suivi ce discours très attentivement, mais je suppose qu'il n'était que le développement de l'idée exprimée dans la motion. J'ai demandé la parole pour proposer, en l'absence de l'honorable député de Brockville (M. Culbert) l'amendement suivant :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant que la division de Leeds sera formée des townships de Leeds partie riveraine, Lansdowne, Leeds et Lansdowne arrière portion, Crosby-sud, Crosby-nord, Bastard et Burgess, Young et Escott arrière portion, le village de Newboro, et la ville de Gananoque, et la division de Brockville sera formé des townships de Elisabethtown, Ketley, Elmsly, Young et Escott arrière portion le village d'Athens et la ville de Brockville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me rappelle que lorsque cette question a été amenée devant le comité, j'ai dit à l'honorable député de Brockville (M. Culbert) qu'elle serait sérieusement étudiée, et c'est après avoir mûrement pesé le pour et le contre que je déclare au comité que cette division est équitable et je ne puis pas recommander l'adoption du changement proposé.

L'amendement (Taylor) est rejeté sur la même division.

M. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, l'heure est trop avancée pour que je fasse un discours. Mais on me dit qu'en mon absence, l'honorable député de London (M. Hyman) a parlé d'une prétendue unanimité qui aurait régné dans le comté. Je ne puis que répéter ce que j'ai dit à ce propos, pendant que la Chambre siégeait en comité, quand j'ai expliqué que le vote avait été pris sur un grand nombre de propositions concernant Ontario. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit alors, mais je déclare que malgré tout ce qu'on a pu dire aujourd'hui, la version que j'ai donnée l'autre jour des délibérations du comité, est exacte, au meilleur de mes souvenirs. De plus, à propos de la dernière remarque du directeur général des Postes concernant la mise aux voix des amendements, j'avais compris qu'il avait été entendu, pour gagner du temps, qu'un seul vote serait pris, et que la même division servirait pour les autres. Si le directeur général des Postes croit gagner quelque chose en insistant sur la formalité à prendre le vote sur chaque amendement, il peut être certain que nous sommes prêts à lui être agréables et à rester ici jusqu'à 2 ou 3 heures du matin s'il le faut. Quand il fait allusion au manque de courage de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) je suis convaincu qu'il est le seul à attacher de l'impertinence à cette insinuation, car quelque opinion qu'on puisse avoir de mon honorable ami, personne d'autre que l'honorable directeur général des Postes ne viendra lui reprocher de manquer de courage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je retire tout ce que j'ai dit. Je ne pensais pas qu'on donnerait cette interprétation à mes remarques.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être ai-je été mal renseigné.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne conteste pas l'exactitude de ce que vient de dire l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai fort bien entendu l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) dire " rejeté sur la même division." C'est lui qui a dirigé le débat du côté de l'opposition toute la journée et il a déclaré l'amendement rejeté sur la même division.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'y contredis pas.

M. BORDEN (Halifax) : J'étais sous l'impression, par conséquent, qu'une entente était intervenue. L'honorable directeur général des Postes doit admettre lui-même qu'il est inutile que nous votions douze à quinze fois dans la soirée, quand le vote a été pris une fois et enregistré.

Je désire, moi aussi, proposer un amendement, et comme j'ai déjà discuté la question, je crois qu'il est inutile de la discuter de nouveau. Cet amendement se rapporte au remaniement de la Nouvelle-Ecosse qui a été discuté entre l'honorable ministre des Finances, les représentants du Cap-Breton et moi, quand la Chambre siégeait en comité. L'amendement se lit comme suit :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec mandat et pouvoir de l'amender de manière que le comté de Cap-Breton élise deux représentants, comme à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que l'intention de l'honorable député était de proposer le même amendement que l'autre jour. La première proposition était de réunir les comtés de Richmond et Victoria, et dans l'amendement actuel il ne traite qu'une partie de la question.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me rappelle pas avoir proposé un amendement, mais d'avoir conseillé la réunion de Richmond et Victoria. Quelqu'un m'a soumis une contre-proposition dont je n'avais jamais entendu parler avant, et je ne veux m'engager à rien de plus ; mais il me semble que, quel que soit le plan adopté, le Cap-Breton ne devrait pas être réuni à Victoria, et les deux comtés réunis ne devraient pas être divisés comme il est dit dans le bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le rapport de la minorité demandait la réunion de Victoria et Richmond. C'est ce qu'a demandé mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : J'ai en effet proposé cela devant le comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : La même question a été discutée ici et je croyais que mon honorable ami avait l'intention de proposer la même chose, mais il fait une proposition toute différente qui ne règle pas la difficulté puisqu'elle ne dit pas de quel comté, on devra enlever un député ; ce n'est qu'une demi-mesure. Il a été convenu, au cours du débat que le Cap-Breton devait perdre un représentant. Si mon honorable ami, en demandant que ce comté conserve ses deux représentants disait où en retrancher un, nous pourrions discuter sa proposition, mais il ne le dit pas, et son amendement est inefficace.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut critiquer tant qu'il voudra mon amendement, en se plaçant à ce point de vue. Devant le comité j'étais d'opinion et j'ai proposé que les comtés de Victoria et de Richmond fussent réunis. Cette proposition a rencontré une forte opposition et un député a suggéré un autre plan, que je n'avais pas étudié avant et que je n'ai pas encore étudié. Je préférerais l'un ou l'autre de ces solutions, à celle que nous offre le bill. Je demande par mon amendement que le Cap-Breton conserve ses deux représentants et que l'un des deux arrangements proposés par moi et par l'honorable député de Cap-Breton soit adopté à la place de la division actuelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela nous laisserait avec un député de plus que la Nouvlle-Ecosse n'en doit avoir. Nous ne pouvez pas tout avoir, et comme cet amendement nous laisse avec un député de trop, je ne puis pas l'appuyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable chef de l'opposition a reproché au président du comité (M. Hyman) d'avoir rapporté les choses d'une manière inexacte et d'avoir été injuste envers lui, au sujet de plusieurs divisions.

M. R. L. BORDEN : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, j'ai mal compris ce qu'il a dit.

M. R. L. BORDEN : Je n'étais pas présent quand l'honorable député (M. Hyman) a parlé, et j'ai dit que si en parlant de l'unanimité qui a existé dans le comité il a dit quelque chose qui diffère de la version que j'en ai donnée devant la Chambre siégeant en comité général, je déclare réaffirmer mes premières déclarations qui d'ailleurs n'ont pas été contredites, dans le temps, par les membres libéraux du comité. J'ignore si l'honorable député a dit quelque chose d'incompatible avec mes déclarations, mais s'il l'a fait, je répète que mes déclarations étaient bien fondées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Hyman) n'a pas parlé de ce qui s'est passé dans le comité, mais de ce qui a été dit ici, devant la Chambre siégeant en comité général. Il n'y a pas de divergence d'opinion quant aux amendements qui ont été proposés devant le comité, tels qu'ils sont rapportés dans le compte rendu des délibérations. J'ai constaté que mon honorable ami (M. R. L. Borden) n'était pas

toujours très bien renseigné sur les questions qui concernent Ontario et je crois qu'il n'aurait pas fait une des propositions qu'il a soumises, s'il en avait saisi la portée. Je répète qu'il n'a pas raison de dire que cette division a été faite dans un but politique et de prétendre que c'est un "gerrymander". J'ai agi avec justice et impartialité et je suis prêt à soumettre les deux propositionc au peuple. Je ferai aussi remarquer que l'opposition n'a pas proposé de nouveau devant la Chambre un grand nombre de contre-propositions qui ont été faites devant le comité, afin de donner au public l'occasion de faire la comparaison.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit quand la question est venue devant le comité général de la Chambre, il y a quelques jours. L'amendement concernant le Cap-Breton, que vient de proposer l'honorable chef de l'opposition, est bien différente de la proposition faite par lui et ses partisans devant la Chambre, il y a quelques jours, et devant le comité, Quand cette question a été discutée l'autre jour, j'ai dit que j'étais prêt à appuyer l'une ou l'autre des propositions. Quant à celle que l'honorable chef de l'opposition vient de faire, je l'appuierais de préférence à celle de l'autre jour.

Je serais tout disposé à demander deux représentants pour le Cap-Breton, mais la constitution impose certaine réduction dans le représentation de la Nouvelle-Ecosse, et tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je voterai en faveur du maintien de la constitution. Je reconnais que la province de la Nouvelle-Ecosse telle que présentement constituée, doit perdre deux députés dans ce remaniement et la majorité du comité a décidé que les comtés de Victoria et du Cap-Breton devaient être réunis pour les fins de la représentation.

La contre-proposition faite par la minorité demandait que Richmond et Victoria fussent réunis et qu'on ne touchât pas au Cap-Breton. La proposition qu'on nous soumet ce soir est bien différente et elle ne répond pas du tout au but que le comité veut atteindre. Quand on fait une proposition à la Chambre on doit au moins dire en quoi elle consiste. La Chambre ne peut pas prendre en considération une proposition demandant de laisser la représentation de la Nouvelle-Ecosse telle qu'elle est actuellement. Cet amendement n'est ni raisonnable ni praticable. Je répète que je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit l'autre jour. Il y avait alors devant la Chambre deux propositions acceptables et, pour ma part, je considérais que nous avions à choisir entre deux maux. Il fallait nous soumettre à notre sort, et j'étais prêt à appuyer l'une ou l'autre solution ; mais la présente proposition est impraticable et ne règle pas la difficulté.

M. HYMAN : Si l'honorable chef de l'opposition est sous l'impression que j'ai dit quoi que ce soit aujourd'hui tendant à faire croire que ses actes ou ses paroles dans cette Chambre étaient en désaccord avec ses actes ou ses paroles devant le comité, je tiens à la désabuser. Le malentendu provient peut-être de ceci : Dans l'amendement proposé par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) concernant l'unité de représentation, il était dit que cette unité devait être déterminée en déduisant de la population totale, la population de Toronto. A cela j'ai répondu qu'il est dit dans le compte rendu des délibérations du comité que pour arriver à l'unité, on déduirait la population de toutes les villes et non seulement celle de Toronto.

M. R. L. BORDEN : Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce qui a eu lieu devant le comité. Nous avons proposé d'abord de fixer la représentation des villes d'Ontario et de déterminer ensuite l'unité, en divisant le reste de la population par le nombre de députés auquel la province aurait encore droit. Cela n'a pas été accepté par la majorité. On fixa alors arbitrairement la représentation de Toronto et l'unité fut déterminée de cette manière. Je me rappelle que nous avons formellement protesté devant le comité contre la décision de limiter à cinq la représentation de l'Ontario. J'espère que personne ne nie cela.

L'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston) prétend que cet amendement est impraticable. Je lui ferai observer qu'il est dit dans le bill que la Nouvelle-Ecosse aura dix-huit représentants. Je demande que l'annexe soit amendée de manière à ce que le Cap-Breton conserve deux représentants. Il est vrai que je n'ai pas conservé dans mon amendement la proposition que j'ai faite devant le comité, et j'en ai donné la raison. C'est qu'une contre-proposition dont je n'avais pas encore entendu parler a été faite dans cette Chambre, et je n'étais pas certain si elle n'était pas préférable à celle que j'avais moi-même faite devant le comité. Mais en proposant que le bill soit amendé de manière à conserver deux députés au Cap-Breton, je croyais et je crois encore que je donnais au comité toute la latitude nécessaire pour arriver au résultat indiqué.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable chef de l'opposition admettra qu'il fallait absolument faire quelque chose et que c'était dans l'île du Cap-Breton que cela devait être fait. Mon honorable collègue du Cap-Breton a proposé de réunir Victoria et Inverness. L'honorable chef de l'opposition a ensuite proposé de réunir Victoria et Richmond, et il voudrait maintenant réunir Victoria à Richmond ou Inverness, ou priver ce comté de représentant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je maintiens que la Chambre ne peut pas se prononcer sur une proposition comme celle-là, avec connaissance de cause, sans savoir au juste, ce qui doit en résulter. Nous sa-

vons que l'île du Cap-Breton, qui comprend ces quatre comtés avec cinq représentants, n'en aura que quatre à l'avenir. Quand l'honorable député propose que le comté du Cap-Breton conserve ses deux représentants et refuse de dire dans sa motion où on devra retrancher un député, je dis que c'est une proposition que la Chambre ne peut pas adopter.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis prêt à mettre l'amendement aux voix, si le Chambre le désire, mais je suis d'opinion qu'il est irrégulier.

Plusieurs VOIX : Le vote.

L'amendement (Borden, Halifax) est rejeté sur la même division.

M. CLANCY (Bothwell) : Je propose, appuyé par M. Wilson :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant que les townships de Chatham, Camden-Zone, et Dover-est et Dover-ouest, les villes de Bothwell, Thamesville, Dresden et Wallaceburg, et la cité de Chatham formeront la division nord de Kent, et que les townships de Oxford, Howard, Raleigh, Harwick, Tilbury et Ramny, les villes de Ridgetown et Blenheim, et le village de Tilbury formeront la division sud de Kent.

L'heure est trop avancée pour que j'entreprenne de discuter cette question, malgré le désir que j'en pourrais avoir, après ce que vient de dire l'honorable ministre des Travaux publics. J'aurais cru qu'il n'aurait pas osé réveiller le chat qui dort en répétant avec autant d'assurance que ce remaniement a été fait sur les bases justes et équitables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le dis et je le crois. Vous êtes libre de prouver le contraire si vous le pouvez. Nous avons tout le temps nécessaire.

M. CLANCY : J'aurais peut-être du mal à convaincre l'honorable ministre, mais cela serait bien facile, si je m'adressais à des personnes non prévenues et disposées à se laisser convaincre. Je ne crois pas que l'honorable ministre soit dans ce cas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne sommes pas les juges ; laissons cela aux électeurs.

M. CLANCY : Heureusement, l'honorable ministre n'est pas notre juge, et nous pouvons nous adresser à un autre tribunal qui ne tient pas de réunion préliminaire, qui n'a pas de plan tout préparé à nous imposer et qui saura réparer les injustices commises par l'honorable ministre et ses amis,

Je n'entreprendrai pas de discuter au long cet amendement, car je sais que le parti ministériel est décidé à faire adopter le bill tel qu'il est ou à succomber à la tâche. Cet amendement que je viens de vous remettre, M. l'Orateur, concerne une des plus criantes injustices commises par le parti ministériel. Quand il s'est agi de cette question devant le comité général de la Chambre, la même proposition a été faite et l'honorable premier ministre parlant de la division de Kent, a prétendu que bien qu'elle présentât certaines déviations, elle était aussi symétrique que le serait une ligne droite, mais il a dû admettre cependant, qu'il y avait un écart considérable sous le rapport de la population. Il a donné pour raison, que la division de Kent existe depuis 1882 et que ce serait presque un sacrilège d'y toucher. Le comté d'Essex a été formé à la même époque, mais on ne s'est pas gêné d'en modifier les divisions pour répartir plus également la population.

Dans un cas on a changé les limites pour répartir également la population, et dans l'autre, on a refusé de les changer, pour que la population ne fût pas répartie également. Voilà un exemple du déplorable manque de logique dont les honorables députés de la droite ont fait preuve dans toute cette affaire.

Je pourrais multiplier les exemples. Je pourrais parler du comté de Northumberland et d'autres pour faire ressortir la pureté d'intention et le désintéressement de nos adversaires. Prenons, par exemple, le comté de Cumberland avec une population de 34,479 et celui de Peterborough, avec une population de 36,066. Il fallait égaliser la population de ces deux comtés. Comment s'y est-on pris ? On a enlevé le canton de Monaghan au plus petit comté pour l'ajouter au plus grand. Avant cette opération l'écart n'était que de 687, mais après, elle était de 3,445—tout cela a été fait sous prétexte de répartir la population plus également.

J'ai déjà dit qu'on n'a pas laissé dans toute la province d'Ontario un seul comté, un seul district électoral, sans les démembrer, quand les libéraux avaient intérêt à le faire. Il est vrai que depuis, ils ont renoncé à quelques-uns de leurs méfaits. Ils ont consenti à modifier le remaniement de Hastings et de Waterloo, mais pas avant que le président du comité et le ministre des Travaux publics se soient plongés dans la fange jusqu'au cou, pour défendre le " gerrymander ". Ce n'est que lorsque le premier ministre, inspiré par la peur ou la honte, est entré en scène et les a fait taire, qu'ils consentirent à faire certaines concessions. A ces deux exceptions près, on ne trouvera pas dant toute la province une seule circonscription qu'ils n'ont pas remaniée à leur avantage. Je répète que tout le plan était concerté, préparé et arrêté, avant même que le comité fût formé, et à l'exception de Waterloo et Hastings, il a été adopté en comité ,tel qu'il avait été préparé.

L'amendement (M. Clancy) est rejeté.

M. TAYLOR : Sur la même division ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai lieu de croire qu'il y a une entente à cet effet, car

sans cela, certains députés pourraient préférer voter d'une autre manière. Je déclare que l'amendement est rejeté sur la même division, si personne ne s'y oppose.

M. LENNOX : J'ai l'honneur de proposer :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir d'amender l'article 27 de l'annexe dudit bill de manière à ce qu'il se lise comme suit : —

"La cité de Brantford formera le district électoral de Brantford, et élira un représentant."

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable William Paterson) : Je ne crois pas qu'il soit possible de donner de meilleure preuve du manque absolu d'entente entre nos adversaires, sur la ligne de conduite à suivre dans cette affaire. Ce matin, l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a prononcé un discours de deux heures et a posé comme règle, que dans le remaniement des divisions électorales, il faut tenir compte de l'égalité de population. Il a défendu ce principe avec tant de chaleur et d'éloquence que ses arguments doivent être encore tout frais à la mémoire des députés et que par conséquent, il est inutile d'en dire davantage sur ce point. Mais voici maintenant une proposition qui demande un représentant à une partie d'un comté dont la population est de 16,619 et un représentant à l'autre partie, dont la population est de 21,521. Cette proposition est faite sous forme d'amendement à l'article du bill qui donne aux deux divisions une population respective de 19,867 et de 18,273. Je suis bien content que cette proposition ait été soumise à la Chambre, car elle nous donne la preuve de la fidélité avec laquelle les honorables députés appliquent les principes qu'ils ont eux-mêmes posés.

M. INGRAM : Je suis content aussi que cette proposition ait été faite. Mais je regrette le discours de l'honorable ministre des Douanes, car il est une nouvelle preuve de sa partialité. Il s'est bien souvent plaint du remaniement de 1882, et cependant, il ne craint pas de combattre cet amendement. Il ose parler de représentation basée sur la population et du principe posé par l'honorable député de Norfolk-sud. Or, quand ce bill nous a été présenté, on nous a dit qu'il était basé sur deux principes : Le respect des limites des comtés et l'égalité de population, autant que possible. Ces deux principes sont violés dans le cas actuel. C'est de cela que je me plains.

L'honorable ministre des Douanes trouve ridicule de donner un représentant à la ville de Brantford, avec une population de 16,619, et un représentant à la partie rurale du comté de Brant, dont la pouulation est de 21,521. Il sait comme moi que la population de Brantford, à l'heure qu'il est, est bien près de 20,00 et qu'elle augmente rapidement. Il sait aussi qu'en tenant compte de la population de Brantford-sud et des Indiens, qui ne votent pas et qui sont au nombre de 3,771, la population de la ville de Brantford est plus considérable que la population rurale du comté de Brant. Il ne craint cependant pas d'opposer les Indiens en tutelle, aux libres électeurs de Brantford. S'il désire réellement repartir également la population, il peut réunir Brantford et Tuscarora. Le seul but de nos adversaires est d'assurer l'élection de deux libéraux dans le comté de Brant et dans la ville de Brantford. Je ne me plaindrais pas autant si nos adversaires osaient avouer franchement qu'ils font un remaniement dans le but de triompher des conservateurs. Mais ce que je n'aime pas, ce qui me répugne souverainement, c'est de voir les honorables députés de la droite lever les yeux au ciel, et remercier Dieu de ne pas ressembler à ces méchants torys, tout en prétendant nous donner un remaniement équitable, quand c'est précisément le contraire qu'ils cherchent à faire. Personnellement, je n'ai pas de faveur à leur demander ; je ne fais que mettre en regard leurs prétentions d'impartialité et leurs actes. Les électeurs décideront si cette loi est juste ou non. Quant à moi, je suis certain que nous n'aurons aucune difficulté à faire comprendre aux électeurs que ce remaniement est injuste et que la division du comté de Brant constitue une des plus grandes injustices de tout le projet. On parle de répartir également la population ! Dans mon propre comté—Elgin—il y a une différence de 8,000 habitants entre les deux divisions.

Le MINISTRE DES DOUANES : Puisque l'honorable député (M. Ingram) prétend que je sais certaines choses, on me permettra de répondre quelques mots. Il dit entre autres choses que je sais que la population de Brantford est de 20,000. Quand bien même cela serait, le point que nous discutons n'en serait pas pas effecté, car le remaniement doit se faire d'après le recensement. Mais je tiens à déclarer expressément que je ne sais pas que la population de Brantford est de 20,000. S'il tient à connaître mon opinion, je lui avouerai que je ne crois pas que la population de Brantford approche ce chiffre. Il suggère de réunir Brantford et les Indiens, ce qui est une nouvelle preuve de son impartialité, car il faudrait pour cela, laisser tout un canton, appartenant à une autre division, entre Brantford et le canton qu'il voudrait unir à Brantford, pour les fins de la représentation.

M. INGRAM : En guise d'explication, je dois dire que pour supposer que la population de Brantford est de près de vingt mille, je me base sur les délibérations de la Chambre de commerce et du conseil municipal de Brantford. Quant au canton qui se trouverait entre les deux parties du district électoral, cela n'est pas plus grave que de parta-

ger un canton en deux, contrairement à tous les engagements contraires pris par les honorables députés de la droite.

M. FOWLER : L'honorable ministre des Douanes a l'air de trouver extraordinaire un écart de 5,000 dans la population de deux districts électoraux. Je lui ferai remarquer que dans le Nouveau-Brunswick nous avons des différences beaucoup plus considérables que celle-là. Restigouche, par exemple, n'a qu'une population de 13,000, et à côté nous avons Gloucester avec une population de 27,000 à 28,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ici, il s'agit de la division d'un comté.

M. FOWLER : Je ne vois pas quelle différence cela peut faire. Ou vous voulez la représentation basée sur la population où vous ne la voulez pas. Si vous ne voulez pas de la représentation basée sur la population, pourquoi tout ce tapage à propos des inégalités de population ? Si l'on doit adopter, au contraire, les limites existantes des comtés, que le ministre fasse voir que la division demandée par le bill respecte plus les limites des comtés que celle que propose l'amendement.

Dans le Nouveau-Brunswick nous avons le comté de Kent, dont la population est à peu près égale à l'unité, la population de Westmoreland est de 42,000. Ces écarts existent uniquement parce qu'on a observé, dans cette province, une règle dont on s'écarte considérablement dans la province d'Ontario, celle qui veut qu'on respecte les limites des comtés, quelle que puisse être l'inégalité des populations. Ce ne sont pas les frontières des comtés, les divisions fictives qui doivent être représentées, c'est le peuple. Je trouve absurde toutes ces discussions au sujet des limites des comtés, surtout de la part des libéraux, dont le cri de ralliement a toujours été " la représentation basée sur la population ".

Le MINISTRE DES DOUANES : Entre provinces.

M. FOWLER : Pourquoi, entre provinces? L'honorable ministre peut-il donner une bonne raison pour que l'application de ce principe soit limité à la relation des provinces entre elles ? Il ne s'agit pas ici de provinces, puisque nous ne formons tous qu'un pays. Sous ce rapport, quelle différence cela fait-il qu'un homme habite Ontario où le Nouveau-Brunswick ? Nous ne faisons pas des lois pour une province ou pour une autre, mais pour tout le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, de l'est à l'ouest, du nord au sud. Je ne suis pas ici pour représenter uniquement mon comté, mais tout le pays, et j'ai le droit de parler pour tout le Canada, ainsi que chaque membre de cette Chambre.

J'ai toujours compris que la représentation basée sur la population était le grand argument employé par les honorables députés de la droite dans les remaniements de 1882 et 1892 ; ils se plaignaient des inégalités de population et reprochaient au gouvernement de ne pas respecter ce principe.

Dans ma province, on pourrait, sans inconvénient, méconnaître les limites des comtés. La principale chose, c'est la communauté des intérêts, et c'est de cela qu'il faudrait tenir compte, en même temps que de la répartition égale de la population.

On ne devrait pas prendre en considération uniquement les divisions municipales, car il peut y avoir plus de communauté d'intérêts entre gens appartenant à des divisions municipales différentes qu'entre gens habitant la même division municipale. Le commerce et les échanges ne tiennent aucun compte des frontières municipales. C'est plutôt le mouvement du commerce que le fait de se réunir dans une même localité pour les fins judiciaires qui crée la communauté des intérêts.

Or, dans le Nouveau-Brunswick on a complètement ignoré cette communauté d'intérêts en unissant les comtés d'Albert et de King, qui sont absolument étrangers l'un à l'autre ; d'un autre côté, Ristigouche et Gloucester, par exemple, sont limitrophes, il se fait beaucoup de commerce entre ces deux comtés qui sont traversés par un chemin de fer important. Les mêmes chemins publics vont d'un comté à l'autre, sans que le voyageur s'aperçoive de la transition. Il est vrai que la réunion de ces deux comtés augmenterait plus la disproportion dans la population que la réunion d'Albert et King. Mais si on met de côté cette chimère des divisions municipales, on peut faire faire dans le Nouveau-Brunswick une division équitable qui donnerait une juste représentation à toutes les parties de la population.

L'amendement (Lennox) est rejeté sur la même division.

M. ROSAMOND : Il y a quelques instants nous avons entendu dire par l'honorable ministre des Douanes qu'une motion proposée de ce côté-ci de la Chambre avait pour effet de mettre une population beaucoup plus forte dans une des divisions que dans l'autre. La proposition que j'ai l'honneur de soumettre au sujet de Lanark l'intéressera à ce point de vue, et j'ai confiance que le gouvernement, après l'avoir examinée, y donnera son adhésion. Le plan du comité donne au collège électoral de Lanark-nord une population de 19,996, soit près de 20,000 ; tandis que Lanark-sud n'en a que 17,236, soit une différence de 2,760. Le changement que je propose réduirait cette différence à 172 ; il donnerait 18,550 habitants à Lanark-nord et 18,702 à Lanark-sud. A ce point de vue ma proposition se recommande d'elle-même au gouvernement et j'espère qu'il n'hésitera pas à l'appuyer.

J'ai donc l'honneur de proposer :

Que le bill n° 66 "Acte à l'effet de répartir de nouveau la représentation dans la Chambre

des communes" ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais soit renvoyé de nouveau au comité général avec instruction au comité d'amender l'article 41 de l'annexe dudit bill pour qu'il se lise comme suit :

(a.) La circonscription du nord comprendra les townships de Dalhousie, Darling, Lanark, Lavent, Pakenham, Ramsey, Beckwith et les villes d'Almonte et Carleton-Place et le village de Lanark.

(b.) La circonscription du sud comprendra les townships de Bathurst, Burgess-nord, Drummond, Elmsley-nord, Montague et Sherbrooke, nord et sud et les villes de Perth et Smith's Falls.

Voilà une division en parties égales de la population. Je ne crois pas qu'elle change en quoi que ce soit la situation politique du comté. Chaque division formera un tout homogène, et ni l'un ni l'autre des partis politiques ne s'en ressentira. Je ne veux pas faire perdre de temps à la Chambre en parlant plus longtemps sur la question, mais je fais un appel au gouvernement pour le prier d'accepter cet amendement, qui est inspiré par les principes qu'il a professés.

M. INGRAM : Dans le comté d'Elgin la différence entre les deux divisions est de 8,000. Le ministre des Douanes a peut-être un mot à dire à ce sujet.

L'amendement de M. Rosamond est rejeté sur division.

La motion principale est adoptée, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

RETRAIT DE RESOLUTIONS.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : propose que l'article du feuilleton demandant que la Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer la résolution suivante proposée antérieurement : Il est résolu qu'il est expédient, dans l'intérêt du port de North-Sydney, N.-E., d'amender les articles 8 et 10 dudit acte—soit retiré.

Cette motion est adoptée.

INSPECTION DES GRAINS ET GRAINES DE SEMENCE.

Au sujet de l'article du feuilleton disant :

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill n° 200 concernant l'inspection et la vente des grains et graines de semence.—(Le ministre de l'Agriculture.)

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : M. l'Orateur, je propose que l'article n° 16 du feuilleton soit retiré.

La motion est adoptée et l'article est retiré.

ACTE DU PILOTAGE.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : M. l'Orateur, je propose que la seconde résolution sous mon nom comme avis de motion sur le feuilleton et se rapportant à l'acte du pilotage et aux actes concernant les commissaires des ports de Montréal et de Québec, soit retirée.

M. CLARKE : Cela veut-il dire qu'on ne fera rien au sujet du pilotage sur le Saint-Laurent?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je veux remplacer la résolution par une autre. Elle contient une erreur de copiste.

M. L'ORATEUR : Elle est retirée.

AMENDEMENT A L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

Au sujet de l'article du feuilleton disant :

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer la résolution du Directeur Général des Postes à l'effet d'amender l'Acte du service civil.

M. TAYLOR: Je prie l'honorable ministre de considérer que nous avons fait une bonne journée d'ouvrage et que nous pouvons en finir là pour aujourd'hui. S'il veut remettre cette question à lundi prochain, la besogne n'en avancera que mieux. Si j'ai bien compris, le gouvernement n'a pas l'intention de s'occuper du bill du chemin de fer lundi, parce qu'il n'est pas imprimé et qu'il n'a pas été remis aux députés, et il nous faut garder quelque chose sur le feuilleton pour nous tenir occupés lundi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout en étant disposé à me conformer aux désirs de nos amis de la gauche, je ne crois pas cependant que la proposition de l'honorable député (M. Taylor) soit la meilleure. Si mon honorable ami nous dit que nous ne ferons aucun progrès——

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

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est guère possible de faire droit à sa demande s'il la présente de cette manière. Si c'est le désir des honorables membres de l'opposition d'ajourner la séance, je ne veux pas les retenir malgré eux. Cependant, je ne trouve pas déraisonnable qu'on consacre quelques instants à l'étude de cette mesure. Mais je ne saurais consentir à un ajournement si mon honorable ami menace de faire de l'obstruction.

M. TAYLOR : Cela n'a jamais été mon intention; voyant que mes amis de ce côté-ci sont harassés de fatigue, je me suis adressé à l'honorable ministre des Finances, que je considérais comme le leader de la Chambre. Il existe une entente tacite de lever la séance à minuit, à moins que nous ne traitions des questions d'une grande importance, et l'heure de minuit est arrivée.

M. INGRAM : J'ai demandé à l'honorable chef de la gauche (M. Borden, Halifax) il y a quelque temps, s'il avait d'autres affaires

à amener, et il ne voyait rien d'important après la fin du bill du remaniement électoral.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'insisterai pas davantage pour ce soir. Je comprends que l'honorable député qui guide l'opposition en ce moment n'a fait simplement qu'exprimer le désir d'en rester là pour aujourd'hui. C'est la première fois que j'entends dire qu'il y avait une entente de ne pas entamer d'autres affaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu d'entente.

M. INGRAM : Je disais seulement que j'avais demandé à l'honorable chef de l'opposition si nous allions entamer une autre question, et il m'a dit qu'il croyait que non.

Le MINISTRE DES FINANCES : : Je puis assurer à l'honorable député (M. Ingram) qu'il n'a jamais été entendu que nous ne passerions pas à d'autres délibérations.

AMENDEMENT A L'ACTE DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Je propose la première lecture du bill (n° 287) pour amender de nouveau l'acte de l'Inspection des bateaux à vapeur de 1898. Il dit: Le bill permet l'usage du pétrole comme combustible pour produire la vapeur ; il a été approuvé par les chefs du département et par les intéressés et adopté par le Sénat.

M. CLARKE : Qu'est devenu le bill présenté au commencement de la session par l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) au sujet de la compétence des ingénieurs-mécaniciens ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été entendu que ce bill sera laissé de côté jusqu'à la prochaine session, à cause des trop nombreux intérêts dont il faut tenir compte.

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

AJOURNEMENT. — TRACASSERIES FAITES A DES VOYAGEURS A NEWPORT, VT.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant l'ajournement, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un récit du Star, de Montréal, dans le numéro de ce soir, et dont on trouve également la substance dans les journaux de ce matin, concernant la manière indigne dont on a traité deux messieurs qui avaient pris part aux délibérations des chambres de commerce de l'empire, à Montréal. Je passerai le journal à l'honorable ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding). La conduite grossière qu'on a tenue à l'égard de ces dinstingués visiteurs en traversant la frontière à Newport, Vt, mérite certainement que le gouvernement ordonne une enquête sur cette affaire. Je crois qu'il est à propos de faire des représentations aux autorités des Etats-Unis, afin que d'autres messieurs qui se rendent du Canada aux Etats-Unis pour retourner chez eux en Angleterre ne soient pas molestés de la même façon. Il y a de quoi soulever l'indignation. Je vais lire ce que dit le rapport :

Deux membres distingués des chambres des commerce de l'Empire furent retenus le vingt-trois dernier à Newport, Vt., petite ville située près de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis et lieu de résidence d'un fonctionnaire de l'immigration aux Etats-Unis.

Les deux messieurs en question étaient M. William Carland, représentant la chambre de commerce de Torquay, et M. John Falconer, représentant celle de Douvres. Ces messieurs étaient venus au Canada par la voie du Saint-Laurent il y a quelques semaines et après avoir fait le tour du pays, ils étaient sur leur retour vers l'Angleterre en passant par Boston.

Ils ignoraient que d'après les lois de l'immigration aux Etats-Unis, ils étaient sujets à être retenus ; sans cela il est probable qu'ils auraient repris la voie du Saint-Laurent pour retourner chez eux, ou qu'ils se seraient pourvus à Montréal au bureau d'immigration des Etats-Unis des certificats exigés pour se rendre sans encombre jusqu'à Boston où ils devraient prendre le steamer pour faire la traversée.

La lettre suivante qui est entre les mains de M. Arthur J. Hodgson, président de la chambre de commerce, écrite par les messieurs en question expose l'incident comme suit :

Gare de Newport, 23 septembre 1903.

M. Falconer et moi nous sommes retenus ici, de force, et on nous a fait descendre du train parce que nous n'avions pas de certificats de médecin. Nous sommes partis de la gare Windsor, Montréal, pour Boston à 9 heures du matin, nos malles furent inspectées à Montréal et nos porte-manteaux sur le train. L'inspecteur d'immigration nous posa une foule de questions sur notre âge, notre position, etc. ; il nous demanda si nous avions de l'argent et après s'être consulté, avec son collègue, les deux nous intimèrent que nous ne pouvions pas continuer notre trajet ; ils s'emparèrent de nos porte-manteaux et ils ne nous restait qu'à les suivre. Ensuite l'inspecteur a téléphoné ou télégraphié à Montréal pour demander s'ils devaient nous renvoyer sur nos pas ou nous permettre de continuer à Boston. Environ une heure après on apportait la nouvelle qu'il nous était permis de continuer notre voyage à condition de donner le numéro de notre billet de retour sur le steamer. Ils nous est impossible de partir d'ici pour Boston avant 11.35 ce soir ; par conséquent nous n'arriverons dans cette ville que demain matin à 7.30 heures.

Veuillez prévenir les délégués qui ont l'intention de visiter les Etats-Unis, qu'ils y seront exposés aux mêmes insultes.

Sincèrement à vous,

WILLIAM CALLARD,
JOHN FALCONER.

Il est dit plus loin dans le compte rendu publié par le Star que cette lettre a fait sensation parmi les hommes d'affaires de Montréal. Je pense bien que les autorités américaines ne savent pas comment on a

traité ces messieurs, et il me semble que le gouvernement devrait le leur dire, afin que pareille chose ne se renouvelle pas. J'enverrai le journal au ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelque regret que ce manque d'égards ait provoqué chez nous, dans les circonstances je ne vois rien à faire. Libre à nos voisins de se donner les lois qu'ils voudront, quand même elles nous paraîtraient déraisonnables. Cependant, nous nous occuperons de ce que l'honorable député vient de nous signaler.

M. TAYLOR : Avant que la séance soit levée, l'honorable ministre des Finances voudrait-il me dire quelle besogne il nous réserve pour lundi matin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avions l'intention de poursuivre l'étude du bill relatif au Transcontinental national, mais vu qu'il n'est pas encore imprimé comme il doit l'être définitivement et que plusieurs membres de la gauche qui veulent y présenter des motions d'amendement, seront absents, nous devrons nous occuper d'autre chose. Ainsi, nous aborderons l'étude de certains ordres d'intérêt général, surtout l'étude du bill du directeur général des Postes concernant le service civil, et peut-être de quelques crédits, mais nous voudrions être libres de soumettre aux délibérations de la Chambre n'importe quelle autre question inscrite depuis quelque temps au feuilleton.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.20 du matin, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 28 septembre 1903.

La séance s'ouvre à onze heures.

INTERPELLATIONS.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES A SAINT-JEAN, P.Q.

M. BELL :

1. Le gouvernement a-t-il construit une salle d'exercices militaires à Saint-Jean, P.Q. ?
2. Dans l'affirmative, à qui l'entreprise a-t-elle été donnée et pour quel prix ?
3. Des soumissions publiques ont-elles été demandées à cet effet ?
4. Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Oui.
2. A Evariste Lasnier, pour le prix de $5,248.81.
3. Oui, mais pas par voie de publicité, et lorsqu'elles furent faites elles étaient accompagnées d'une somme d'argent en garantie de la bonne foi des soumissionnaires.
4. Les frais de construction ne devant pas s'élever à $5,000 d'après l'estimation du département, on n'a pas jugé nécessaire de demander de soumissions par voie de publicité.

PERCEPTEUR DU CANAL DE CHAMBLY.

M. BALL :

1. Quels sont les appointements d'Hypolite Moreau, percepteur actuel du canal de Chambly, Saint-Jean, P.Q. ?
2. En quelle année Jules Quesnel, sr., l'ex-percepteur, a-t-il été nommé ?

Quels étaient ses appointements pour la première année, et quels appointements a-t-il retirés chaque année subséquente ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Les appointements de M. J. H. Moreau comme percepteur du canal de Chambly, à Saint-Jean, P.Q., sont de $900.
2. M. Jules Quesnel, l'ancien percepteur, avait été nommé le 1er avril 1879.
3. Ses appointements, qui étaient d'abord de $600, s'élevèrent à $800 en 1883, à $900 en 1890, et à $1,100 en 1892.

CONSTRUCTION D'USINES DE L'INTERCOLONIAL A LA RIVIERE-DU-LOUP.

M. GAUVREAU :

1. Quels sont les soumissionnaires pour la construction des usines (round shops) du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ?
2. Quel est le montant de leurs soumissions respectives ?
3. Le contrat a-t-il été signé pour la complétion de ces travaux ?
4. Dans l'affirmative, avec qui ?

Le PREMIER MINISTRE : L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, mais le contrat qui s'y rapporte n'a pas encore été signé. Je préférerais que l'honorable député réitérât cette interpellation plus tard.

GRANDE RIVIERE—DRAGAGE.

M. LANCASTER :

Le gouvernement se propose-t-il de draguer la Grande- Rivière depuis Dunnville jusqu'à Port-Maitland ?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison ce dragage est-il fait ?
3. Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix ?
4. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux ?
5. Combien de soumissions ont été reçues, de qui, et quels étaient les prix mentionnés ?
6. Se propose-t-on de se servir d'un dragueur du gouvernement pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.
2. Pour permettre aux bateaux de se rendre jusqu'aux quais de Dunnville.
3, 4, 5 et 6. Non.

DROITS D'ACCISE PERCUS SUR LE TABAC.

M. HENDERSON :

1. Quel montant total de droits d'accise a été perçu sur le tabac pendant l'année expirée le 30 juin 1903 ?

2. Quelle partie de ce montant provient du droit additionnel imposé lors de la session de 1897 ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR :

1. $4,883,552.59 (par le département du Revenu de l'intérieur).
2. $1,513,968.28.

SERVICE POSTAL—PAROISSES VOISINES DE MONTREAL.

M. LEONARD :

1. L'honorable ministre des Postes a-t-il reçu une requête signée par les citoyens de la Longue-Pointe, Pointe-aux-Trembles, Saint-Léonard, Rivière des Prairies, Bout de l'Ile, Charlemagne, Saint-Paul l'Ermite et Repentigny, demandant que les malles pour ces diverses paroisses partent de Montréal à 5 heures p.m. au lieu de 6 heures p.m. ?
2. Dans l'affirmative, le département a-t-il l'intention de faire droit à cette juste demande ?
3. Le département des Postes a-t-il eu à ce sujet une correspondance avec la Compagnie des tramways, Le Terminal, qui transporte actuellement ces malles ?
4. Quelle est cette correspondance ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Oui.
2. La question est à l'étude.
3 et 4. Non.

LA FAMILLE CHEVRIER ET LE SERVICE CIVIL.

M. FOWLER :

1. Madame L. D. Chevrier est-elle employée au ministère des Postes ? Dans l'affirmative, quels appointements reçoit-elle ?
2. Son fils, Oscar Chevrier, est-il employé au miistère des Chemins de fer et Canaux, à titre d'agent des passagers de l'Intercolonial à Montréal, ou est-il au service du gouvernement en quelque manière et en quelle qualité ? Dans l'affirmative, quel selaire reçoit-il ?
3. Sa fille, Blanche Chevrier, est-elle commis de 2e classe cadette au ministère du Revenu de l'Intérieur ? Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-elle ? Son emploi principal n'est-il pas d'agir en qualité d'assistante du secrétaire privé de l'honorable M. Bernier ?
4. Son fils, F. L. Chevrier, est-il employé au ministère des Douanes, à Montréal ? Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il ?
5. Sa fille, Bérénice, est-elle employée à la Bibliothèque du parlement Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-elle ?
6. Sa sœur, madame Eugène Charbonneau, est-elle employée au ministère du Revenu de l'Intérieur ? Dans l'affirmative, a-t-elle passé un examen d'aptitudes ? Quel était son âge à l'époque de sa nomination ? Quels appointements reçoit-elle ? Sur quelle recommandation at-elle été nommée ?
7. Sa nièce, Edna Charbonneau, est-elle employée dans le Bureau de l'Imprimerie ? Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-elle et sur quelle recomandation a-t-elle été nommée ?
8. Quels autres emplois ont été remplis par quelqu'une des personnes plus haut mentionnées, et qui a recommandé leur transfert ou leur nouvelle nomination ?

M. HENDERSON.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis répondre à la question n° 5. Bérénice Chevrier est employée à la bibliothèque du parlement depuis deux mois.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Blanche Chevrier est commis de deuxième classe au ministère du Revenu de l'intérieur. Du ministère des Postes où elle était employée depuis le 27 janvier 1896, elle fut transférée à celui-ci comme surnuméraire, le 1er janvier 1901, à $490 par année, ce qu'elle recevait auparavant. Lorsqu'elle devint commis permanent de deuxième classe cadette au ministère du Revenu de l'intérieur, ses appointements furent portés à $600 par année, et par suite de l'augmentation statutaire, ils sont aujourd'hui de $700. Mademoiselle Chevrier étant sténographe et clavigraphiste habile et possédant également bien l'anglais et le français, est employé comme sous-secrétaire particulier du ministre du Revenu de l'intérieur.

6. Madame Eugénie Charbonneau est employée au ministère du Revenu de l'Intérieur. Elle n'a pas passé l'examen requis. Elle avait 40 ans lorsqu'elle fut nommée à cette position. Ses appointements sont de $650 par année, et elle a été nommée sur la recommandation d'un citoyen en qui le gouvernement a absolument confiance.

Le MINISTRE DES FINANCES : En réponse à la question n° 2, je déclare que Oscar Chevrier est employé, à raison de $100 par mois, pour voyager dans l'intérêt du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises de l'Intercolonial.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En consultant la liste des employés des Postes, je trouve que Louise D. Chevrier fut nommée à une position au ministère des Postes le 13 mars 1886. Ses appointements sont de $800 par année.

M. FOWLER : Et les questions 7 et 8 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous trouverez dans la liste du service civil les renseignements que vous désirez.

Le PREMIER MINISTRE : Je demande que les deux autres questions soient laissées en suspens.

En suspens.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 252) modifiant la loi concernant les subventions aux navires océaniques.—(Le ministre du Commerce.)

LOI DU SERVICE CIVIL—MODIFICATION.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le projet de résolution présenté par sir Wiliam Mulock et tendant à modifier la loi du service civil.

Article 10.

M. BIRKETT : Le directeur général des Postes voudrait-il me dire si, dans ce projet, il est pourvu à des augmentations statutaires en faveur des commis de troisième classe ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, dans l'article 13 .

M. CLARKE : Qu'y est-il dit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

Que lorsqu'un commis de troisième classe aura un an de service, l'Exécutif pourra augmenter ses appointements par montants de pas plus de $50 par année, jusqu'à ce qu'ils aient atteint le maximum ci-après fixé pour les appointements d'un commis de troisième classe.

L'article 10 pourvoit à la création d'une nouvelle classe. Il y a actuellement dans le service un grand nombre de commis et de copistes surnuméraires. En 1895, la troisième classe de commis fut abolie, et tous les aides aux écritures nommés depuis ce temps-là et occupant un rang inférieur à celui de la deuxième classe ou de la deuxième classe cadette depuis que nous avons établie cette dernière, ont été des surnuméraires. Si cet article est adopté, il y aura une classe dont les copistes et commis surnuméraires pourront éventuellement, faire partie.

M. FOWLER : A quoi bon un plus grand nombre de commis de troisième classe ? Pourquoi une classe inférieure de commis ? Je n'y vois aucun avantage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Certes, en fait d'appointements, le minimum doit être assez bas lorsqu'il est de $500 ?

M. FOWLER : Je ne me plains pas de cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De quoi l'honorable député se plaint-il ?

M. FOWLER : Pourquoi augmenter le nombre des employés de troisième classe plutôt que d'établir une classe plus élevée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas de troisième classe à l'heure qu'il est.

M. FOWLER : Ce ne doit pas être sans raison qu'on l'a adoptée. Quelle fût avantageuse ou non, pourquoi veut-il la rétablir ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas justifier l'abolition de la troisième classe, qui eut lieu en 1895. Qu'il me suffise de dire que la troisième classe fut abolie. Après quelques années d'expérience du système d'après lequel **il n'y aurait** pas de classe d'employés permanents au-dessous de la deuxième classe cadette, le gouvernement actuel en est arrivé à la conclusion qu'il est d'intérêt public qu'on établisse une troisième classe. Actuellement il y a dans le service intérieur un nombre considérable de surnuméraires, ce sont des commis et des copistes. La loi de 1895 abolissant la troisième classe pourvoyait à la nomination d'employés surnuméraires. D'après cette loi lorsqu'un commis ou un copiste surnuméraire est nommé, ses appointements sont de $400 et il peut obtenir une augmentation de $30 par année jusqu'au maximum de $600. Tout le monde admettra que ces appointements même, pour un aide aux écritures, dans n'importe quel département, ne permettent pas à celui à qui on les accorde, de vivre convenablement, ni même sur un ton passable. Il n'est pas dit que tous les employés surnuméraires devraient être inscrits dans cette classe d'employés permanents, mais j'espère que le gouvernement interprétera cette disposition dans un sens large et inscrira sur la liste des employés permanents ceux des commis et des copistes surnuméraires qui sont dignes d'une promotion, et que ceux d'entre eux qui recevront moins de $500 lors de cette inscription auront tout de suite droit à des appointements de $500, ce qui est le minimum des appointements que l'on paye aux employés de troisième classe, et que, si à l'époque de la promotion leurs appointements sont de plus de $500, ils feront partie des appointements de la classe permanente, et qu'il sera permis à ceux qui les auront gagnés jusque-là d'obtenir une augmentation non pas de $30, mais de $50 par année, jusqu'à ce qu'ils aient atteint le maximum non pas de $600, mais de $700, ce qui est le maximum des appointements d'un commis de troisième classe.

M. FOWLER : Que ce soit à dessein ou sans le vouloir, le directeur général des Postes a tout à fait mal compris ma question. Inutile de me dire qu'il est nécessaire d'augmenter les appointements des employés du service civil et surtout des commis qui gagnent peu et qui occupent des positions inférieures. J'ai demandé au directeur général des Postes pourquoi il établissait cette troisième classe de commis au lieu d'augmenter le nombre des employés formant partie de la deuxième classe. Si on a aboli cette troisième classe en 1895, ce ne devait pas être sans quelque raison; je crois qu'on avait pour but de s'assurer les services d'employés supérieurs. En effet, les commis ordinaires de troisième classe formeront une classe plus inférieure que ne le serait la deuxième classe cadette si elle comprenait un plus grand nombre de commis. Il conviendrait d'exiger que ceux qui aspirent à faire partie du service civil fussent très compétents; c'est ce qu'exigerait un homme d'affaires de quiconque viendrait lui demander de l'emploi. L'institution d'une troisième classe ne me paraît pas bien avantageuse; si cette classe n'existait pas, les surnuméraires dont la compétence est reconnue pourraient être promus à la deuxième classe.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes voudrait-il me dire si cette mesure concerne exclusivement le service intérieur et si elle ne touche pas à l'anomalie qui règne aujourd'hui dans le service extérieur où nombre d'employés du ministère des Travaux publics et d'autres ministères ne peuvent réussir à être promus, quelle que soit la durée ou la valeur de leurs services, parce qu'ils sont seulement surnuméraires?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette mesure ne s'applique pas à toutes les branches du service intérieur ni du service extérieur ; nous voulons seulement répondre aux exigences des différents cas qui pourront se présenter de temps à autre. Jamais un gouvernement n'a réorganisé d'un seul coup le service civil du Canada ; nous voulons travailler à cette réorganisation par degrés, comme l'indiquent ce bill et ceux qui l'ont précédé. Ainsi, prenons le ministère des Postes, qui comprend environ un tiers de tous nos employés publics et qui, par conséquent, en comprend un plus grand nombre que tous les autres départements. L'année dernière et cette année nous avons légiféré au sujet du service extérieur et intérieur de ces départements, afin d'améliorer la situation d'un grand nombre de ceux qui y sont employés. Je ne me rappelle pas que jusqu'à cette session le gouvernement actuel ait légiféré par rapport aux service extérieur des autres départements. En tous cas, si mon honorable ami veut bien jeter un regard sur l'article 15 de la résolution, il constatera qu'il y est question du service extérieur du ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur, qui comprennent tous deux un très grand nombre de fonctionnaires.

M. CLANCY : Il y a dans le service extérieur des employés que l'on fait souffrir d'une injustice très grave ; nous devrions mettre fin à ce traitement injuste. Le cas n'est pas nouveau, il existe depuis des années. Le directeur général des Postes voudra bien se rappeler que lors de la discussion du budget des Travaux publics on a signalé que certains employés se voyaient refuser tous les ans la promotion due à leur mérite. Il me semble que le directeur général des Postes pourrait profiter de cette occasion-ci pour remédier au mal qui règne ailleurs que dans la branche du service dont nous nous occupons maintenant, et que je viens de signaler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que la plupart des fonctionnaires du ministère des Travaux publics qui sont des experts chacun dans leur ligne, ne voudraient pas conserver leur emploi aux conditions établies dans ce bill pour les employés permanents. Ils touchent des appointements deux ou trois fois plus élevés que ceux des commis ordinaires, et ils en sont certainement dignes. Je crois que la plupart des employés du service extérieur sont assez satisfaits des appointements qui leur sont accordés. En pareil cas le département est exposé à subir les effets de la concurrence. Ces gens-là, contrairement à certains employés permanents, n'ont pas absolument besoin de faire partie du service civil pour vivre, ils peuvent trouver de l'emploi n'importe où. Je crois qu'en général ils sont traités suivant leur mérite et que l'on prend en considération les demandes d'augmentation qu'ils peuvent faire. Dans ces cas-là nous ne sommes pas liés par l'Acte du service civil ; aussi n'ai-je pas encore connu de plainte faite par aucun employé du service extérieur du département des Travaux publics au sujet de l'insuffisance de ses appointements.

M. FOWLER : Je ne puis être du même avis que l'honorable ministre des Travaux publics sur la question de savoir quel est le véritable principe. Il m'a paru dire que c'est celui qui a la direction du département qui devrait décider s'il y a lieu d'augmenter les appointements. A mon sens, il est très important que le remaniement des appointements des employés civils soient basé sur le principe de l'augmentation statutaire du minimum au maximum des appointements, et qu'il ne soit pas laissé à la discrétion du chef ou du sous-chef du département. Je l'ai dit l'autre soir, ce serait donner lieu au favoritisme et au sycophantisme, deux choses très préjudiciables au bon fonctionnement de toute branche de l'administration. J'avais pensé que le directeur général des Postes réfléchirait à ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A mon tour, je ne puis être du même avis que l'honorable député. En théorie il pourrait avoir raison jusqu'à un certain point, mais cette théorie-là ne serait pas applicable. Que signifie-t-elle? Que les sous-ministres qui président au service public sont incapables, incompétents, malhonnêtes et ne se laissent guider que par l'esprit de parti.

M. FOWLER : Non pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà ce qu'elle comporte. Les hauts fonctionnaires des banques, des institutions financières et commerciales sont censés capables de dire au bureau des directeurs quels sont ceux de leurs subalternes qui sont compétents et fidèles et qu'il faudrait rémunérer en conséquence.

Il peut arriver qu'un sous-ministre cède à des influences d'amitié ou autres ; mais je ne conçois pas qu'un homme occupant une aussi haute position soit assez incompétent et assez faible pour empêcher un bon employé de recevoir les appointements auxquels il a droit et pour augmenter ceux d'un employé qui flatterait sa vanité.

M. CLARKE : Quelle abomination !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que les personnes occupant d'aussi hautes positions se lais-

sent guider par de pareils motifs. Je n'ai jamais constaté chez un sous-ministre de l'esprit de parti ou du favoritisme. Dans tous les ministères, ou presque tous, les sous-ministres sont des adversaires politiques du gouvernement, ou du moins leur sympathies sont pour l'opposition. Mais je n'ai jamais constaté que dans leurs recommandations ils se soient laissés influencer par des motifs comme ceux dont parle l'honorable député de King (M. Fowler). Le grand défaut, c'est que chaque fonctionnaire est payé en vertu d'une loi, quelles que soient ses aptitudes, il est là pour la vie et il retire ses appointements, qu'il fasse son devoir ou non, qu'il soit compétant ou qu'il ne le soit pas. Si le sous-ministre avait de l'autorité sur ses subordonnés, s'il pouvait s'enquérir plus efficacement de quelle manière ils remplissent leurs fonctions, peut-être que le travail serait mieux fait.

M. FOWLER : Un sous-ministre n'est pas du tout dans la position d'un gérant de banque. Ce dernier est obligé de s'assurer les services des meilleurs employés qu'il peut trouver, afin d'augmenter les bénéfices des actionnaires. Il ne peut pas faire de favoritisme et il n'a en vue que les intérêts de sa banque. Dans un ministère, c'est bien différent. Ici il ne s'agit pas de faire de l'argent et on est plus exposé au favoritisme. Je ne demande pas du tout à limiter les pouvoirs des sous-ministres. Je crois qu'il est absolument nécessaire au bon fonctionnement d'un bureau que le sous-ministre ait la haute main sur les employés et s'il y en a qui ne remplissent pas convenablement leur devoir ils devraient être congédiés. Je n'accuse pas les sous-ministres, mais le ministre vient de porter une grave accusation contre les fonctionnaires, en général, en disant que si l'augmentation était réglée par la loi, ils ne feraient pas leur devoir. Je ne vois pas que cela soit une conséquence nécessaire. Le seul moyen équitable est de rendre ces augmentattions statutaires. Je suis d'opinion qu'un fonctionnaire doit être bien payé, pour qu'il fasse bien son service. Je considère aussi que nous devons avoir dans les administrations publiques des hommes capables. Pour cela il faut imiter l'exemple des institutions privées qui paient des appointements très élevés. En gens pratiques, nous devons adopter le mode le plus efficace et je n'en vois pas de meilleur que de rendre ces augmentations statutaires. Nous nous débarrasserons ainsi du favoritisme et de la courtisanerie qui existent aujourd'hui. L'honorable ministre peut dire tout ce qu'il voudra, mais lui-même se laisse guider par ses sentiments politiques et est sujet aux mêmes infirmités que les autres mortels.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Quelles sont-elles ?

M. FOWLER : Mon honorable ami a subi presque toutes les infirmités dont la nature humaine est affligée et sa question me paraît bien inutile.

M. ROSS (Victoria) : Les appointements d'un commis de banque sont augmentés de temps à autre, selon ses mérites. J'ai eu occasion de savoir comment les choses se passent dans les bureaux publics et j'ai constaté qu'en règle générale, ils sont administrés par des fonctionnaires qu'il serait bien difficile de remplacer. Leurs connaissances spéciales en font des hommes précieux et je crois que l'augmentation de leurs émoluments ne devrait pas être le résultat d'un application rigide d'une loi, mais qu'ils devraient être recompensés selon leurs mérites.

M. BELCOURT : Moi-même et quelques autres députés avons parlé des spécialistes qui se trouvent dans les bureaux des ministères de l'Intérieur, des Chemins de fer et Canaux et des Travaux publics, mais je crois qu'on n'a rien dit d'une classe nombreuse d'employés temporaires qui méritent certainement qu'on s'occupe d'eux. Je veux parler de ceux qui remplissent des fonctions, de commis, de comptables-adjoints, etc. Il y en a un bon nombre, surtout dans les bureaux du ministre des Travaux publics et plusieurs d'entre eux sont employés depuis nombre d'années.

M. CLARKE : Pourquoi ne sont-ils pas permanents ?

M. BELCOURT : Je l'ignore. Il y en a qui sont dans ces bureaux depuis quinze ans et ne sont encore que surnuméraires. Cela me paraît une anomalie. Ce système donne lieu à toute sorte d'intrigues et nuit à l'efficacité du service. Nous sommes à la fin de la session, et il ne serait pas à propos de faire des amendements, car tout retard pourrait empêcher l'adoption du bill, mais je profite de l'occasion pour signaler ce fait à l'honorable ministre des Travaux publics.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a quelque temps l'honorable directeur général des Postes a présenté une résolution intéressant un certain nombre de fonctionnaires, et j'ai cherché à savoir pourquoi des employés qui font partie du service depuis 10 ou 15 ans sont encore considérés comme des surnuméraires. L'intention est certainement que les fonctions de ces employés soient remplies, d'année en année par les mêmes fonctionnaires et cependant, dans certains ministères il y a un certain nombre de fonctionnaires qui ne sont encore que surnuméraires après 10 et 15 ans de service. Il y a peut-être de bonnes raisons à cela, mais dans les occasions précédentes, l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) n'a pas réussi à me convaincre. Il est vrai que la session tire à sa fin, mais si au cours d'une session de six mois, le gouvernement n'est pas en état d'étudier cette question et nous soumettre un projet de loi clair et complet, je ne vois pas quand nous pourrons espérer arriver à une solution et voir cesser les anomolies signalées par l'honorable député d'Otta-

wa (M. Birkett). En l'absence du directeur général des Postes, le ministre des Travaux publics pourra sans doute nous donner l'explication de cette anomalie qui existe dans son ministère et aussi, me dit-on, dans celui des Douanes et celui des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crains de ne pouvoir expliquer pourquoi cela se pratique dans les bureaux de mon ministère. Depuis le peu de temps que j'occupe ce poste, la Chambre a toujours été en session et d'autres questions d'intérêt public ont accaparé tout mon temps. Je n'ai pu m'occuper que très peu de la question du service. Des représentations m'ont été faites à ce sujet, et je les ai discutées avec le sous-ministre. Il peut y avoir du vrai dans ce qu'on a dit au sujet du favoritisme, mais il est impossible d'administrer efficacement un département, si le chef n'a pas une grande autorité sur ses subordonnés. Je suis en faveur de faire disparaître autant que possible, toute influence politique, du service. Un ministre, même exempt des infirmités et des faiblesses inhérentes à la nature humaine serait peut-être porté à favoriser ses amis politiques de préférence à d'autres. Le plus grand service que le parlement pourrait rendre aux fonctionnaires permanents de l'administration serait de les priver de leur électorat ; je crois que cela contribuerait beaucoup à les empêcher de faire agir des influences politiques pour améliorer leur position.

Quant à la question des surnuméraires, dans les bureaux du ministère des Travaux publics, je dois dire qu'il se fait actuellement des travaux considérables qui nécessitent l'emploi de contre-maîtres, d'ingénieurs, de dessinateurs et autres employés de cette nature, dont on n'aura plus besoin dans trois ou six mois, ou lorsque ces travaux seront terminés. Il ne serait pas possible de faire des fonctionnaires permanents de tous ces employés, car la quantité de travaux que nous avons à faire varie continuellement. C'est une des raisons pour lesquelles, il y a tant de surnuméraires. Quant à ceux qui sont employés dans les bureaux, ici, il résultes des conversations que j'ai eues avec le sous-ministre que cela est dû à l'augmentation considérable du travail qu'il y a à faire. Il n'y a qu'à examiner la question pour constater que ce ministère, il y a quelques années ne dépensait pas un million de dollars et qu'il dépense maintenant entre huit et dix millions par année, et le travail est considérablement augmenté.

M. CLARKE : Voilà une augmentation étonnante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est due aux progrès merveilleux du pays. Le travail du département a augmenté considérablement et rapidement, et il est possible que des personnes qu'on avait d'abord employées temporairement aient été continuées dans leurs fonctions, parce que d'autres travaux de même nature étaient en marche. Dans le moment je ne suis pas préparé à répondre à l'honorable chef de l'opposition et à dire s'il serait dans l'intérêt du public ou du service d'augmenter le nombre des fonctionnaires permanents. Puisque la question a été soulevée ici, je demanderai au sous-ministre de préparer un rapport sur le sujet et d'expliquer pourquoi un si grand nombre de surnuméraires sont employés presque continuellement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les explications que j'ai données la dernière fois que cette question a été discutée ici, étaient, comme toujours, très claires et l'honorable chef de l'opposition les a certainement comprises, bien qu'il ait pu les oublier depuis. Je crois que l'anomalie que l'on signale se rencontre rarement dans le service intérieur du ministère des Douanes. Quelques employés sont payés à même le crédit affecté aux dépenses éventuelles, mais c'est le sous-ministre qui voit à leur promotion sur la liste des fonctionnaires permanents, et je puis dire que ses recommandations sont généralement acceptées.

Dans le service extérieur un grand nombre sont employés depuis longtemps ; ils ne sont pas permanents et voudraient bien le devenir. Ils pourraient être nommés, temporairement préposés aux arrivages et à d'autres emplois, mais ils veulent tous être nommés douaniers (preventive officers) ce qui est le seul moyen que leur offre l'Acte du service civil de devenir fonctionnaires permanents, sans subir d'examen. Sur la liste des employés permanents, sous le titre général de douaniers (preventive officers) nous employons un grand nombre d'hommes dont les appointeents varient entre $400 et $4,000 et sur ce point l'Acte du service civil est muet. Nous en profitons pour nommer d'anciens employés peu en état de subir un examen littéraire, je pourrais dire, et qui n'est pas très important pour les fonctions qu'ils ont à remplir.

Dans le bill que propose l'honorable directeur général des Postes on pourvoit à remplacer cet examen que j'appellerai littéraire, par un autre plus pratique, dans les cas où le commissaire des douanes jugera à propos, afin de pouvoir nommer ces fonctionnaires permanents, s'ils réussissent dans leurs examens. Autrefois, quand la contribution au fonds de retraite donnait droit à une pension, c'était important pour eux de devenir fonctionnaires permanents. Mais aujourd'hui, quand un fonctionnaire prend sa retraite, le gouvernement ne lui rend que la somme qu'il a contribuée au fonds de retraite avec l'intérêt composé, et les employés ne montrent pas autant d'empressement à devenir permanents. Mais l'employé permanent a droit à un congé de trois semaines ; s'il est absent ou malade une journée ou une semaine, il touche ses appointements. Si un surnuméraire, même s'il est à l'emploi

du gouvernement depuis quinze ou vingt ans, tombe malade, le temps de son absence est déduit de ses appointements. Depuis que la question a été soulevée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) et autres, j'ai beaucoup étudié cette affaire du service extérieur des douanes, et le directeur général des Postes croit, comme moi, que le bill qui sera basé sur cette résolution nous permettra de remplacer l'examen littéraire par un examen pratique et de mettre ces employés sur la liste des fonctionnaires permanents. Bien qu'ils ne soient peut-être pas en état de subir l'épreuve exigée par l'Acte du service civil, nous aurons la satisfaction de savoir que nous nommons des fonctionnaires parfaitement compétents pour remplir les fonctions qui leur sont assignées.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami a une haute idée de ses capacités pour expliquer clairement les choses et il est possible que je l'ait aussi bien compris qu'il le prétend; mais je n'admets pas qu'il ait été d'une clarté remarquable. Ce que je ne comprends pas, c'est que des gens qui ont été employés continuellement pendant dix, douze ou quinze ans, soient toujours considérés comme des surnuméraires, quand on sait que leurs services seront encore requis à l'avenir, comme par le passé. L'honorable ministre des Douanes explique que dans son ministère cette anomalie provient de l'incapacité de ses employés à subir les examens requis.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'acte du service civil exige qu'ils subissent l'exament imposé par les examinateurs. Un jeune homme, fraîchement sorti de l'école, peut subir cette épreuve, mais après un certain nombre d'années il y a beaucoup de gens dans le service civil qui n'osent pas affronter cet examen, bien qu'ils soient parfaitement en état de remplir les fonctions qui leurs sont assignées. C'est là la principale difficulté que nous rencontrons au ministère des douanes.

M. BORDEN (Halifax) : Quelques-uns de ces employés n'étaient-ils pas disposés à subir l'examen ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et chaque fois que quelqu'un m'écrit pour demander à être mis sur la liste des fonctionnaires permanents, je lui réponds : Je me ferai un plaisir de recommander votre nomination au conseil des ministres, pourvu que vous subissiez l'examen. Le plus grand nombre remplit cette formalité, surtout les jeunes entrés récemment dans le service. Mais les plus âgés, ceux qui sont à l'emploi du gouvernement depuis dix à douze ans, répondent: Vous ne devriez pas exiger cela de nous.

M. BORDEN (Halifax) : Quand un fonctionnaire a rempli des fonctions comme surnuméraire pendant dix à douze ans, je trouve que c'est une anomalie de ne pas lui permettre de remplir les mêmes fonctions à titre de fonctionnaire permanent, sous prétexte qu'il n'est pas en état de subir un examen spécial.

L'honorable ministre a constaté comme moi cette anomalie et cependant on n'a rien fait pour y remédier. Elle est devenue plus apparente encore, depuis six ou sept ans, vu qu'on a été obligé d'employer un plus grand nombre de surnuméraires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je me propose d'y remédier si la Chambre accepte les modifications du bill, dans le but de substituer un examen pratique à l'examen requis par l'acte du service civil.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que ce serait une excellente réforme, car si ces employés ont rempli leurs fonctions pendant un certain nombre d'années, il n'y a pas de raison, pour les retenir dans la classe des surnuméraires uniquement parce qu'ils n'ont pas subi un examen dont il n'ont pas eu besoin pour s'acquitter de leur devoir dans le passé. L'honorable directeur général des Postes peut-il nous expliquer la portée et les conséquences de l'article 10? Je n'aime pas cette manière d'amender un statut, car il est difficile de se rendre compte de la nature du changement. Il vaudrait mieux, je crois, nous donner l'article tel qu'il doit se lire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas d'amendement à l'article 10.

M. BORDEN (Halifax) : Je parle du 10e paragraphe de la résolution qui amende l'annexe A de l'Acte du service civil. Quelle est la signification exacte de l'expression " commis de 3e classe ", dans l'annexe A ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'effet de cet amendement sera de créer une classe nouvelle. L'annexe A de l'Acte du service civil sera modifiée de manière à instituer une classe supplémentaire à l'usage de ceux qui seront nommés à l'avenir, ou qui sont déjà surnuméraires. Mon honorable ami verra par les articles 13 et 14 que des employés peuvent être promus à la 3ème classe. L'intention n'est pas d'accorder cette promotion à tous ceux qui sont actuellement surnuméraires ou copistes de 3ème classe, bien que je sois convaincu que le gouvernement fera un usage libre de cette disposition de la loi. Il restera probablement un certain nombre de commis et de copistes surnuméraires qui ne seront pas promus, mais cela nous permettra de les faire passer dans cette classe. Tous les surnuméraires, commis et copistes doivent avoir passé des examens.

M. CLARKE : Ceux qui n'auront pas passé les examens du service civil pourront-ils être promus à cette 3e classe, comme commis ou copistes surnuméraires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils ne pourraient pas être commis

temporaires ou copistes sans avoir subi d'examens. En vertu de cette disposition, je suis certain que n'importe qui pourrait être promu à la 3e classe sans l'examen du service civil. Il n'y a rien dans ce bill concernant la question générale des examens pour ceux qui sont commis ou copistes surnuméraires. L'ancienne loi exigeait l'examen.

M. CLARKE : Cette loi a-t-elle été appliquée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans doute ; nous ne pouvions pas violer la loi. Il est impossible de laisser de côté les conditions exigées par le statut.

M. BIRKETT : Tout le monde comprend combien il est difficile de soumettre un bill à la hâte et de tenir compte de toutes les branches de l'administration. Je considère que le directeur général des Postes s'est engagé dans la bonne voie et que sa deuxième résolution sera bien vue du personnel administratif. Je regrette cependant, qu'il ne se soit pas rendu aux demandes des membres de l'opposition et n'ait pas accepté mon amendement. Adoptons ce bill dès maintenant, mais afin d'agir avec plus de justice et d'uniformité, pour tout le monde, et avec la permission du directeur général des Postes, voici ce que je propose : Que les ministres nomment un comité chargé d'étudier cette question d'une manière pratique, de se renseigner auprès des chefs des départements, sur les différentes classes de commis, de fonctionnaires permanents, de spécialistes et autres, ainsi que sur les appointements qu'ils reçoivent et les fonctions qu'ils ont à remplir, en vue de faire une révision complète et uniforme des appointements et que cette commission fasse rapport durant cette session ou durant la session de 1904.

Il ne serait peut-être pas possible d'exiger un rapport cette année, mais si le gouvernement adoptait cette proposition, cela serait beaucoup préférable pour tout le service aux réformes parcimonieuses que l'on tente d'introduire. Toute cette question mérite d'être traitée à fond et d'une manière pratique. En tenant compte des réclamations d'une catégorie d'employés, on blesse et offense les autres. Je suis convaincu que le gouvernement désire comme moi rendre justice à tous les employés et les traiter selon leurs mérites.

M. BELCOURT : Je suis surpris de voir l'honorable député (M. Birkett) faire une semblable motion, à cette époque de la session.

M. BIRKETT : Je ne fais pas de motion régulière, je me contente de suggérer ce moyen.

M. BELCOURT : Motion ou recommandation, je n'en reproche pas moins à mon honorable ami de chercher à retarder la solution de cette question. Sans vouloir l'offenser, je me permettrai de lui dire que je suis très surpris de le voir faire une pareille recommandatiton à cette phase——

M. GOURLEY : Pourquoi ?

M. BELCOURT : Parce que cela obligerait le gouverenement à retirer le bill.

M. BIRKETT : Je ne m'oppose pas au bill.

M. BELCOURT : Si cette proposition était acceptée, il faudrait retirer le bill.

M. CLARKE : Pas du tout.

M. BELCOURT : Il ne pourrait pas en être autrement.

M. CLARKE : Avez-vous lu la proposition ?

M. BELCOURT : Voici ce qu'elle dit :

Que les ministres nomment un comité chargé d'étudier cette question d'une manière pratique, de se renseigner auprès des chefs des départements sur les différentes classes de commis, de fonctionnaires permanents, de spécialistes et autres, ainsi que sur les appointements qu'ils reçoivent et les fonctions qu'ils ont à remplir, en vue de faire une revision complète et uniforme des appointements et que cette commission fasse rapport durant cette session ou durant la sesion de 1904.

Durant la présente session, il serait absolument impossible de faire une enquête et de préparer un rapport à la Chambre, pour que cette dernière s'en occupe, et si cette proposition était acceptée, le gouvernement serait obligé de retirer le bill et les fonctionnaires publics seraient privés des avantages que leur donne la présente résolution.

M. CLARKE : Pas du tout.

M. BELCOURT : J'en suis convaincu.

M. CLARKE : Il est évident que l'honorable député (M. Belcourt) n'a pas suivi les remarques de l'honorable député d'Ottawa, (M. Birkett). Ce dernier accepte le bill du directeur général des Postes comme un acte de justice partielle, mais il propose de la manière la plus respectueuse et la plus courtoise, que justice soit rendue à tout le personnel, qu'une commission soit nommée et que, si elle ne peut par faire un rapport durant cette session, elle le fasse durant la prochaine. Je considère que c'est une proposition très sage et elle a été faite au directeur général des Postes dans des termes propres à l'engager à l'accepter.

Je considère aussi qu'il y a dans l'administration publique beaucoup de fonctionnaires insuffisamment rétribués, et pour que ces dignes serviteurs du public ne soient pas oubliés, mon honorable ami demande qu'une commission soit nommée pour étudier toute la question, afin de permettre au directeur général des Postes de rendre justice égale à tous. C'est l'intérêt qu'il porte au sort des fonctionnaires qui a poussé mon honorable ami à faire cette recommandation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je recevrais avec plaisir toute pro-

position de nature à faire rendre justice à toutes les classes des fonctionnaires publics; mais je me demande comment la proposition actuelle peut répondre aux besoins du moment. L'honorable député dit que le bill actuel traite les membres du service civil avec parcimonie. S'il en est ainsi, mon honorable ami doit être opposé à l'adoption de ce bill. Il ne peut pas l'approuver et le rejeter en même temps.

Que nous propose-t-il ? Il est évident, que sa recommandation ne vise pas uniquement ceux que le présent bill ne concerne pas, mais qu'elle s'applique aussi à ceux dont la position doit être améliorée par ce bill. Je ne vois pas comment nous pourrions ordonner une enquête sur les appointements et les fonctions de ceux dont le sort est réglé par ce bill. C'est avant de faire les promotions que la question doit être étudiée. Le gouvernement possède actuellement assez de renseignements pour introduire les réformes qu'il propose. L'honorable député (M. Birkett) suggère ceci :

Que les ministres nomment un comité chargé d'étudier cette question d'une manière pratique, de se renseigner auprès des chefs des départements sur les différentes classes de commis, de fonctionnaires, de spécialistes et autres.

Les mots "et autres" veulent peut-être dire les employés du service extérieur; je n'en sais rien; cela n'est pas expliqué, mais ces mots " et autres " doivent comprendre les surnuméraires, commis et copistes qui sont affectés par la résolution que nous présentons. Voici la proposition :

Que les ministres nomment un comité chargé d'étudier cette question d'une manière pratique, de se renseigner auprès des chefs des départements sur les différentes classes de commis, de fonctionnaires permanents, de spécialistes et autres, ainsi que sur les appointements qu'ils reçoivent et les fonctions qu'ils ont à remplir, en vue de faire une révision complète et uniforme des appointements et que cette commission fasse rapport durant cette sesion avec le moins de retard possible.

Il y a dans le service civil plusieurs centaines de fonctionnaires de toutes sorte, surnuméraires, spécialistes, permanents, comme ceux dont il est question ici. Combien de temps faudrait-il au comité pour faire ce travail ? Je ne sais pas non plus comment sera composé ce comité. L'honorable député désire-t-il que ce soit un comité de la Chambre ?

M. BIRKETT : Non, je conseillais de prendre les sous-ministres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas ce que l'honorable député a demandé. Il demande qu'il soit nommé un comité pour s'enquérir des chefs des départements. Ce n'est donc pas un comité de sous-ministres. Voici ses propres paroles :

Que les ministres nomment un comité chargé de se renseigner auprès des chefs des départements.

Il s'agit ici d'une commission chargée de consulter les sous-ministres.

M. CLARKE : Une commission composée de membres du conseil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas quelle sorte de commission l'on propose.

M. BIRKETT : Je n'ai pas nommé la commission. C'est une simple recommandation que je fais au gouvernement, qui pourra nommer les commissaires qu'il jugera à propos—une commission composée des sous-ministres, des chefs de bureaux ou autres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors le gouvernement nommerait une commission pour consulter les sous-ministre et se faire donner des rapports par eux.

M. BIRKETT : Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici la proposition de l'honorable député : " Que les ministres nomment un comité chargé d'étudier cette question d'une manière pratique, de se renseigner auprès des députés, sur les différentes classes de commis, de fonctionnaires permanents, de spécialistes et autres, ainsi que sur les appointements qu'ils reçoivent et les fonctions qu'ils ont à remplir ". Les chefs des départements sont les ministres, ce ne sont donc pas les sous-ministres qui seront consultés. La commission consultera les ministres pour connaître les noms des fonctionnaires, le travail qu'ils ont à faire, les appointements qu'ils reçoivent et faire rapport durant la présente session. J'espère que la session doit finir un jour ou l'autre.

M. BIRKETT : Si l'honorable directeur général des Postes veut me permettre, je lui ferai remarquer que cette partie est rayée sur le mémoire que je lui ai transmis. Il est dit : durant la session de 1903 ou celle de 1904. L'honorable ministre cherche à tirer parti de cela, mais j'espère qu'il agira franchement et acceptera la recommandation dans le même esprit que je la fais.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je croyais que l'honorable député désirait que le rapport fut prêt durant cette session et j'ai cru que les derniers mots devaient faire partie de la recommandation. J'ai cru aussi qu'il serait plus dans son intérêt et plus dans ses vues de proposer la nomination d'une commission qui ferait son rapport durant cette session-même. Cependant, puisque ce n'est pas ce qu'il veut, et qu'il demande que les deniers mots " durant cette session et dans le plus court délai possible " soient retranchés, il est évident qu'il consent à ce que toute la question soit renvoyée à une commission chargée de faire un rapport le plus tôt possible, durant cette session ou la session prochaine. Je doute fort que cela soit du goût d'un grand nom-

bre de fonctionnaires que ce bill concerne. Je suis convaincu que l'honorable député ne voudrait pas être accusé d'avoir cherché à retarder l'adoption de ce bill.

M. CLARKE : Il en a déjà été accusé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député d'Ottawa est parfaitement capable de se défendre lui-même. Il ne prend pas souvent la parole dans cette Chambre, et on devrait lui permettre de dire ce qu'il a à dire, bien que je ne doute pas que l'honorable député de Toronto le prenne sous sa protection lorsque le temps sera venu, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises. Il s'agit dans le moment d'un projet de loi destiné à améliorer la position d'un grand nombre de fonctionnaires.

Un membre de l'opposition m'a demandé pourquoi nous rétablissons les commis de 3e classe, puisqu'on a dû avoir de bonnes raisons pour les abolir, en 1895. J'ai ici les "Débats" de cette année 1895, qui expliquent quelques-unes des raisons pour lesquel cette classe a été abolie. Le bill a été proposé par l'honorable M. Montague, qui proposa la première lecture comme suit :

La disposition principale du bill fait disparaître une classe de fonctionnaires publics connue sous le nom de troisième classe. Afin d'expédier la besogne faite par cette classe d'employés, le gouvernement se fait autoriser par ce bill à employer des copistes, qui toucheront un traitement de $400 la première année et atteindront graduellement un maximum de $600. Naturellement, le bill ne concerne nullement les commis de troisième classe actuellemnt attachés au service, il ne vise que les nominations qui se feront à l'avenir.

Lors de la présentation du bill, aucune autre remarque ne fut faite. Lors de la 2e lecture, M. Montague donna les explications suivantes :

Mais il y a un point, je crois, sur lequel nous pouvons tous nous accorder. C'est que lorsque le service civil a été constitué, la permanence qui a été donnée alors aux emplois avait pour objet de se procurer pour l'exécution des services les plus importants la meilleure classe d'hommes que l'on pût trouver. Cette permanence devait engager des hommes d'un haut mérite à rechercher les positions du service civil, et ce fut sans doute, le même objet que le parlement avait en vue en créant un système de pension de retraite.

Il n'y a aucun doute que, en ce qui regarde les charges les plus élevées dans le service. la permanence de ces charges a eu un excellent effet. Il est certain que la grande majorité du personnel du service civil est des plus aptes à ces services. Un grand nombre des fonctionnaires ont incontestablement des aptitudes de l'ordre le plus élevé, et je dois dire que, dans son ensemble, le personnel du service civil ne mérite pas les attaques qu'il subit souvent.

Mais nous devons tous admettre, en même temps qu'une partie énorme du service, ou des travaux à faire, consiste en un travail de transcription qui ne requiert aucune aptitude spéciale.

La plus grande partie de ce travail est maintenant faite par des commis de troisième classe.

L'objection au système actuel, c'est que, lorsqu'un jeune homme entre dans le service civil, il obtient, neuf fois sur dix, sa nomination à la charge de commis de troisième classe, il sait que, durant bonne conduite, sa position est permanente ; or, la conséquence, c'est que cette situation lui enlève le stimulant que tout jeune homme posséderait s'il savait que sa permanence dans le service dépend de l'aptitude qu'il acquerra pendant sa jeunesse, pour d'autres positions auxquelles il pourra aspirer.

Il pose comme règle que les emplois au-dessous de la 2e classe, à laquelle il ne touche pas, seront temporaires, afin que les titulaires aient l'ambition d'acquérir par leur travail, une position permanente dans l'administration publique. A cette occasion, sir Wilfrid Laurier qui était alors chef de l'opposition présenta les objections suivantes au bill :

Ce bill est très défectueux sous plusieurs rapports. Il pourvoit à la suppression des commis de troisième classe. Les personnes présentement employées comme commis de troisième classe resteront dans le service, mais on ne fera pas de nouvelles nominations dans cette classe qui sera désormais abolie. Ces commis seront remplacés par des commis temporaires nommés à la discrétion du ministre et du gouverneur en conseil. Le bill proposé est de nature à abaisser le niveau du service civil ; aujourd'hui celui qui est nommé commis de troisième classe à une position dans le département. Il ne peut pas être destitué au gré du ministère. S'il n'est pas comme de la cire entre les mains du chef du département, il pourra être destitué à son gré. Il n'aura pas de position permanente. Il est de la plus haute importance pour le service civil que ses membres aient une situation civile.

L'honorable ministre dit qu'aujourd'hui les membres du service civil n'ont rien qui les pousse à mieux faire. Il me semble que c'est tout le contraire.....

Dans mon humble opinion ce bill est de nature à abaisser le niveau du service civil. Il est très injudicieux et très impolitique. On doit maintenir au plus haut niveau possible l'efficacité du service civil, mais on la réduira si on enlève au service le caractère permanent qu'il a présentement et qu'on permette au ministre d'employer un plus grand nombre de copistes qu'il pourra renvoyer et emplacer à sa guise, Je propose donc que ce bill ne subisse pas maintenant sa deuxième lecture, mais que la deuxième lecture en soit renvoyée à six mois.

M. McMullin qui lui succéda, combattit aussi le projet de loi.

M. CLARKE : Quelle raison donna-t-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas lu tout son discours, mais mon honorable ami le trouvera à la page 3281. M. Mills prit aussi la parole et l'orateur suivant fut l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui occupe aujourd'hui, je crois, la position de chef de l'opposition de la province d'Ontario. Voici ce qu'il disait :

Je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur du bill soumis par l'honorable secrétaire d'Etat, si son objet est d'obtenir un bon travail, et de le rémunérer convenablement. Il ne me paraît y avoir rien de défectueux dans ce bill, car il pourvoit à ce que l'ouvrage soit aussi bien fait qu'il l'est aujourd'hui, et, en outre, il fournit le moyen d'économiser beaucoup d'argent au pays. Les honorables membres de la gauche se

plaignent ordinairement lorsque les dépenses sont trop élevées ou qu'il y a de l'extravagance. Or, le présent bill a l'économie et il me semble qu'ils devraient, eux, au moins l'appuyer. En jetant un coup d'œil sur le budjet, je vois qu'il y a aujourd'hui 320 commis de troisième classe dans le service. Si ces 320 commis atteignent le maximum des appointements qu'ils pourraient toucher sous l'empire de la présente loi, cela représentera un montant de $320,000 qu'il faudrait leur payer chaque année. Le maximum des appointements pour cette classe est de $1,000 et chacun d'eux voudra l'atteindre, et dès qu'il l'aura atteint il aura droit à ses appointements. Beaucoup d'entre eux exercent une pression pour être promus à la classe suivante, de sorte que celui qui sera monté dans la classe suivante continuera encore à recevoir des augmentations, en vertu de la loi, jusqu'à ce qu'il ait des appointements plus élevés. Et cependant l'ouvrage est en grande partie le même dans les deux classes. L'ouvrage est une affaire de routine, et il pourrait être fait par n'importe quel bon copiste. Pourquoi alors n'économiserions-nous pas cet argent si nous le pouvons ? Si nous pouvons faire faire l'ouvrage tout aussi bien par des hommes qui commencent avec des appointements de $400 par année et ne pourront pas recevoir plus de $600, pourquoi commencer $500 par année, augmentant les appointements de 50 par année, jusqu'à ce qu'ils s'élèvent à $1,000 ? Si nous prenons les 320 commis de troisième classe qui sont employés, cela représentera chaque année une économie de plus de $128,000 dans le service intérieur et cette considération devrait assurément avoir du poids auprès de cette Chambre si le changement n'empêche en aucune façon l'ouvrage d'être aussi bien fait qu'il l'est aujourd'hui, et je crois qu'il sera tout aussi bien fait.

Plus loin il dit encore :

Je crois que nous avons trop de classes. Nous avons une troisième classe, une deuxième et une première, et de plus, nous avons des premiers commis. Cette disposition semble avoir été adoptée dans le but de créer un plus grand nombre de positions, auxquelles de gros appointements sont attachés.

On donna deux raisons pour l'abolition de cette 3ème classe. La première c'est que le bill mettait fin à la permanence et l'autre, qui a été donnée par l'honorable député de Grey-est, était que cela ferait une économie de $400 par chaque employé qui serait nommé, parce qu'en vertu de ce projet, un nouveau fonctionnaire ne pouvait atteindre que le maximum de $600, tandis qu'en conservant la 3ème classe, le maximum aurait été beaucoup plus élevé.

Quoi qu'il en soit, la 3ème classe a été abolie et nous croyons qu'elle doit être rétablie, du moins dans la mesure où nous la rétablissons par le bill actuel. Depuis l'abolition de cette 3ème classe, le gouvernement actuel a créé une classe additionnelle, celle des employés de 2ème classe cadette, qui remplit la lacune entre $600 à $1,000 ; ces employés commencent à $600 et vont jusqu'à $1,000. Le bill actuel rétablit la 3ème classe dont le minimum est de $500 et le maximum $700. Je suis certain que cela sera d'un grand avantage pour beaucoup de fonctionnaires, surtout parmi la classe de ceux qui en ont le plus besoin.

M. INGRAM : Cela s'applique-t-il aussi au personnel de la Chambre des communes ?

M. BELCOURT : Non, l'Acte du service ne s'applique pas aux employés de la Chambre des communes ni du Sénat.

M. INGRAM : Pourquoi ? Ne vaudrait-il pas mieux que ces employés fussent régis par l'Acte du service civil, que de les laisser à la merci du bon vouloir des partis politiques ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour revenir à la recommandation de l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) je crois que nous ne pouvons rien accepter qui serait de nature à retarder l'adoption du présent bill.

S'il désire sincèrement que sa proposition soit mise à effet, je la soumettrai au gouvernement, mais il lui faudra assumer la pleine responsabilité de ce qui s'ensuivra nécessairement.

M. BIRKETT : Je regrette que l'honorable directeur général des Postes envisage de cette manière la proposition que j'ai faite. Ce n'est pas dans cet esprit que je l'ai faite. Je me suis déclaré favorable au bill; mais ce que je désirais c'est qu'on statuât sur le cas de tous les employés dans les départements. La proposition que je fis était en faveur de ceux que le bill ne vise pas et qui n'en retireront aucun avantage. C'était une simple proposition verbale, que je fis ensuite, à la hâte, mettre par écrit à la machine. Si elle est défectueuse sous aucun rapport, je serai très heureux de la modifier. Je conçois que la session est trop avancée pour que le gouvernement ou la Chambre peut-être, aillent au-delà de ce que pourvoit la présente mesure; et je n'ai pas l'intention de m'y opposer; au contraire, j'y donne mon plein appui. Mais ce que je désire, c'est que le gouvernement entre deux séances, considère la proposition soumise par moi, et prépare une mesure qui rende justice à ceux dont il n'est pas question dans le présent bill. Ce n'est pas mon objet ou mon désir de m'attribuer aucun mérite en cette affaire; bien que j'aie été le premier à soumettre les chiffres et à donner les avis que le gouvernement a partiellement mis à profit. L'honorable député sénior d'Ottawa (M. Belcourt)—il importe peu qu'il soit le sénior ou non,—semble désireux de profiter de toutes les occasions pour s'attribuer le mérite de cette mesure. En ce qui me regarde personnellement, comme je l'ai dit l'autre soir, il est parfaitement libre de le faire. Je ne désire tirer aucun avantage politique de cette affaire, et mes collègues de la gauche sont dans le même esprit, bien que le membre sénior ait fait tout ce qu'il a pu pour s'attribuer ce mérite à lui-même. Tout ce que je demande c'est qu'on rende justice autant que possible à tous les employés de l'administration. Dans cet esprit, je suggère que le bill soit adopté sous sa forme actuelle, et que le

gouvernement, durant les vacances, considère l'opportunité de soumettre à la prochaine session une mesure plus large qui rende égale justice à tous les intéressés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami a quelque peu dissipé le malentendu. Il nous dit que sa proposition n'a pas été préparée avec le soin qu'il aurait voulu y donner, et qu'il désire que nous l'envisagions à la lumière des remarques qu'il vient de faire. Je l'interprèterai suivant son désir, bien qu'elle se prête à cette autre interprétation: qu'il aurait voulu que le comité fît une revision complète de la mesure; que le gouvernement nommât un comité chargé de s'enquérir auprès des chefs des départements du travail exécuté, et des appointements retirés, par tous les employés temporaires ou permanents, en vue de faire une revison uniforme et complète de toute l'administration, y compris ceux pour qui nous légiférons maintenant, aussi bien que les autres. Toutefois, mon honorable ami émet une opinion différente, et j'interprèterai sa proposition comme nous demandant de considérer la question durant les vacances.

M. BIRKETT : Occupez-vous des autres départements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vois maintenant ce que vous voulez dire. Nous allons le comprendre de cette manière ; après la prorogation, nous considèrerons toutes ces parties de la mesure trouvées incomplètes, en vue de les parfaire. De cette manière le malentendu se trouve dissipé, et mon honorable ami accepte la mesure sous sa forme actuelle.

M. BIRKETT : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Le directeur général des Postes a donné à entendre que mon honorable ami d'Ottawa (M. Birkett) cherchait de quelque manière à empêcher l'adoption du bill. Il ne m'a pas paru que cet honorable député ait rien fait de tel, il a commencé par soumettre des propositions qui ont été mises à effet par le directeur général des Postes. Cela fait bien voir que l'honorable député (M. Birkett) ne cherchait d'aucune manière à entraver l'adoption du bill ; mais au contraire s'efforçait d'aider le gouvernement à formuler une mesure qui rendît justice aux employés. La proposition de l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) se réduit à ceci : il voudrait que le bill allât plus loin ; il a nettement déclaré que le directeur général des Postes était dans la bonne voie et faisait ce qu'il devait faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En défaisant ce qui a été fait en 1885 ?

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami est incapable de mettre de côté les préoccupations politiques.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous faisons ce que nous devons faire. L'honorable député (M. Borden, Halifax) est le seul homme d'Etat parfait.

M. BORDEN (Halifax) : Je m'efforçais de discuter ce bill indépendamment de toute préoccupation politique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que nous faisons tous.

M. BORDEN (Halifax : Et de montrer que l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) avait proposé, comme le bill sous sa forme actuelle n'est pas suffisamment large, de nommer un comité chargé de considérer toutes les questions relatives au service administratif et par ce moyen mettre le gouvernement à même de présenter à quelque prochaine session, ou durant la présente session, si l'on en avait le temps, une mesure corrigeant certaines anomalies qui existent encore. On s'est demandé quelle était la portée de ces résolutions, surtout en ce qui regarde les fonctionnaires placés immédiatement sous la direction de la Chambre des communes, et qui sont nombreux. Il me semble que leur cas demande quelque considération. Je ne suis pas très bien renseigné quant à la position de ce personnel, mais je sais qu'il renferme un grand nombre d'employés très capables et très utiles : les bibliothécaires du parlement, par exemple, sont sous la direction d'un comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes ou des commissaires de l'Economie interne; et je demanderai s'il y a quelque chose dans cette mesure qui s'applique à eux aussi bien qu'aux autres fonctionnaires dans une position semblable. Si l'honorable directeur général des Postes voulait nous donner ses vues à l'égard de ses employés, elles pourraient nous éclairer dans l'examen des dispositions du présent bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill déclare nettement à quelles personnes il s'applique. Il s'applique à tous les sous-ministres, et par là même à toutes personnes occupant une position correspondante à celle de sous-ministre ; il s'applique aux premiers commis, aux commis de première classe, aux commis de seconde classe, aux commis de la seconde classe cadette, aux copistes temporaires, aux commis temporaires, aux messagers, aux portiers, aux paqueteurs et aux trieurs du service interne. Mais nous savons tous que le service intérieur et extérieur renferme beaucoup d'autres classes d'employés que celles que j'ai énumérées; et beaucoup d'entre elles sans doute, méritent de l'augmentation et pourront en recevoir. Les bibliothécaires du parlement sont des fonctionnaires très utiles; mais la question du traitement, en elle-même, relève du budget, plutôt que d'un bill de cette nature, qui établit une nouvelle classe ou règle les appointements de classes existantes. Je ne sais trop si les bibliothécaires sont placés dans une classe géné-

rale; je pense qu'ils forment une classe à part. Peut-être l'honorable député (M. Borden) sait-il ce qui en est; pour moi, réellement, je l'ignore.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'en sais rien; je demande des renseignements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense qu'ils sont classés à part; ce sont des fonctionnaires spéciaux. M. l'Orateur m'informe que leurs fonctions sont définies par un acte spécial et que toute demande d'augmentation de leur traitement devrait être considérée en même temps que le budget, et ne se rapporte aucunement aux dispositions d'un bill de cette nature ayant trait au service civil.

M. BORDEN (Halifax) : Comment les appointements des bibliothécaires et autres employés du Sénat et de la Chambre des communes sont-ils déterminés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il existe une anomalie à cet égard; si je ne me trompe, certains employés de la bibliothèque se rattachent au service civil, et je croirais que le présent bill s'appliquera à eux. Mais les bibliothécaires eux-mêmes sont des fonctionnaires spéciaux qui ne se rattachent à aucune classe. Leur traitement actuel, fixé par le statut, est, je crois, de $3,200.

M. FOWLER : M. le président, je ne puis accepter la déclaration du directeur général des Postes, que cet acte est très méritoire. Il présente trop d'imperfections, trop de défauts pour qu'on l'appelle méritoire. Le désir évident du directeur général des Postes c'est de placer le plus grand nombre d'employés possible sous la direction absolue du gouvernement. L'honorable ministre (sir William Mulock) ne peut voir que le côté politique de cette affaire; il est tellement rempli de l'idée politique qu'il voudrait faire tout servir à cette fin. On voit percer dans tout ce bill le désir de mettre la main sur l'administration, de manière à ce que le gouvernement règle les appointements. C'est là un de ses plus sérieux défauts; et c'est ce que l'honorable ministre appelle corriger ce qui avait été fait en 1895. Supprime-t-il les commis temporaires, les emplois temporaires ? Aucunement. Quel abus corrige-t-il ? Nous avons déjà établi une catégorie de commis de seconde classe cadette. Si l'on veut corriger un abus, ces commis de seconde classe cadette prendront la place des commis de troisième classe supprimée en 1895. L'honorable ministre se heurte précisément à l'inconvénient qui fut signalé par un de ses amis dans le cours du débat de 1895. A la page 3,302 des "Débats", M. Mills, qui fut plus tard membre du présent cabinet, dit :

C'est une proposition conférant un pouvoir dispensateur.

Je signale à l'attention de l'honorable ministre les paroles suivantes de son ancien collègue:

Bien entendu, il y a toujours les favoris ou les protégés du gouvernement, ou ses partisans, en faveur desquels il faut faire une législation spéciale. Ils n'appartiennent pas au commun des hommes qui sont obligés d'avancer graduellement et de subir les examens.

Or, il y a une disposition ici statuant que certaines personnes seront dispensées de l'examen, à la recommandation du chef du département, du chef politique. A sa recommandation, certaines personnes pourront retourner à la troisième classe, établie aux termes du présent bill, sans examen.

M. TALBOT : Combien de chefs politiques des départements sont les amis du gouvernement aujourd'hui ?

M. FOWLER : Il se trouve un chef politique en avant même de l'honorable député, par exemple. Je ne sais trop quelle sorte de sous-ministre il a à ses côtés en ce moment. Un de mes honorables amis me souffle à l'oreille que le directeur général des Postes est à deux têtes, étant ministre du Travail.

Maintenant M. Mills continue :

Il serait injuste de les traiter comme les autres employés. La compétence n'est pas nécessaire pour eux comme elle l'est pour les autres. Un peu d'ignorance ne leur fait pas de tort, un peu d'incompétence de leur part n'est pas un désavantage pour le service public. Il faut seulement que le gouvernement ait un pouvoir d'exemption, pour que ces personnes, compétentes ou non, capables ou non de subir un examen, puissent obtenir de l'avancement.

Or, si ces paroles avaient leur à-propos en 1895, elles l'ont encore bien plus aujourd'hui. Je recommande ces opinions de M. Mills à ces messiers de la droite. Elles furent énoncées dans ce même débat dont l'honorable ministre a cité un extrait. Mais il a eu bien soin de ne pas lire ce passage, parce que ces paroles de M. Mills n'auraient pas fait son affaire dans la présente circonstance.

A une heure, le comité suspend sa séance.

La séance est reprise à trois heures.

M. BARKER : Avant que la discussion de ces résolution ait pris fin, je désire rappeler à l'honorable directeur des Postes qu'une députation de quelques-uns des commis représentant le service extérieur se présenta devant lui, il y a quelques mois, et lui fit connaître dans quelle position se trouvaient ces employés du service extérieur par opposition à ceux du service intérieur. Autant que je puis en juger, les commis représentant les employés du service extérieur avancèrent, dans cette circonstance, de très fortes raisons à l'appui de leurs demandes; et j'avais compris que l'honorable directeur général des Postes allait examiner leur requête. Si je me rappelle bien, les choses furent présentées de la manière suivante : Que les employés du service extérieur, bien qu'ils puissent avoir été dans les départements depuis un aussi grand nombre d'an-

nées que les employés du service intérieur, et bien que leurs heures de travail soient plus longues, qu'ils aient un plus grand nombre d'heures à donner par semaine, qu'ils aient à travailler fréquemment la nuit, et même parfois le dimanche, cependant ne reçoivent pas des appointements aussi élevés. Je ne vois pas pourquoi on ferait une distinction entre les deux services. Une chose certaine c'est que dans la circonstance, ni l'honorable ministre, ni aucun des hommes parlant au nom des employés du service extérieur, ne dirent rien de nature à faire voir qu'une telle distinction devrait exister. A mon point de vue, la seule raison pour laquelle on ne s'occupe dans le présent bill que des employés du service intérieur, c'est que ceux-ci sont mieux en mesure de soumettre leurs griefs à l'attention du gouvernement; et j'espère que l'honorable directeur général des Postes en conformité de la proposition faite par mon honorable ami d'Ottawa (M. Birkett), prendra en considération le cas des employés du service extérieur et s'efforcera de leur rendre justice. Je comprends, d'après ce que l'honorable ministre a dit, que dès cette session, il y a eu un changement d'effectué dans le chiffre de leur rémunération, et que leur position s'en trouve amélioré dans une certaine mesure; mais il reste encore quelque chose à faire. La question n'est pas tant de savoir si les employés du service extérieur ont eu une augmentation de salaire, comme de savoir si la plainte qu'ils ont faite de n'être pas placés sur un pied d'égalité avec les employés des rangs correspondants du service intérieur a reçu considération. Il me semble qu'ils ont droit au même traitement de la part du gouvernement que les autres.

Je mentionne ce fait particulièrement à cause de la proposition très pratique et très raisonnable faite par mon honorable ami d'Ottawa, qu'à la suite de l'adoption du présent bill, le sujet tout entier des augmentations d'appointements dans les divers départements de l'administration, non seulement dans le département des Postes, mais dans tout le service civil, soit examiné par un comité, de manière à ce que nous ayons un rapport complet à la prochaine session. Cette proposition me paraît plus que tout autre chose propre à faire rendre justice à tout le monde ; et j'ajouterai que j'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) s'opposer à ce qu'on adoptât cette proposition de mon honorable ami (M. Birkett). Tout ce que je puis dire c'est, qu'à mon avis, si cette heureuse idée était venue à l'esprit de l'honorable député libéral d'Ottawa, il en aurait fait la proposition lui-même. Il l'aurait jugée des plus admirables ; et je crains qu'il ne s'y soit opposée que parce qu'elle venait de ce côté-ci de la Chambre. Je regrette que l'honorable directeur général des Postes envisage cette proposition quelque peu d'un mauvais œil. Elle a été faite dans un bon esprit. L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) n'a pas prétendu avoir rédigé sa motion avec beaucoup de soin. Il l'a simplement couchée par écrit tout d'un jet ; et si la proposition était acceptée dans le même esprit qu'elle a été faite, je pense que ce serait à l'avantage du service et de tous les intéressés. Je serai très heureux si son conseil est accepté et mis à effet par le ministre. Je pense qu'après ce qui a été dit par l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), lui aussi est disposé maintenant, et avec raison, à l'accepter dans l'esprit dans lequel mon honorable ami l'a faite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce matin, j'ai déclaré au comité que j'étais très disposé à accepter l'explication donnée par l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) relativement à la proposition faite par lui, bien que raisonnablement celle-ci ne se prêtât guère à l'interprétation qu'il en a donnée en dernier lieu. Je ne désire pas tirer de cela un argument, mais je dirai à l'honorable député (M. Barker) que la proposition faite par le député d'Ottawa (M. Birkett) n'avait pas été rédigée à la hâte, mais au contraire avait été écrite à la machine et évidemment préparée avec soin. Mais n'en parlons plus ; nous sommes tous sujets à commettre des erreurs, et je n'ai aucunement l'intention d'insister là-dessus. Mais efforçons-nous de ne pas perdre de vue les faits. Il existe une différence entre la rémunération des employés du service extérieur et de ceux du service intérieur.

Si nous comparons les situations correspondantes de l'un et l'autre service, nous constatons qu'il existe une différence dans la rémunération des unes et des autres. Je ne sais trop pourquoi il en est ainsi. Cela n'existe pas d'aujourd'hui. Je pense qu'il en a toujours été ainsi ; et je suis heureux de voir que nos honorables amis de l'opposition sont à ce point mieux disposés à venir au secours des employés de l'administration aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à l'époque où ils auraient été à même de les servir utilement. A une heure nous considérions la question de la troisième classe, et c'est le sujet actuellement soumis à l'examen du comité. Il est possible de mettre à l'étude toutes les classes du service civil. Quant à la députation dont a parlé mon honorable ami (M. Barker), il est probable que ce que j'ai dit dans une certaine mesure se rapporte à cette question; mais quoi qu'il en soit, je me borne à répéter que le gouvernement a constamment cherché dans sa législation relative au service civil à améliorer la position de celui-ci. Nous avons dans le passé fait quelque progrès ; nous en faisons davantage aujourd'hui ; et le progrès que nous réaliserons, si la présente mesure est votée, ajouté à ce que nous avons fait, indique assez bien, à mon avis, quelle est la politique du gouvernement en ce qui regarde l'administration. Il reste un grand nombre de classes dont nous n'avons pas pu nous occuper ; je compte que leur tour viendra.

M. BARKER : M. le président, je ne m'impose pas la tâche de défendre la conduite passée d'un parti politique quelconque. A peu près tous mes instants sont absorbés par le devoir présent. Tout ce que je puis dire c'est qu'il m'est impossible de comprendre pourquoi un particulier occupant une position dans le bureau de poste d'un côté de la rue, dans la même ville et soumis aux mêmes dépenses, doive recevoir une rémunération moindre que son collègue de l'autre côté de la rue. Il me semble que les raisons spéciales soumises à l'honorable directeur général des Postes, par la députation dont j'ai parlé : journée plus longue de travail dans le bureau de poste, travail de nuit, service du dimanche, auraient dû engager l'honorable ministre à établir plus d'égalité entre les appointements. Quant à ce que j'ai dit de mon honorable ami d'Ottawa (M. Birkett), je lui ai prêté l'oreille lorsqu'il fit la lecture de sa proposition au ministre et j'ai compris, comme tous les honorables députés ont dû comprendre également, qu'il acceptait le bill soumis au comité, quoique trop restreint à son sens. Il désirait non pas entraver la discussion du bill, de n'en pas empêcher l'adoption, mais de faire faire l'examen de tout le sujet le plus tôt possible par le comité suggéré par lui. Qu'il ait couché sa proposition par écrit à la machine ou non, peu importe. Il est clair pour tout le monde qu'il ne désirait pas qu'on fit de l'opposition au bill maintenant à l'examen ; il voulait au contraire que tout le sujet fût débattu à la première occasion.

M. BELCOURT : L'impression qui m'est restée de la déclaration de mon honorable ami (M. Birkett), ce matin, c'est qu'il a demandé de soumettre cette question à l'examen d'un comité composé de particuliers, qui s'enquerrait auprès des sous-ministres sur l'emploi des commis temporaires dans les différents départements de l'administration. C'est également l'impression qui est restée au directeur général des Postes. Si cette proposition avait été acceptée, l'examen du bill aurait été retardé indéfiniment, et très probablement le bill n'aurait-il pu être adopté dans le cours de la présente session. Mon honorable ami (M. Birkett) expliqua ensuite que son intention était que l'enquête se fît une fois la session finie et que le rapport fut présenté dans le cours de la prochaine session. Il est inutile pour moi de dire que, dans cette mesure, je suis d'accord avec lui ; car lorsque je parlai de cette affaire l'autre soir, ce fut précisément là une des propositions que je soumis à l'examen du gouvernement Je demandai alors que le cas des employés spécialistes et temporaires aux douanes, à l'Intérieur, aux Chemins de fer et Canaux et aux Travaux publics fût examiné et des mesures prises en vue d'améliorer leur position. Je parlai aussi d'un certain nombre d'employés aux écritures, particulièrement dans le département des Travaux publics ; bien plus, je renouvelai cette proposition ce matin avant que mon honorable ami (M. Birkett) eût parlé du tout. Aussi, une fois sa proposition réduite à demander qu'il y ait une enquête durant les vacances et qu'un rapport soit soumis de bonne heure dans le cours de la prochaine session, je l'approuve entièrement. Toutefois, je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'un comité composé de députés ou d'autres personnes soit nommé pour cette fin. Il me semble que l'exécutif des divers départements sera à même de s'enquérir et de faire rapport. Mon honorable collègue (M. Birkett) n'a pas dit quelle sorte de comité il voulait instituer ; mais à tout événement, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'instituer un comité, car les chefs des départements, et les membres du conseil seront en mesure de s'acquitter de ce devoir eux-mêmes. J'ai pris la parole dans le but de détruire l'impression que mon honorable ami s'efforce de créer, savoir, que je suis opposé à ce que le gouvernement s'enquière. Je n'y suis aucunement opposé ; mais je combats toute proprosition qui aura pour effet de retarder la considération du bill dans le moment actuel ; car je crains beacoup que si le bill n'est pas adopté maintenant, aucune mesure en faveur des employés de l'administration ne sera votée cette année, ni même peut-être l'année prochaine. Pour cette raison, je suis très désireux qu'il ne se fasse rien de nature à différer l'adoption de ce bill.

M. FOWLER : La session dure depuis six mois et demi, et il est étrange de constater comme on est pressé maintenant de faire adopter ce bill. Pourquoi l'honorable député (M. Belcourt) n'a-t-il pas engagé son ami le directeur général des Postes et ministre du Travail à présenter ce bill de bonne heure et à le faire s'appliquer à toutes les classes du service ?

M. BELCOURT : Nous l'avons maintenant, occupons-nous-en.

M. FOWLER : Nous avons maintenant un bill qui n'accorde qu'une bien faible mesure de soulagement aux employés de l'administration. J'ai été quelque peu surpris... Non, je me rétracte, car rien de ce que ferait le directeur général des Postes ne pourrait surprendre qui que ce soit. Mais il est amusant d'entendre le ministre du Travail poser maintenant en ami des employés publics. Il oublie que depuis que son gouvernement est arrivé aux affaires, un grand nombre des employés ont été privés des augmentations statutaires auxquelles ils avaient droit en 1897, 1898 et 1899, soit une perte de plusieurs centaines de dollars pour chaque employé. C'est là ce que le gouvernement libéral a fait pour les employés, et aujourd'hui, le directeur général des Postes cherche à poser comme leur ami. Dans son désir très grand de pratiquer l'économie en certaines choses, oublieux de l'extravagance dont lui-même et ses collègues se rendaient coupables en cer-

taines autre choses (extravagance qui absorbait beaucoup plus que les petites économies qu'ils étaient à même de pratiquer aux dépens des employés publics), il dépouilla ces employés de $200 ou $300 chacun, dont il combla ensuite des entrepreneurs favoris et autres. J'ai déclaré ce matin qu'une grande objection au présent bill, c'est qu'il mettait trop de pouvoir aux mains des chefs de département. C'était là la prétention de ces messieurs de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition, en 1895. Je vais lire des débats de 1895 l'extrait d'un discours prononcé par un libéral très éminent. Il dit :

Il y a une autre objection à cette proposition : cette augmentation ne sera pas statutaire, comme elle l'est dns le cas de ce que je pourrais appeler les employés publics signataires du covenant ; elle sera laissée au bon plaisir du sous-ministre, avec la ratification du ministre.

C'était là la proposition faite en 1895, qui obtint l'assentiment du parti libéral dans le temps. Ces messieurs disent maintenant qu'ils vont venir en aide aux employés publics, mais ce qu'ils font c'est de continuer la mauvaise pratique de leurs prédécesseurs au lieu de l'améliorer. Je cite encore :

Cela veut tout simplement dire que le ministre, qui est le dispensateur suprême du patronage——

Qu'on me permette de faire observer au directeur général des Postes que c'est là la déclaration d'un de ses collègues qui faisait partie de la Cambre dans le temps.

Cela veut dire tout simplement que le ministre, qui est le dispensateur suprême du patronage, pourra augmenter de $30 par année les appointements de ses favoris——

La seule différence maintenant, c'est que l'augmentation est de $50 au lieu de $30, et le chef du département se trouve à avoir une autorité encore plus entière sur ses employés.

—et ne rien faire pour les autres. Je m'oppose au principe de laisser cette augmentation à la discrétion du ministre.

Ces paroles furent prononcées par un membre très éminent du parlement libéral en 1895, qui ne fait plus partie aujourd'hui de la Chambre. Je les signale plus particulièrement à l'attention du directeur général des Postes, et je lui rappelle que ce défaut très sérieux existe dans le présent bill. Il présente un autre défaut très sérieux. Il ne donne aucune aide immédiate aux employés publics. C'est un peu comme le chemin de fer Transcontinental-national, qui ne portera pas remède à la congestion du trafic d'ici à huit ou dix ans. L'aide accordée par ce bill va se faire attendre, et elle n'est accordée qu'à deux ou trois classes d'employés publics. Le particulier qui vient d'entrer dans le service obtient des appointements un peu plus élevés qu'il n'obtiendrait autrement ; et la position de ceux qui sont promus du poste de messager et de trieur à celui de commis de troisième classe se trouve légèrement améliorée.

M. CLARKE : Le bill s'applique-t-il aux facteurs?

M. FOWLER : Oh, non ; ils se trouvent dans le département même du directeur général des Postes ; et afin de paraître avoir un surplus, il lui faut les pressurer. Loin de vouloir augmenter leurs salaires, il serait heureux de pouvoir les rogner. Le bill ne s'occupe pas davantage des directeurs de postes dans les villages, en faveur de qui j'ai parlé l'autre soir, appel que le directeur général des Postes a traité avec bien du mépris. Je prétends qu'il devrait y avoir une mesure générale de soulagement qui s'appliquerait à tous les employés publics. Si le directeur général des Postes désire accorder certains avantages aux fonctionnaires, qu'il leur remette les augmentations statutaires dont il les a privés pendant plusieurs années. Il est une autre question que je désire signaler à l'attention du ministre. Voudra-t-il me dire ce que le gouvernement se propose de faire au sujet du rapoprt fait récemment par le comité du Sénat, recommandant que le traitement du greffier du Sénat soit augmenté de $3,400 à $3,800 ; que le traitement du rédacteur des lois soit augmenté de $2,800 à $3,200 ; qué les traitements du premier commis anglais et du commis des journaux soient augmentés de $1,800 à $2,000 ; que le traitement du directeur des postes du Sénat soit augmenté de $1,600 à $1,900 ; que les appointements d'un messager permanent soient augmentés de $700 à $750, et ceux d'un autre messager de $600 à $650. J'observe qu'il y a une grande différence entre la rémunération des fonctionnaires du Sénat et celle des fonctionnaires de la Chambre des communes. Par exemple, le directeur de la poste au Sénat reçoit $1,600 par année, et le directeur de la poste aux communes $1,500. Il me semble que dans une Chambre de 213 membres, avec toute la correspondance que les membres de cette assemblée sont obligés de faire, il doit y avoir beaucoup plus d'ouvrage pour le directeur de la poste des communes que pour celui du Sénat ; et pourtant le traitement du directeur de la poste des communes est inférieur à celui du directeur de la poste du Sénat, qu'on se propose d'augmenter. Il faudrait diminuer l'un, ou bien augmenter l'autre. Bien que le greffier du Sénat ne puisse certainement avoir autant à faire que celui de la Chambre des communes, on recommande de porter son traitement à $3,800, soit $400 de plus que le traitement du greffier des communes.

D'autre part, il y a plus de portiers et de messagers au Sénat qu'il n'y en a aux Communes, et ils sont mieux payés. Pourquoi ? Il faudrait changer et corriger tout cela. Si le gouvernement est trop occupé d'autres affaires, qu'un comité composé des membres des deux Chambres soit nommé pour régler cette affaire d'une manière satisfaisante. Je ne me rends pas compte

pourquoi le portier du Sénat recevrait une rémunération plus élevée que celui de la Chambre des communes ; et je ne me rends pas compte davantage pourquoi un messager du Sénat, ayant le quart moins d'ouvrage, recevrait une plus forte rémunération qu'un messsager de la Chambre des commmunes. Il y a quatorze messagers permanents et portiers sur la liste du Sénat, et ils reçoivent $8,300, contre $7,410 payées aux treize messagers et portiers des Communes. Sûrement, le ministère doit avoir son mot à dire en cette affaire ; sûrement le Sénat ne peut dépenser autant d'argent qu'il lui plaît sans l'autorisation du gouvernement. Si celui-ci est impuissant à agir, tout ce que j'ai dit n'a aucune application ; mais si le ministère a son mot à dire, alors les appointements dans les deux Chambres devraient être égalisés. J'ai une autre proposition à soumettre. Si vous donnez une augmentation aux employés publics, ne désignez pas une classe particulièrement pour obtenir cette augmentation. Mon honorable ami d'Ottawa (M. Belcourt) s'apercevra, qu'au point de vue politique, il se fera plus de mal que de bien en approuvant une disposition de cette sorte.

M. BELCOURT : Cela vous cause beaucoup d'inquiétude, sans doute ?

M. FOWLER : Je suis persuadé que mon honorable ami (M. Belcourt) a l'esprit trop élevé pour songer à s'assurer un avantage politique ; mais à tout événement, il verra que ce que je dis est exact. Les appointements devraient être égalisés soit en les augmentant, ou en les diminuant, comme vous l'entendrez, mais on devrait le faire d'après une règle fixe. Pourquoi l'employé à la tête de la liste recevrait-il une augmentation de 25 pour 100, tandis que l'homme au bas de cette liste ne reçoit que 5 pour 100 d'augmentation ? Prétendez-vous que les dépenses de l'homme recevant $500 à $600 par année n'ont pas augmenté dans la même proportion que celles de l'employé qui en reçoit 4,000 ? Voyez ce que l'homme de peu de moyens a à payer pour le combustible et tout ce qu'il consomme ; les prix en ont augmenté d'au moins 25 à 30 pour 100 dans les huit à dix années dernières ; mais vous n'augmentez ses appointements que de 5 pour 100, tandis que vous n'augmentez ceux du chef que de 25 pour 100. Cela me paraît absolument injuste. Si un employé reçoit $2 par jour, donnez-lui une augmentation de 25 pour 100, et cela le portera à $2.50 par jour. Cela ne vous empêchera pas d'augmenter les appointements du chef de $4,000 à $5,000 par année. Je ne dis pas que le chef du département n'a pas droit à une augmentation de son traitement. S'il avait droit à $4,000 de traitement il y a trente ans, il mérite bien $5,000 aujourd'hui, car la vie coûte beaucoup plus cher maintenant. Mais ce taux d'augmentation devrait s'appliquer au gagne-petit aussi bien qu'au chef. Le directeur général des Postes a déjà revisé ce bill une fois, et maintenant qu'il a été éclairé, qu'il a eu l'avantage des critiques de l'opposition, qu'il retire cette résolution, comme il a retiré la précédente, qu'il se mette à l'œuvre et prépare ce bill. Que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) ne s'inquiète pas : nous aurons beaucoup de temps pour cela. Nous serons ici encore trois ou quatre semaines, et le directeur général des Postes aura amplement le temps de préparer une mesure qui rendra justice à toutes les classes de l'administration. C'est ce que la gauche demande. Nous ne croyons pas qu'il soit à propos de lésiner en ces matières. Nous croyons qu'il faut payer un salaire raisonnable à tout homme pour une bonne journée de travail. Aucun député de la gauche ne trouvera à redire à cela. Nous n'adopterons pas les tactiques que les libéraux adoptèrent lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Nous n'avons pas parmi nous de ces critiques à courte vue, comme le directeur général des Postes, qui fut toujours un des plus fautifs sous ce rapport, lorsqu'il était dans l'opposition. Nous tenons à ce qu'on ait dans l'administration des hommes réellement capables, et à ce qu'on leur paie des appointements convenables. Nous voulons que l'augmentation de leur traitement se fasse en vertu de la loi ; nous ne voulons pas qu'elle soit laissée au caprice de l'homme qui se trouve dans le moment à la tête du ministère. Nous voulons que cette augmentation soit déterminée par le statut, de sorte que l'employé n'aura pas à conformer sa politique à celle du ministre afin d'obtenir ce qui lui est dû. Je dis donc que si le dirteceur général des Postes est sincèrement désireux de présenter une mesure faisant droit aux justes demandes des employés de l'administration—et j'ai mes doutes à cet égard—ce qu'il peut faire de mieux c'est de retirer sa résolution et de la remplacer par une autre qui atteigne pleinement ce but.

L'article 10 des résolutions est adopté.

Article 11.

M. FOWLER : Avant que cet article soit adopté, j'aimerais que le ministre du Travail, ou quelque autre ministre, nous fit part de ce que le gouvernement se propose de faire relativement à cette recommandation du comité du Sénat dont j'ai parlé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je croyais que mon honorable ami était au courant de la règle relative aux privilèges du parlement. La rémunération des fonctionnaires du Sénat et de ceux de la Chambre des communes est réellement déterminée par ces deux corps respectivement. Sans doute, absolument parlant, le ministère peut rejeter les recommandations qui lui sont faites en vue de faire augmenter les appointements ; mais ce n'a jamais été la pratique soit dans le parlement anglais, modèle de tous les autres, ou dans notre parlement,

de laisser au gouvernement du jour, l'initiative de la fixation des appointements des fonctionnaires de la Chambre des communes ou de la Chambre haute. La question de la rémunération des fonctionnaires des deux Chambres est regardée comme question de privilège, et c'est sans doute pour cette raison que les fonctionnaires de ces Chambres ont été soustraits aux dispositions de tous les actes relatifs au service civil adoptés depuis 1872. Tous les fonctionnaires dont cet acte s'occupe sont à la nomination du gouvernement ; leur nomination, leurs traitements et leur renvoi relèvent du gouvernement ; mais la nomination, la rémunération et la destitution des fonctionnaires de la Chambre des communes et du Sénat relèvent de ces corps mêmes.

M. FOWLER : Je conçois bien cela ; mais l'honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Je sais bien que conformément à la règle et à la coutume, les appointements des fonctionnaires du Sénat peuvent être augmentés par le Sénat ; mais ces augmentations sont sujettes à revision par le ministère, et le ministère peut les agréer ou les rejeter. Le ministère a la garde du trésor public, sur lequel les deniers affectés au paiement de ces appointements sont prélevés ; et ils ne sauraient être payés à moins que le gouvernement n'y consente ; je voudrais qu'on me dise si c'est l'intention du gouvernement de sanctionner ces augmentations ; car dans ce cas, nous devons voir à ce que les traitements des fonctionnaires de la Chambre des communes soient augmentés dans la même proportion. Le ministère ne donnerait pas son assentiment à la proposition, s'il ne la considérait pas raisonnable, et il ne serait pas raisonnable que les fonctionnaires de la Chambre des communes fussent moins bien traités que ceux du Sénat.

Article 14 : Promotion de copistes, commis, paqueteurs, trieurs ou messagers à la position de commis de troisième classe.

M. BIRKETT : Avant que cet article soit adopté, je désire faire une nouvelle proposition, mais qui ne gênera en rien l'adoption du présent bill durant la présente session. Je veux qu'il soit bien compris que c'est un simple conseil que je donne. Je conseillerais à l'honorable directeur général des Postes de prescrire que tous les commis temporaires aux écritures, qui auront été à l'emploi du gouvernement pendant une période de quinze ans ou plus permanemment, à la date de la mise en vigueur du présent acte, et qui auront rempli leur devoir à la satisfaction du chef du département, reçoivent le traitement maximum de leur classe établi par l'acte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que mon honorable ami n'est pas sérieux en faisant cette motion ; car il sait par avance qu'il n'est permis à aucun simple député de présenter une motion entraînant une augmentation de dépenses.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. CLARKE : Lui est-il permis de donner un conseil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si ce conseil devait être agréé par le gouvernement, il nous faudrait suspendre cette mesure jusqu'à ce que cette proposition pût être soumise à son Excellence pour sa sanction.

M. R. L. BORDEN : Ce ne serait pas là une difficulté bien sérieuse ; le délai serait tout au plus de vingt-quatre heures.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas de combien d'heures serait le retard ; je ne sais pas combien de propositions nous aurions à examiner. Il y en a toute une gerbe.

M. FOWLER : Cela fait voir comme votre bill est imparfait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mes honorables amis ont l'alternative de s'opposer au bill ou de l'agréer.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, cette observation est déplacée dans la bouche de l'honorable directeur général des Postes. Les honorables députés de la gauche ont parfaitement le droit de suggérer des modifications au présent bill, et je ne crois pas qu'une remarque comme celle que vient de faire l'honorable directeur général des Postes empêche aucun membre de l'opposition de suggérer des modifications. Je ne puis croire que dans l'opinion de l'honorable ministre nous soyons tenus de regarder ce bill comme parfait, sous peine de le voir retirer. Le bill peut être excellent sans aller assez loin.

Il se peut qu'il soit possible de l'améliorer ; mais je suppose que nous ne sommes pas pour nous en laisser imposer par la menace qui nous a été faite que si nous proposions quelques amendements en comité l'honorable ministre retirerait son bill. Mon honorable ami n'osera pas adopter cette manière d'agir. Il est responsable de cette mesure et tous les membres de cette Chambre sont tenus de faire tous leurs efforts pour l'améliorer. La proposition soumise par mon honorable ami d'Ottawa (M. Birkett), me paraît être excellente.

M. CLARKE : Cette attitude serait peu convenable de la part du directeur général des Postes qui est en même temps ministre du Travail. Le projet actuel n'est pas le premier amendement apporté au bill du service civil durant la présente session. C'est le 2ième projet de loi de cette nature qui nous est soumis, et il est en partie basé sur les remarques de l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett). Si ce dernier croit de son devoir d'offrir des amendements additionnels à la présente mesure, on ne doit pas le menacer de retirer le bill à cause de cela. Ce qu'il propose est plein de bon sens, aussi j'espère que le ministre va prendre ses remarques en considération et apporter de

nouveaux amendements au bill avant qu'il soit voté par la Chambre.

Article 15.—Annexe concernant le ministère des Douanes.

M. CLARKE. L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer les changements ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais donner lecture des changements que je crois contenus dans cette annexe. Ils sont comme suit :

Les surveillants des arrivages sous l'ancienne loi recevaient de $800 à $1,000. D'après cette résolution, ils auront droit de recevoir de $800 à $1,200. Les garde-clefs recevaient jusqu'à $800. La résolution leur permet d'obtenir de $400 à $1,000. Les emballeurs recevaient un salaire maximum de $500 ; la résolution actuelle leur permettra de recevoir jusqu'à $600. Les messagers commençaient avec un salaire de $200 jusqu'à $500. La résolution leur accorde un salaire minimum de $300 et maximum de $600. Les surveillants des arrivages recevaient des appointements maximum de $500. La résolution stipule qu'ils pourront recevoir de $400 à $600.

M. FOWLER : Que l'on me permette d'attirer l'attention sur une autre distinction. Le concierge du Sénat reçoit $950 et le concierge de la Chambre des communes, seulement $480, bien qu'il ait beaucoup plus d'ouvrage que le premier. Le gouvernement a-t-il l'intention de laisser subsister cette différence ? Dans l'affirmative, il est du devoir de la Chambre des communes de mettre son concierge sur un pied d'égalité avec celui du Sénat.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est au comité qu'il appartient de prendre les mesures qu'il jugera nécessaires. C'est à lui qu'il incombe de protéger les privilèges de cette Chambre.

M. CLARKE : Comment l'honorable ministre peut-il expliquer cette différence dans les salaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les salaires payés au Sénat sont décidés par le comité du Séat, et ceux qui sont payés dans la Chambre des communes sont fixés par le comité de cette Chambre.

M. BOYD : Un certain nombre d'employés ont été promus au détriment de quelques-uns de leurs confrères dans les différents départements, et l'on est arrivé à ce résultat en leur accordant des appointements additionnels, nonobstant toute disposition contraire contenue dans l'Acte du service civil. Ces employés vont-ils bénéficier des augmentations mentionnées dans cette résolution et obtenir ainsi deux augmentations ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si cette résolution est adoptée, le gouvernement se trouvera revêtu du droit de régler les appointements des différents fonctionnaires qui y sont mentionnés. Prenons, par exemple, mon propre ministère. C'est au sous-ministre qu'il appartiendra de décider quels sont les fonctionnaires qui ont droit à une augmentation. Si son rapport est approuvé par le ministre, il sera ensuite soumis à l'Exécutif, et si ce dernier l'approuve, l'augmentation aura force de loi. La pratique suivie jusqu'à présent par le gouvernement a toujours consisté à adopter un arrêté ministériel chaque fois qu'il s'est agi de décider si ces augmentations devaient avoir lieu ou non, et l'on continuera de suivre cette pratique. Comme le maximum des appointements dans chaque classe a été augmenté, le gouvernement pourra plus facilement augmenter ces mêmes appointements. J'ignore quels sont les cas dont mon honorable ami veut parler, quand il dit que des fonctionnaires ont été promus de préférence à d'autres. Je ne crois pas qu'il puisse porter une accusation de cette nature contre mon ministère.

M. BOYD : Un certain nombre de cas de cette nature ont été soumis à l'attention du gouvernement, et les membres de la gauche ont protesté contre cette pratique. Ces résolutions vont permettre à ces employés de bénéficier de l'augmentation. Ils vont d'abord bénéficier de la promotion qu'ils ont obtenue, et, en deuxième lieu, des augmentations prévues dans ces résolutions, tandis que les employés qu'ils ont supplantés vont demeurer dans la même position. Je croyais que l'honorable ministre avait prétendu qu'il voulait être utile à toutes les branches du service. C'est là ce que nous voulons qu'il fasse ; mais l'honorable ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis dire à mon honorable ami (M. Boyd) que je n'ai pas l'intention de chercher à éviter de répondre à sa question. Nul ne peut obtenir une augmentation, sous l'empire de cette résolution, tant que le délai permettant d'obtenir cette augmentation n'est pas écoulé. Si, au cours de la présente session, on a exercé certaines préférences à l'égard de quelques employés, je n'en ai pas entendu parler.

M. BOYD : Vous n'étiez pas dans la Chambre, car autrement, vous en auriez eu connaissance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'il existe un cas de cette nature, cette préférence ne donnera pas à celui qui en a profité, droit à une augmentation avant que le délai légal se soit écoulé. Il peut se présenter des cas dans lesquels des raisons particulières justifient un traitement particulier. Si l'honorable député (M. Boyd) occupait une position responsable dans le cabinet, il constaterait que les ministres ne sont pas aussi injustes qu'il semble le croire et que ce qui lui paraît être une injustice, n'en est pas une.

Ainsi, aujourd'hui même, on m'a soumis un cas que je vais indiquer à l'honorable député en lui demandant de quelle manière il le règlerait. Il ne s'agit pas d'un cas dont nous sommes appelés à nous occuper en ce moment, mais je ne l'ai pas moins trouvé sévère. L'employé dont il s'agit qui est messager, est entré dans le service civil en 1871, mais par suite d'un malentendu, il ne fut placé sur la liste des employés permanents qu'en 1892.

M. POPE : Est-ce le professeur Pope?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il ne sagit pas du professeur Pope. N'est-ce pas là un cas digne d'intérêt?

M. BOYD : Je le crois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'il n'était pas trop tard, je demanderais peut-être que ce cas fût pris en considération, mais il se peut que le comité ait à s'en occuper plus tard et, de prime abord, on serait porté à croire que l'on a établi une distinction au détriment de cet employé. Il peut se présenter des cas qui semblent être entachés d'esprit de parti ou de partialité ; mais lorsqu'on vient à les discuter, on finit presque toujours par constater qu'il existe des raisons d'en agir ainsi.

M. CLARKE : A-t-on modifié les appointements des spécialistes, des estimateurs du ministère des Douanes?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ces appointements restent de $800 à $2,000.

Article 16.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici quels sont les changements contenues dans cet article : La position d'inspecteur en chef est abolie. Les appointements maximum des inspecteurs sont portés de $2,200 à $2,400 ; ceux des sous-percepteurs, de $1,500 à $1,700 ; des comptables, de $1,400 à $1,500 ; ceux des agents d'accise spéciaux, de $1,600 à $1,800 ; ceux des autres classes d'agents d'accise spéciaux de $1,200 à $1,400 ; ceux des agents d'accise de la première, deuxième et troisième classe, de $1,000 à $1,200. Le salaire minimum des messagers est porté de $200 à $400 et le salaire maximum, de $500 à $700. On ajoute une nouvelle classe comprenant les sténographes avec des appointements minimum de $400 et maximum de $600.

M. BIRKETT : Est-ce que les inspecteurs du Revenu de l'Intérieur sont aussi inspecteurs des distilleries, du gaz, de la lumière électrique, etc ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce travail est fait par les inspecteurs de chaque district.

M. BIRKETT : Ils occupent la position d'inspecteur en chef ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, cette position est abolie. nous avons des inspecteurs de division. Il y en a trois ou quatre dans Ontario, et trois ou quatre dans Québec.

M. BIRKETT : La position d'inspecteur en chef a été abolie, le travail de cet employé est fait par un inspecteur de division. Est-ce que cela est exact ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLARKE : Le ministre du Revenu de l'Intérieur voudrait-il me dire comment il se fait que les sous-percepteurs de son ministère ne reçoivent pas dans leur classe un salaire maximum égal à celui qui est payé à certains agents d'accise ? La classe des agents d'accise spéciaux peut atteindre $2,000, tandis que le sous-percepteur ne peut atteindre qu'un maximum de $1,400. Le sous-percepteur est-il inférieur à l'agent de l'accise ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le sous-inspecteur ne fait partie ni de la classe " A " ni de la classe " B ", et il n'est tenu de subir aucun examen. Sa responsabilité, en qualité de sous-percepteur, est moindre que celle du fonctionnaire qui est chargé de surveiller les opérations d'une distillerie, par exemple. Ces derniers employés doivent commencer par subir un examen d'aptitude, puis l'examen de promotion, et plus tard les examens spéciaux. Le nombre des employés de cette classe spéciale est limité à 24. Ce sont eux qui ont la surveillance de toutes les distilleries du Canada. Si les appointements d'un sous-percepteur sont moins élevés que ceux d'un agent d'accise de la classe spéciale, c'est parce que sa responsabilité est moindre.

M. CLARKE : J'ignore si je puis poser cette question en ce moment, mais je voudrais savoir du ministre du Revenu de l'Intérieur si on lui a parlé de la nomination de peseurs officiels ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ces fonctionnaires n'appartiennent plus à mon ministère. Ils sont sous la juridiction du ministère du Commerce.

M. CLARKE : J'ai ici une lettre qui commence comme suit :

La Chambre de commerce de Toronto et l'association des mineurs du Canada ont toutes deux adopté les résolutions conçues en termes très énergiques, dans lesquelles elles demandent au gouvernement de nommer des peseurs officiels assermentés aux différents élévateurs publics établis de ce côté-ci des lacs, ces peseurs devant être payés au moyen de droits, de sorte que le gouvernement n'aura aucune dépense à encourir de ce chef.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'acte concernant l'inspection des grains du Manitoba pourvoit à la nomination de ces employés, mais on ne trouve pas ailleurs

l'autorité voulue pour les nommer. Je m'occupe actuellement de la question, et je soumettrai peut-être un amendement à l'acte d'inspection générale autorisant la nomination de ces fonctionnaires.

M. CLARKE : L'honorable ministre (sir Richard Cartwrigeht) n'ignore pas que la chambre de commerce désire obtenir la nomination de ces fonctionnaires spéciaux ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous nous occupons actuellement de la question, et sans vouloir soumettre à cette période de la session de mesure de nature à provoquer une discussion, cependant, si la Chambre est d'avis qu'une telle législation est désirable, je puis préparer un amendement à l'acte.

M. CLARKE : La lettre de la chambre de commerce de Toronto est comme suit :

La chambre de commerce de Toronto et l'association des meuniers du Canada ont toutes deux adopté des résolutions conçues dans des termes très énergiques, dans lesquelles elles demandent au gouvernement de nommer des peseurs officiels assermentés aux différents élévateurs publics établis de ce côté-ci des lacs, ces fonctionnaires devant être payés au moyen de droits, de sorte que le gouvernement n'aura aucune dépense à encourir de ce chef. Les meuniers ont eu à subir des pertes considérables depuis plusieurs années parce qu'il manquait toujours quelque chose à la quantité de grain qui leur était expédiée des élévateurs des lacs, et comme la nomination par le gouvernement de peseurs officiels à Fort-William et à Port-Arthur semble donner satisfaction tant aux expéditeurs qu'aux acheteurs nous croyons que la nomination de peseurs assermentés à Sarnia, Goderich, Owen-Sound, Midland, Meaford, Parry-Sound et autres endroits d'égale importance, ou les droits perçus seraient suffisants pour s'assurer les services d'hommes parfaitement compétents, serait d'un grand avantage pour toutes les parties intéressées et leur donnerait satisfaction.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons pas actuellement l'autorité voulue pour nommer ces peseurs à l'est des lacs.

M. CLARKE : Vous pourriez l'obtenir. Vous ne rencontrerez aucune opposition inutile sous ce rapport.

Paragraphe 17.

M. HACKETT : Le ministre des Douanes voudrait-il me dire quelles sont les augmentations que ce projet de loi propose d'accorder aux fonctionnaires de son ministère dans l'Ile du Prince-Edouard ? Je voudrais également savoir si le ministre du Revenu de l'intérieur se propose d'accorder des augmentations aux fonctionnaires de son ministère ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ignore si des augmentations ont été accordées cette année ou non, seulement il y en a quelques-unes qui nous ont été soumises et que nous sommes à étudier. Je ne puis indiquer à l'honorable député dans le moment quelles sont les augmentations qui seront accordées aux fonctionnaires du service extérieur. Règle générale, dans ce service les appointements ne sont pas très élevés ; les augmentations sont accordées suivant les mérites, en tenant compte de chaque cas en particulier.

M. HACKETT : J'ai ici une copie du Patriot de Charlottetown, l'organe du gouvernement dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Je trouve dans ce journal un article de fond, en date du 18 septembre, qui porte comme titre les mots suivant : " Bonnes nouvelles pour tous."

Les dépêches d'aujourd'hui contiennent des nouvelles d'un caractère suffisamment extraordinaire, même pour ceux qui croient qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Il y a d'abord d'excellentes nouvelles d'Ottawa—des nouvelles qui devront être accueillies avec joie par des milliers d'employés publics au Canada, ainsi que par leurs épouses et leurs familles et par les commerçants. La résolution dont sir William Mulock a donné avis au parlement pourvoit à une augmentation dans les appointements de tous les fonctionnaires depuis les sous-ministres jusqu'aux trieurs et aux emballeurs dans tout le service civil.

M. CLARKE : Cela semble indiquer que les élections sont proches.

M. HACKETT : Certainement. Je voudrais savoir si l'honorable ministre a l'intention d'augmenter les appointements des employés des ministères des Douanes, des Postes et du Revenu de l'Intérieur dans l'Ile du Prince-Edouard, au moyen de cet acte, ou cet article a-t-il été publié dans l'organe du gouvernement à Charlottetown dans le but de tromper les employés publics dans la province de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'hésiterais à laisser entendre pareille chose. Chacun se forme une idée qui lui est propre en prenant connaissance d'un avis de résolution sur l'ordre du jour, et il est bien évident que c'est là ce qui a eu lieu dans le cas de ce correspondant de journal. Le bill soumis par le directeur général des Postes a trait au service intérieur. Quant au service extérieur du ministère des Douanes, le bill modifie le groupement des fonctionnaires et définit leurs appointements, mais ces derniers demeurent à peu près ce qu'ils étaient auparavant. Cependant, mon honorable ami remarquera qu'il y a une différence entre le minimum et le maximum des appointements déterminés ici. Dans le service extérieur, les augmentations ne sont pas accordées régulièrement, elles sont accordées d'après les mérites, et chaque cas est considéré selon son propre mérite.

Au cours de la dernière année, nous avons reconnu que les conditions nouvelles et l'augmentation qui s'est produite dans le coût de l'existence nous justifient d'augmenter les appointements d'un grand nombre de fonctionnaires du service extérieur, tandis que dans d'autres cas nous ne nous sommes pas cru justifiables de le faire. Mais il en existe d'autres qui se trouvent

dans des conditions différentes à l'heure actuelle, et qui comptent sur l'adoption de ce bill, ainsi que sur le crédit que nous pourrons placer dans les estimations supplémentaires.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre prétend-il dire que le bill actuel n'a rien à voir avec les fonctionnaires du service extérieur du ministère des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne fait que grouper certaines classes de fonctionnaires, en laissant les différences qui existent entre le minimum et le maximum des appointements à peu près dans le même état, Cette résolution permet de placer sur la liste des employés permanents, des employés temporaires du service extérieur, qui n'ont pas subi les examens du service civil, lesquels n'auront besoin, pour obtenir cet avantage, qu'à subir un examen de compétence, sur des questions qui seront préparées par le commissaire du ministère. Voilà en quoi le bill actuel aura quelque chose à faire avec le service extérieur du ministère des Douanes.

M. LEFURGEY : Alors, la déclaration contenue dans ce journal que des augmentations allaient être accordées à tous les employés publics à partir du sous-ministre jusqu'aux trieurs et aux emballeurs ait absolument inexacte.

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle est exacte en autant que le service intérieur y est concerné.

M. LEFURGEY : L'article dit " le service tout entier."

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela ne comprend pas nécessairement le service extérieur, bien qu'il y a dans cette branche du service des emballeurs et des messagers.

M. LEFURGEY : C'est-à-dire, que ce bill ne concerne pas le service extérieur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député peut voir par lui-même qu'il est dit dans la résolution que les appointements d'un emballeur, qu'il fasse partie du service intérieur ou extérieur, sera de $300 à $600. Tout cet article concernant le ministère des Douanes se rapporte aux deux branches du service.

M. CLARKE : Mais il n'y a que les fonctionnaires du service intérieur qu'en bénéficieront ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas nécessairement.

M. CLARKE : Ceux qui font partie du service extérieur n'obtiennent rien. Y a-t-il quelques dispositions dans ce bill concernant les facteurs et les directeurs des bureaux de poste dans tout le pays ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député doit se rappeler que le parlement s'est occupé du sort de ces employés dans une mesure qui a été votée durant la présente session et qui a reçu son appui le plus cordial.

M. CLARKE: Comme le conseil de l'association ouvrière de l'industrie et du travail du Dominion a adopté une résoluton à sa dernière assemblée concernant cette classe méritante de fonctionnaires, il me semble que le ministre du Travail aurait pu prendre cette demande en considération et nous dire ce qu'il entend faire à ce sujet. Je m'adresse en ce moment au ministre du Travail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais m'occuper sérieusement de la question et attirer l'attention du directeur général des Postes sur ce point.

M. FOWLER : J'ai étudié la question de l'administration intérieure de cette Chambre, et j'ai constaté qu'elle était sous la juridiction de commissaires, dont le président de cette Chambre fait partie. Des estimations sont préparées par les commissaires, puis soumises au ministre des Finances et finalement à la Chambre. Je désire faire remarquer aux membres de cette Chambre, et essayer de faire comprendre aux commissaires, dont quelques-uns sont ici en ce moment, le très honorable ministre du Commerce, l'honorable ministre des Finances et le président, la nécessité absolue qu'il y a de placer les fonctionnaires de la Chambre des communes sur un pied d'égalité au point de vue des appointements, avec ceux du Sénat. Il n'existe aucune raison pour que les employés de la Chambre des communes ne soient pas aussi bien rétribués que ceux du Sénat. Ils auraient même droit d'être mieux payés, car leurs heures de travail sont beaucoup plus longues et leur besogne plus ardue. Prenons le cas des commis. Il y a au Sénat deux greffiers-adjoints dont l'un reçoit $2,800 et l'autre $1,800 ou $2,000. Ici il n'y a qu'un greffier-adjoint qui reçoit $2,200. La différence me paraît trop considérable entre les deux. Si le greffier de cette Chambre est suffisamment rétribué pour ses services, dans ce cas les deux greffiers-adjoints du Sénat reçoivent beaucoup plus que ce à quoi ils ont droit. Le Sénat ne siège pas un jour sur vingt, j'allais dire qu'il ne siège pas une heure par vingt quatre heures que siège la Chambre des communes, et le travail qui s'y fait est bien moins considérable que celui qui s'exécute ici. Le concierge du Sénat reçoit $950 par année, tandis que celui de la Chambre des communes ne reçoit que $500. J'espère que les commissaires vont prendre cette question en sérieuse considération, et qu'ils vont voir à ce que justice soit rendue aux fonctionnaires de cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député croit que les employés du Sénat sont trop bien rétribués, devons-nous aggraver la position en augmentant les appointements des employés de la Chambre des communes ?

M. FOWLER : Je n'ai pas exprimé d'opinion à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cependant, l'honorable député veut égaliser les appointements de ces fonctionnaires.

M. FOWLER : Les employés du Sénat demandent des augmentations. Il est du devoir du gouvernement d'énoncer bien clairement si cela doit exister ou non d'après les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cela est exact.

M. FOWLER : Toute demande entraînant une dépense d'argent doit être soumise à l'Exécutif, et c'est à ce dernier qu'il appartient de décider si ces appointements doivent être augmentés ou non. Il faut espérer que l'on n'ira pas augmenter des appointements qui sont plus élevés que ceux des fonctionnaires de la Chambre, en laissant ces derniers au même point. Les appointements des employés du Sénat sont trop élevés, ou ceux des employés de la Chambre des communes sont trop faibles. Ils devraient être égalisés de quelque manière et la commission d'économie interne devrait s'occuper de la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les membres du Sénat semblent être disposés à se montrer plus généreux sous ce rapport que nous le sommes.

M. CLARKE : En effet, le Sénat est plus libéral aujourd'hui qu'il avait l'habitude de l'être.

Le MINISTRE DES FINANCES : La même chose a eu lieu sous les administrations libérales. La dignité de cette Chambre semble exiger que les choses se passent plus généreusement. Je reconnais avec mon honorable ami qu'il existe des inégalités sous ce rapport.

M. R. L. BORDEN : Comment ces appointements étaient-ils établis à l'origine et de quelle manière sont-ils déterminés maintenant ? Si j'ai bien compris les explications du directeur général des Postes, cette question est laissée en quelque sorte à la juridiction des comités de la Chambre et du Sénat. En est-il ainsi, ou bien toute la question des salaires est-elle sous la juridiction des commissaires du comité d'économie interne ? J'ai lu à la hâte les dispositions de la loi à ce sujet, mais ils ne semblent pas indiquer bien clairement quelle est l'autorité qui s'occupe de cette question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous sommes souvent appelés à prendre connaissance des rapports soumis par les comités de cette Chambre. Il y a par exemple, les comités des Débats et des impressions. On nous a soumis des rapports recommandant des augmentations d'appointements pour les employés des Débats.

M. R. L. BORDEN : Par qui ces appointements sont-ils déterminés ? Est-ce par la Chambre, par un comité de la Chambre, ou par les commissaires nommés pour administrer l'économie interne de la Chambre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a les commissaires chargés de l'administration interne des affaires de la Chambre des communes, mais ils n'ont rien à voir dans les affaires du Sénat. Le tribunal qui se prononce en dernière instance est la Chambre des communes, à la demande du gouvernement, car l'argent requis doit figurer dans les crédits, de sorte que théoriquement parlant la question est entre les mains du gouvernement. Mais les honorable députés n'ignorent pas que la politique active renferme certaines limites qu'il ne faut pas dépasser. Le Sénat est très sensible sur ce qu'il considère être ses droits. Il nomme des comités qui ont pour mission d'établir les appointements de ses fonctionnaires, et bien qu'il n'exerce aucune juridiction, il fait des recommandations, et il n'aime pas que ce qu'il demande lui soit refusé. Théoriquement parlant, c'est le gouvernement qui exerce une juridiction absolue à ce sujet, malheureusement la théorie n'est pas toujours en harmonie avec la pratique. Nous avons éprouvé certaines difficultés au sujet des comités de cette Chambre.

Certains comités ont entrepris de faire des recommandations concernant des questions qui entraînaient des dépenses de deniers publics, alors que strictement parlant ils n'avaient pas le droit de le faire ; mais comme ils se rattachent tout particulièrement à la constitution de la Chambre, on semble disposé à ne pas tenir compte de ces irrégularités. On est un peu plus large quand il s'agit du Sénat ou de la Chambre des communes, que lorsqu'il s'agit de n'importe quelle autre branche du service public. Théoriquement parlant, le gouvernement exerce une juridiction absolue sur ces dépenses, mais en pratique, comme ces questions concernent tout particulièrement la Chambre des communes,et que cette dernière a chargé un comité de s'en occuper, le gouvernement n'aime pas à s'opposer aux recommandations qu'il peut faire.

M. BORDEN : Quels sont les commissaires chargés de l'économie interne du Sénat?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas d'institution de ce nom au Sénat. Cette tâche est confiée à un comité.

M. R. L. BORDEN : Et ce sont les sénateurs qui élisent les membres de ce comité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et c'est le gouvernement qui nomme les commissaires d'économie interne de cette Chambre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et au Sénat?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un simple comité du Sénat.

M. R. L. BORDEN : Au Sénat, est-ce que le comité agit de concert avec le président?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelquefois sans lui.

M. FOWLER : Cela dépend de la force des parties.

M. R. L. BORDEN : Cela revient à dire, qu'en autant que la Chambre y est concernée, tout dépend du comité qui fait la recommandation?

Le MINISTRE DES FINANCES : De la recommandation des commissaires d'économie interne.

M. R. L. BORDEN : Ce sont virtuellement des membres de l'administration qui agissent de concert avec l'orateur?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Orateur fait partie de la commission ex-officio.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il un comité de la Chambre qui a quelque chose à faire à ce sujet?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, si ce n'est qu'il y a des comités concernant l'impression et les Débats. Ce sont là les seuls comités qui entreprennent de déterminer les appointements, et de temps à autre nous avons dû refuser d'accepter leurs recommandations.

M. R. L. BORDEN : Ils prennent sur eux de déterminer les appointements?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont fait des recommandations à la Chambre.

M. BELCOURT : La Chambre vote un certain crédit pour pourvoir aux dépenses imprévues du Sénat. Ce montant est mis à la disposition du comité, et c'est le Sénat qui détermine le chiffre des appointements sur la recommandation du comité. C'est pour cette raison que les salaires ont été augmentés au Sénat cette année et l'année dernière. Il paraît bien extraordinaire que le concierge de la Chambre des communes ne reçoive que $500, tandis que celui du Sénat reçoit le double de ce montant. On a fait allusion à ce cas, mais je crois qu'il existe d'autres inégalités du même genre. Je ne suis pas prêt à dire pour le moment où devrait commencer la réforme. J'ai cru compléter les explications en faisant connaître de quelle manière le Sénat dispose de ce crédit une fois qu'il est voté.

M. CLARKE : Il existe d'autres employés publics méritants, à part les facteurs, qui ne bénéficieront pas de ce bill une fois qu'il sera adopté. Le ministre des Finances me permettrait-il de leur demander en sa qualité de ministre suppléant des chemins de fer, si des représentations ne lui ont pas été faites au sujet des gages que reçoivent les cantonniers employés sur les chemins de fer du gouvernement, et s'il a l'intention de faire quelque chose pour eux?

Ces employés sont dignes de notre attention ; leur tâche est bien rude ; ils leur faut être dehors par tous les temps ; les gages qu'ils reçoivent sont peu élevés, et si l'honorable ministre pensait trouver moyen de leur accorder une augmentation, je crois qu'une pareille démarche de sa part rencontrerait l'approbation générale. Je voudrais savoir ce qu'il a l'intention de faire à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des représentations m'ont été faites à ce sujet il n'y a pas bien longtemps. J'étais bien occupé à cette époque; mais j'ai promis à la députation qu'immédiatement après la session, j'essaierai de me rendre à Moncton pour me renseigner sur certaines questions comprenant celle-là. Bien qu'étant incapable de donner à ces personnes une réponse définitive, je leur ai dit que toute ma sympathie leur était acquise, car elles ont réussi à me démontrer que, comparé à certaines classes d'ouvriers, les gages qu'elles reçoivent sont peu élevés. Sans prendre aucun engagement, je leur ai promis de m'occuper de la question dès que la session serait terminée.

M. CLARKE : N'y aurait-il pas moyen de faire quelque chose pour eux durant la présente session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question peut se régler quand nous discuterons le crédit général. Il n'y a pas besoin pour cela de crédit spécial, car ces employés ne sont pas soumis aux dispositions de l'Acte du service civil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose :

De modifier l'article 18 en retranchant les première, deuxième et troisième lignes, jusqu'aux mots : "les trieurs devront" et en leur substituant les suivants :

L'article 10 du chapitre 15 des Statuts de 1895, et l'article 10 du chapitre 14 des Statuts de 1900, sont abrogés par les présentes et remplacés par ce qui suit :—

La rémunération des messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs (temporaires ou permanents) et des commis, et copistes temporaires.

Cet amendement contient une transposition des mots "temporaires ou permanents" autrement on pourrait prétendre que le mot "temporaire" s'applique à toutes les classes.

M. BORDEN: Quel est le but de cet amendement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La citation contenue dans la résolution a été prise dans l'acte concernant le service civil, et elle est inexacte. Le mot "temporaire" se trouvant au commencement de la résolution on pouvait supposer qu'il s'appliquait à chacune de ces classes. L'intention n'est pas de limiter les disposi-

tions de l'article aux messagers temporaires, mais d'en étendre l'application aux messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs, et en plaçant ce mot au commencement de l'article, ses dispositions s'appliqueraient à tous ces employés qu'ils soient permanents ou surnuméraires. Il existe une ancienne classe de messagers permanents nommés il y a bien longtemps, mais ceux qui ont été nommés depuis quelques années font partie de la classe des employés surnuméraires.

M. BORDEN : Cela semblerait donner encore plus de force à la proposition émise par mon honorable ami (M. Birkett) que l'on devrait nommer un comité, ou ordonner une enquête quelconque, afin d'établir un système uniforme pour tous les employés de cette nature. A part quelques exceptions, je ne vois pas de raison particulière pour qu'un certain nombre de ces employés soient permanents et les autres surnuméraires. On dirait qu'à mesure que des vacances se sont produites ou que les besoins du service ont rendu la chose nécessaire, on a nommé de nouveaux employés plutôt à titre de surnuméraires qu'autrement, sans chercher à réorganiser aucun service en particulier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que l'on semblait porté à faire pour remplir les positions inférieures.

M. BORDEN : Cela semble avoir donné naissance à beaucoup de confusion. Plus nous discutons cette mesure, plus nous nous rendons compte que la proposition soumise par le député d'Ottawa (M. Birkett) est très sage.

M. CLARKE : J'espère qu'avant que ce bill soit voté, le directeur général des Postes annoncera à la Chambre qu'il a adopté la proposition de l'honorable député (M. Birkett), et qu'un comité va être nommé avec mission d'étudier la question, et de rendre justice à toutes les classes.

M. BORDEN (Halifax) : On m'a dit qu'autrefois on avait confié au comité de la Chambre le soin de faire une enquête sur l'administration des différents ministères.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas à un comité de la Chambre que cette tâche avait été confiée. Mais un certain nombre d'employés civils avaient été nommés à cette fin, avec M. Courtney, sous-ministre des finances comme président ,et cette commission a préparé un volumineux rapport concernant la classification et les appointements des fonctionnaires publics.

M. BORDEN (Halifax) : On m'a dit qu'autrefois on nommait de temps à autre un comité de la Chambre que l'on chargeait d'étudier les questions de cette nature, et c'est à peu près cela qu'a proposé l'honorable député d'Ottawa (M. Birkett).

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'il y a un comité de nommé, j'espère qu'il donnera un résultat plus pratique que le travail accompli par la dernière commission du service civil. Cette commission fut nommée il y a quelques années passées, elle fit une enquête complète et prépara un volumineux rapport, mais je crois que c'est à cela que se borna le résultat de leur travail. Comme l'honorable député (M. Clarke) a prétendu qu'il n'était pas encore trop tard pour nommer un comité, je dois lui dire que nous avons eu un tel ménage à faire, après le départ de nos adversaires, qu'il nous a fallu nous occuper des questions les plus pressantes, et c'est ce qui nous a empêché de nous occuper des autres questions auxquelles il a été fait allusion. Ainsi, il a été longuement question ,au cours de la discussion qui vient d'avoir lieu, du rétablissement des commis de troisième classe. Or, si cette classe n'avait pas été aboli en 1895, nous n'aurions pas besoin de la rétablir aujourd'hui, et de prendre autant de temps à discuter ces cas dont on ne s'est pas encore occupé jusqu'à présent.

M. FOWLER : Puisque nous sommes en frais de nettoyer la maison, je me permettrai de faire remarquer au ministre du Travail que le gouvernement dont il fait partie l'a plutôt salie que nettoyée. Il ne peut exister une manière plus vicieuse d'exercer le patronage que celle qui est contenue dans la présente résolution, concernant les augmentations statutaires. Cette manière de procéder tend à saper l'indépendance du service tout entier, et à détruire son utilité dans une certaine mesure, en créant une foule de flatteurs; et l'on ne peut s'attendre à un autre résultat en faisant de ces employés des gens absolument à la merci des chefs des ministères. Naturellement, il est à espérer qu'il se trouve parmi les employés civils des hommes assez courageux pour se révolter contre un pareil état de choses, et je sais qu'il y en a des milliers qui tombent dans cette catégorie; d'un autre côté la disposition contenue dans cette résolution équivaut à mettre une prime sur le servilisme et la flatterie, et tend à saper l'indépendance du service civil dans sa base. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je regrette que l'honorable député (M. Fowler) se soit exprimé comme il vient de le faire. Les dispositions contenues dans la résolution sont en parfaite harmonie avec les principes applicables à toutes les augmentations——

M. FOWLER : Pas du tout.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sous l'empire de l'acte du service civil, les augmentations ont toujours été déterminées par le gouvernement au pouvoir sur la recommandation du chef du ministère, et nous nous contentons de porter l'augmentation à $50, au lieu de $30, et d'augmenter le maximum des salaires de plusieurs classes.

Toutes ces augmentations vont être en parfaite harmonie avec la pratique et la loi

en vigueur jusqu'à présent. Au nom, et de la part du service civil du Canada, je regrette que l'honorable député (M. Fowler) prétende que ces perspectives d'augmentation de traitement donneront naissance à une classe de parasites, et mettront ces employés à la merci de leurs chefs et en feront de vils esclaves.

Les relations que j'ai eues avec les employés civils me permettent de croire qu'il n'existe aucune raison pour justifier l'honorable député (M. Fowler) de prétendre qu'ils n'ont pas assez d'énergie et d'indépendance pour maintenir leurs droits, même si cette conduite de leur part devait leur faire encourir la perte d'augmentation probable, ou les faveurs et le bon vouloir de leurs ministres. Pour ma part, je considère qu'ils constituent une classe d'hommes droits, indépendants et énergiques. C'est commettre une injustice grave à leur égard que de prétendre qu'ils sont prêts à sacrifier leur honneur pour obtenir des augmentations d'appointement temporaires et relativement peu importantes, telles que le sont les augmentations contenus dans le présent bill.

M. FOWLER : Le directeur général des Postes a profité de l'occasion qui était offerte pour prononcer une harangue électorale. Je n'ai pas fait d'insinuations à l'adresse des employés civils du Canada, seulement j'ai dit que le gouvernement avait essayé de s'assurer un contrôle absolu sur les employés publics, en faisant dépendre ces augmentations du bon vouloir des chefs de ministère. Il est certain que les employés publics peuvent soutenir favorablement la comparaison avec n'importe quelle autre classe de citoyens, mais connaissant quelque peu la nature humaine, je n'hésite pas à dire qu'il se trouvera parmi eux des hommes qui, pour obtenir un avantage immédiat, seront portés à cacher leur véritable manière de voir. Je prétends que cette résolution n'est rien autre chose qu'une tentative faite par le gouvernement pour essayer d'influencer les employés publics. Le directeur général des Postes est surpris que l'on ose insinuer que des hommes pourraient se laisser influencer par de semblables considérations. Mais le directeur général des Postes serait le premier à recourir à ce genre d'intimidation dans son propre ministère. Je n'ai pas l'ombre d'un doute sur ce point. Ce ne serait pas la première fois que le directeur général des Postes se rendrait coupable d'une faute de cette nature. Il serait le premier à obliger les employés de son propre ministère——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Je vois que vous branlez la tête, M. le président.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que le règlement ne permet pas de dire que l'honorable député serait le premier à exercer une pression injuste——

M. FOWLER : Eh bien, je ne lui donnerai pas la première place ; je dirai qu'il serait des premiers—si cette expression est plus parlementaire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Elle ne l'est guère.

M. FOWLER : J'ai pris connaissance des opinions exprimées par les collègues du directeur général des Postes. Ceux-ci sont d'avis qu'il est répréhensible de faire dépendre les augmentations d'appointements du caprice d'un ministre. Peut-être que pas un seul fonctionnaire n'aurait à s'en plaindre. Peut-être que tous aimeraient mieux renoncer à quatre ou cinq cents dollars de supplément que de devenir de vils adulateurs ou de sacrifier une parcelle de leur indépendance. Il vaut mieux supposer que les choses se passeraient ainsi ; mais, cela ne nous justifie pas d'approuver un projet de loi qui mettrait les employés publics dans cette alternative. Je déclare que ce projet de loi est vicieux et ne devrait pas être adopté.

M. CLARKE : Je suis bien aise que le directeur général des Postes ait acquiescé aux demandes du représentant d'Ottawa (M. Birkett) mais, dit-il, j'ai eu tant de ménage à faire que je n'ai pas pu mettre cette question à l'étude. Je le répète, si le bill est aussi acceptable c'est grâce aux démarches du représentant d'Ottawa, et c'est envers lui que les fonctionnaires publics doivent être reconnaissants. Je rappellerai au directeur général des Postes qu'il y a deux ans, à Toronto, son chef a déclaré qu'il n'avait rien à réformer. Depuis cette date qu'a fait le ministre pour améliorer le service civil ? Quelles lois le gouvernement du jour a-t-il adoptées depuis son avènement au pouvoir dans le but d'amender l'acte du service civil, si ce n'est pour étendre le patronage des ministres et empirer la situation ? Certes, le directeur général des Postes n'a pas fait le ménage dans le sens que cette expression comporte ordinairement Quant au présent projet de loi, l'honorable ministre a plus qu'aucun autre membre de la Chambre contribué à entraver son adoption. Il a pris la matinée entière à lire de nombreux extraits des discours prononcés en 1885 et, pour la plupart, étrangers au sujet. La gauche n'a pas protesté parce qu'elle désire adopter une loi juste et modifier de son mieux le présent bill. Toutefois, je suis reconnaissant envers le ministre du Travail qui a écouté les recommandation de mon estimable collègue (M. Birkett), et j'espère qu'à la prochaine session du parlement, la Chambre adoptera une loi qui rendra justice à toutes les classes du service civil.

M. REID (Grenville) : Les mamours que le directeur général des Postes fait aujourd'hui aux fonctionnaires publics m'amusent beaucoup. Je me demande s'il a jamais augmenté un seul employé de son ministère sans qu'une forte pression ait été exercée sur lui. Je crois sincèrement qu'il n'a ja-

mais rendu justice à un fonctionnaire à moins d'y avoir été vivement sollicité par des gens du dehors. Je ne le crois pas plus coupable que ses collègues sous ce rapport. J'aimerais qu'il dise s'il a déjà accordé une augmentation sans avoir été poussé au pied du mur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me suis jamais mêlé de la question des augmentations à accorder au personnel. Ce que dit mon honorable ami est erroné. Mon sous-ministre parcourt la liste des employés et soumet ses recommandations. Je n'ai jamais trouvé à redire ; je lui laisse entièrement le soin de dire quels fonctionnaires seront augmentés ou recevront de l'avancement. Il va aux informations et me présente son rapport dont j'approuve les conclusions. L'honorable député ne trouvera pas un commis du ministère des Postes qui voudra corroborer ses assertions. J'espère que le personnel du ministère lira les débats d'aujourd'hui. Je signale à son attention les attaques dirigées contre moi par l'honorable préopinant. Mes employés, qui connaissent ma conduite à leur égard, se chargeront de répondre à mon contradicteur.

M. BIRKETT : Toute chose doit avoir une fin et nous approchons de la fin de la présente résolution. Avant l'adoption du dernier paragraphe, je désire déclarer que j'apprécie hautement ce que le directeur général des Postes a fait pour les membres du service civil.

Je lui suis reconnaissant pour eux, notamment pour ceux de la classe la plus faiblement rétribuée, comprenant les aides aux écritures, les messagers, les chargeurs, les emballeurs et les trieurs ; mais je regrette que le ministre n'ait pas fait un pas de plus. Plusieurs de ces employés relèvent de son propre ministère. Il me fait peine de voir qu'il n'a pas étendu aux facteurs les faveurs conférés par le présent bill. Nous savons tous qu'il n'y a pas une classe plus méritante. Beau ou mauvais temps, les facteurs se mettent en route, sac au dos, au service de tous les citoyens. Si une classe d'employés a plus de mérite qu'une autre, c'est celle des facteurs. J'espère que ce débat portera de bons fruits et qu'à l'avenir les facteurs ne seront pas oubliés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En ce qui a trait au salaire des messagers, chargeurs, emballeurs et trieurs, tout ce que je puis dire à l'honorable député—et je suis certain qu'il l'apprendra avec plaisir —c'est qu'à notre avènement au pouvoir, le salaire maximum de ces braves gens n'était que de $500. En 1900, nous leur avons accordé une augmentation de $100 ; le présent bill la porte à $200, de sorte que lorsqu'il sera adopté, le salaire maximum d'un chargeur, d'un emballeur ou d'un trieur sera de $700, tandis qu'il n'était que de $500 sous l'administration précédente. Dans ces deux circonstances, nous leur avons accordé une augmentation de 40 pour cent. En ce qui concerne les facteurs, la loi que nos prédécesseurs nous ont léguée ne leur permettait de toucher que $600, au plus, et encore, leur fallait-il attendre 9 ans. Sous la loi actuelle, un facteur peut obtenir $725, en la moitié du temps. Ainsi, dans le premier cas, l'augmentation a été de 40 pour cent et de 20 pour cent dans le dernier. Je crois que les intéressés sont assez intelligents pour comprendre ce que ces chiffres signifient, et qu'il ne se laisseront pas leurrer par les professions d'amitié de leurs prétendus amis de la gauche. Parler et dire sont deux choses différentes. Vous leur avez donné une pierre et nous leur avons donné du pain.

M. CLARKE : Vous leur donnez du pain sec.

M. BIRKETT : Je crois qu'il serait temps d'en finir avec nos prédécesseurs. Ils ne sont plus à la tête des affaires depuis 1896. Laissons-les en paix et accomplissons ce qui est juste et équitable.

M. REID (Grenville) : L'autre soir, j'ai plaidé la cause des employés les plus mal rétribués, de ceux qui touchent $400 à $500 par année. Il me semble que ce projet de loi ne leur rend pas pleine justice, et j'espère que le directeur général des Postes s'appliquera à faire quelque chose pour eux. Celui-ci est le seul ministre qui ne m'ait pas semblé rendre justice aux employés publics dans mon district électoral. Nous avons des employés relevant du ministère des Douanes ou d'autres départements, mais le directeur général des Postes et le seul qui ait congédié un fonctionnaire, et je crois qu'il s'est montré souverainement injuste. L'employé n'avait pour vivre que le maigre salaire qu'il touchait. On devrait s'occuper des facteurs, comme des autres fonctionnaires mal rétribués. Dans la préparation du bill le ministre, il me semble, n'a pas eu assez de sollicitude pour eux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mes bons amis semblent croire que nous ne rendons pas justice à ceux qui reçoivent quatre ou cinq cents dollars annuellement. Je ne puis qu'établir certaines comparaisons. Celles-ci sont odieuses, il est vrai, mais, elles sont utiles dans un débat de ce genre. En 1895, les employés de la dernière classe touchaient $400 à leur entrée au service et recevaient $30 d'augmentation par année, jusqu'à $600. Un employé ne pouvait recevoir le salaire maximum qu'après sept ans environ. En vertu du présent projet de loi, un aide temporaire aux écritures recevra $500 à son entrée au service, ce qui est déjà une augmentation de 25 pour cent, et l'augmentation annuelle, au lieu d'être de $30, ce qu'elle était du temps de nos prédécesseurs, sera de $50. Ainsi, au bout de quatre ans, cet employé recevra le salaire maximum de $700. C'est une aug-

mentation réelle, et je suis convaincu que les intéressés l'apprécieront.

M. REID (Grenville) : Le ministre nous apprend qu'il donne à ces employés $500, au lieu de $400, par année, dès leur entrée au service. N'a-t-il pas déclaré, l'autre soir, dans cette enceinte, que la vie coûtait 30 pour cent plus cher depuis sept ans?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, je n'ai rien dit.

M. REID (Grenville) : Il faut que ce soit le représentant d'Ottawa (M. Belcourt). C'est un député de la droite. Le ministre nie-t-il que la vie coûte plus cher depuis sept ans ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, assurément. C'est le résultat de la prospérité.

M. REID (Grenville) : Par conséquent, celui qui touchait anciennement $400 par année, devrait recevoir maintenant $520 pour que sa position fût aussi bonne. Vous lui donnez $20 par année de moins que lorsqu'il retirait $400 du temps des conservateurs. De plus, vous avez aboli les pensions de retraite. Le ministre devra reconnaître que, malgré cette augmentation, les intéressés sont dans une position moins avantageuse que sous le gouvernement précédent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudrait que le renchérissement du coût de l'existence fût la mesure de l'augmentation des appointements. Cela impliquerait dans un grand nombre de cas une réduction des augmentations projetées. Ainsi, les chargeurs, les trieurs, etc., qui toucheront maintenant un traitement maximum de $700 au lieu de $500 se trouveront à recevoir trop. La vie coûte 30 pour 100 de plus, dit-il. Or, l'augmentation dépasse 30 pour 100, et, au dire de l'honorable député, cela ne devrait pas être.

M. REID (Grenville) : Ce n'est pas ainsi que le raisonne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant que son parti était au timon des affaires, l'honorable député a-t-il jamais élevé la voix pour lui demander de rendre justice à ces fonctionnaires ?

M. REID (Grenville) : Du temps des conservateurs l'honorable ministre a-t-il jamais réclamé une augmentation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Souvent.

M. REID (Grenville) : Allons donc, l'opposition ne cessait de crier que les employés civils étaient trop grassement rétribués. Je ne soutiens pas que l'augmentation ne doit pas dépasser 30 pour 100 ; mais je dis que les employés les plus modestes devraient être plus favorisés que les principaux fonctionnaires qui peuvent plus facilement faire face au renchérissement des choses nécessaires à la vie.

Sir WILLIAM MULOCK.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour renseigner mon honorable ami j'établirai une autre comparaison. Sous l'ancien gouvernement, l'augmentation annuelle que retiraient ces employés était de trente dollars ; elle est aujourd'hui de cinquante dollars ou de 65 pour 100 de plus.

M. REID (Grenville) : Le ministre n'a pas réfuté mon argument établissant que ces employés retirent vingt dollars par année de moins que sous l'ancien régime, eu égard à l'augmentation des frais d'entretien.

M. CLARKE : Sans doute, la présente résolution a été préparée à la hâte par suite de la pression exercée sur le gouvernement par mon honorable ami (M. Birkett). Cependant, puisque le ministre établit une comparaison, il devrait, en toute justice, avouer qu'il n'est plus question de pensions de retraite et que ces employés jouissent d'un congé moins long et sont privés d'autres privilèges.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils ne le sont pas.

M. CLARKE : Il y a huit ou neuf ans, la position des fonctionnaires était plus enviable qu'elle l'est aujourd'hui, parce que la vie est plus chère. Si on tient compte de l'avantage des pensions de retraite, on verra que leur position était meilleure sous l'ancien régime.

M. FOWLER : Le directeur général des Postes a déclaré que si les conservateurs étaient demeurés au pouvoir, cette prospérité qui a fait renchérir les choses nécessaires à la vie, n'existerait pas. Je lui demanderai comment il a contribué à faire naître ces temps prospères ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce serait une bien longue histoire.

M. FOWLER : Eh bien ! récitez-nous en un chapitre.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le représentant de King ne rend pas justice au directeur général des Postes. En premier lieu, le gouvernement du jour a diminué les dépenses de trois à quatre millions de dollars.

Voilà un facteur de la prospérité. Ensuite, il nous a donné le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. Evidemment, cela a contribué à faire naître une ère d'abondance. De plus, il a établi la prohibition dans le pays, ce qui a augmenté le revenu. Il a aussi modifié les lois concernant l'indépendance du parlement, de sorte que les membres de la Chambre ne peuvent plus être nommés à des emplois lucratifs au service de la Couronne. Il a complètement anéanti la protection qui saignait à blanc nos cultivateurs. Je regrette de me voir obligé de voler au secours du gouvernement; mais je ne pouvais souffrir que le ministre gardât le silence lorsqu'on l'interpellait de cette façon. C'est pourquoi j'ai en son nom—ce qui est le seul service que

je puisse rendre au gouvernement—signalé de quelle manière celui-ci a contribué à faire naître cette ère d'abondance et de prospérité dont nous jouissons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami, le leader de la gauche, a omis un point. Il a négligé de dire quel avantage le pays a retiré du fait qu'il s'est séparé du parti libéral pour devenir le chef de l'opposition, ce qui a permis au gouvernement de conserver le pouvoir et de faire triompher sa politique. Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) a eu l'intérêt public assez à cœur pour changer d'avis sur cette question. Je félicite le pays de n'avoir pas à craindre que les principes qu'il énonce depuis qu'il est sorti des rangs du parti libéral soient reproduits dans le code de nos lois.

M. BORDEN (Halifax) : Dans sa futile tentative de répondre à mon raisonnement, le directeur général des Postes ne s'est pas montré à la hauteur de sa réputation. Ignore-t-il que tout près de lui, à sa gauche, se trouve un député qui pendant des années fut un intrépide défenseur des principes conservateurs et qui est maintenant un valeureux partisan des doctrines libérales ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela prouve qu'il est doué d'un excellent jugement.

M. BORDEN (Halifax) : Je mériterais probablement le même compliment, vu les circonstances, qui m'ont engagé à retirer mon allégeance au parti libéral dont il est si fier. Il y a aussi d'autres membres du cabinet dont on pourrait dire la même chose. Mais il ne s'agit pas du passage d'un camp dans l'autre ; il est plutôt question d'un changement de principes dans les rangs d'un même parti. Le directeur général des Postes a eu l'obligeance de nous parler des temps prospères.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Partout règne la prospérité.

M. BORDEN (Halifax) : Par conséquent il n'y a pas d'inconvénient à discuter cette question d'une manière générale. Comme le directeur général des Postes n'a pas semblé être en mesure de le faire, je m'appliquerai à signaler certains facteurs de la prospérité qui règne en ce pays depuis deux ans. Le directeur général des Postes niera-t-il qu'il faille attribuer en grande partie ces temps d'abondance au fait que nous jouissons aujourd'hui du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre ? Il sait que le premier ministre a prôné cette politique à mainte reprise du haut des tribunes populaires, et je ne doute pas que l'honorable ministre ne soit lui-même un adepte de cette doctrine. Ne faut-il pas attribuer la prospérité à la mise en vigueur de cette politique ? Car elle a dû être mise en vigueur ; autrement, le directeur général des Postes protesterait. La prospérité ne provient-elle pas également de l'anéantissement complet de la protection ? Le ministre du Commerce sait en quels termes il flétrissait jadis l'influence pernicieuse que la protection exerçait sur nos destinées, et je suis certain que le ministre sera le premier à prendre la parole pour se démontrer à lui-même, s'il ne réussissait pas à le démontrer aux autres, que la protection est morte et enterrée au Canada. J'ai oublié il y a un instant de parler des primes accordées aux différentes industries canadiennes. Voilà une pratique que nos amis de la droite répudiaient énergiquement autrefois. N'est-il pas vrai que l'ère d'abondance qui règne aujourdhui provient en grande partie de l'abolition de cette pratique par le gouvernement du jour?

M. BELCOURT : Je suis curieux de savoir à quel article de la résolution qui est à l'étude s'appliquent les observations de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Elle s'applique au même article de la résolution dont parlait le directeur général des Postes lorsqu'il a fait cette allusion aux temps prospères. L'honorable député est-il satisfait ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Depuis quelques instants, on est sorti du terrain de la discussion pour se livrer à des commentaires sur les causes de la prospérité qui règne aujourd'hui au Canada. C'est l'article 18 de la résolution qui est à l'étude et on ne doit pas sortir de là.

M. CLARKE : Le gouvernement se propose-t-il d'augmenter les appointements des messagers sessionnels, soit en leur accordant un supplément, soit de toute autre manière ? Ces employés ont accompli une tâche pénible depuis plus de six mois et je voudrais savoir si le gouvernement entend reconnaître leurs bons offices.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La résolution énumère certaines classes d'employés auxquelles s'appliquera le projet de loi. Si ces employés sont compris dans cette énumération, les dispositions du bill leur seront applicables.

M. CLARKE : La résolution mentionne les messagers, emballeurs, commis temporaires, etc.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : N'ai-je pas répondu à mon honorable ami ?

M. CLARKE : Il me semble que non. Je parlais des employés de la Chambre, messagers, copistes, etc.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Au commencement du présent débat, j'ai déclaré que c'était la Chambre des communes et le Sénat qui s'occupaient de leurs fonctionnaires et employés. Ceux-ci ne sont pas nommés par le gouvernement et ne tombent pas sous le coup des dispositions de l'Acte du service civil.

M. CLANCY : J'ai une question importante à poser au directeur général des Postes. Il nous a appris que les employés publics que cette loi concerne seront beaucoup mieux qu'ils n'étaient sous le gouvernement précédent, qu'ils recevront maintenant l'augmentation statutaire de $50 par année, en sus d'une augmentation équivalant au quart de leurs appointements. Je demande au directeur général des Postes s'il tiendra mieux sa parole qu'il ne l'a tenue envers ceux qui avaient le droit de recevoir l'augmentation statutaire, lors de son entrée au ministère, et si comme preuve de son repentir, il leur remettra ce qu'il leur a retenu depuis qu'il est au pouvoir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill ne se rapporte pas à la question que soulève l'honorable député (M. Clancy). Il crée deux nouvelles classes et il augmente les appointements maximum et minimum des employés d'autres classes et parfois, le chiffre de leur traitement. Voilà, je crois, l'objet du bill. L'honorable député est si intelligent et si perspicace que je le blesserais certainement en cherchant à le renseigner sur une question tellement bien expliquée dans le bill.

M. CLANCY : Je n'ai pas demandé au ministre quel était l'objet du bill. Je voulais savoir s'il se proposait de tenir sa promesse relativement à une autre question. Le présent objet de loi ne l'oblige pas plus à accorder l'augmentation statutaire que la loi en vigueur à son avènement au pouvoir. Je voudrais savoir si le ministre entend tenir parole et accorder l'augmentation statutaire. Il me semble que le ministre du Commerce a déclaré que cela dépendait du bon vouloir des ministres.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis croire que mon honorable ami espère obtenir une réponse à cette question. Ceux qui sont à l'emploi du gouvernement du Canada n'ont pas besoin qu'on leur donne l'assurance que celui-ci tiendra ses engagements.

M. MORIN : Je voudrais poser une question au directeur général des Postes. En 1897, le gouvernement a remercié de ses services l'assistant-greffier de la Chambre qui retirait $2,800 d'appointements. Depuis cette date, le gouvernement lui verse $840 par année. Il a nommé pour le remplacer M. Laplante, dont le traitement n'est que de $2,000. Est-il juste que M. Laplante ne touche que $2,000 par année, lorsqu'il remplit les mêmes fonctions que M. Rouleau qui recevait $2,800 et qui retire encore $840 annuellement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout ce que je puis faire, c'est d'apprendre à l'honorable député, comme je l'ai appris à d'autres auparavant, que le gouvernement ne fixe pas les traitements des employés de la Chambre. C'est la commission d'économie interne qui est chargée de ce soin. Si le gouvernement entreprenait de nommer ces fonctionnaires, de les congédier ou de les appointer, il s'arrogerait des privilèges qui appartiennent au parlement. C'est la Chambre des communes qui fixe les traitements de ses fonctionnaires. Celui qui se croit insuffisamment rétribué peut s'adresser à la commission d'économie interne qui tranche la question.

Article 19.

(19) Toutes sommes de deniers votées par le parlement pour l'année financière expirant le 30 juin 1904 pour le paiement des salaires ou des augmentations des salaires de toutes personnes actuellement dans le service public, seront, au cas où quelques-unes desdites personnes seraient appelées à des classes ou grades plus élevés ou seraient transférées à d'autres positions dans le service public, ou auraient droit à des augmentations de salaire en vertu des prescriptions du présent acte, ou recevraient lesdites augmentations, applicables au paiement des salaires ou augmentations des salaires desdites personnes ainsi appelées à une classe supérieure ou transférées ou ayant droit à des augmentations, ou les ayant reçues, comme susdit ; et pendant le cours de l'année financière expirant le 30 juin 1904, les sommes de deniers qui pourraient n'avoir pas été déjà votées par le parlement, mais qui pourraient être requises pour le paiement desdits salaires et augmentations de salaires autorisés par le présent acte, pourront être payés à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me propose de modifier cet article en insérant après les mots " service public " les mots suivants :

Ou qui auront le droit d'obtenir ou à qui on aura accordé des augmentations de salaire sous l'empire des dispositions du présent acte.

Et d'insérer après le mot " transférées " les mots suivants :

Ou ayant droit à des augmentations comme susdit.

Voici l'explication de ces deux changements. Cet article se rapporte aux paiements des salaires, et on nous a fait observer que, s'il n'était pas modifié, chaque fois que nous aurons porté le traitement maximum d'une classe à un chiffre plus élevé, disons de $1,000 à $1,100, l'employé demeurera dans cette classe et n'aura pas le droit de recevoir d'augmentation. Ces modifications ont pour objet de parer à cet inconvénient.

M. BORDEN (Halifax) : Le dernière partie de l'article ne contient-elle pas une disposition nouvelle—la permission de payer à même le fonds consolidé du revenu du Canada des sommes que le parlement n'aurait pas votées ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; à la rigueur. Mais, il ne s'agit que d'une partie de l'année et on désire éviter une tâche fastidieuse à ceux qui prépa-

rent les borderaux de paie, attendu que cette disposition s'appliquera à une foule de fonctionnaires. On veut seulement simplifier les choses.

M. BORDEN (Halifax) : J'imagine que nous les simplifierions en nous dispensant de soumettre les crédits à l'approbation du parlement ; mais, cette simplification ne serait pas dans l'intérêt public. Je crois que le directeur général des Postes devrait nous renseigner sur les sommes requises et les fins auxquelles elles sont destinées. Puisqu'il s'agit de nous enlever le privilège d'approuver les crédits, on devrait nous donner des raisons pour justifier cette ligne de conduite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'objection que soulève mon honorable ami ne manque pas de justesse. Toutefois, si le comité adopte cette résolution, je tâcherai de fournir ces renseignements à la Chambre avant que le bill ne soit voté en troisième délibération ou pendant l'examen du budget. Tout ce que nous pourrons faire présentement ce sera de préparer une liste de toutes les augmentations possibles et ce travail ne sera pas terminé à temps pour la préparation du budget supplémentaire. Si celui-ci devait mentionner toutes les augmentations, chaque ministère aurait à s'occuper de la question des suppléments et de l'avancement à accorder, tâche qui prend toujours beaucoup de temps. Si cet article s'applique à un chiffre de mille à deux mille employés dans la ville d'Ottawa, les sous-ministres ne pourront guère préparer leurs recommandations avant le dépôt du budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il s'agit véritablement pour le parlement de voter ces crédits. Cette résolution est de la nature d'un crédit. De sorte qu'on n'enfreint aucunement le règlement. Le parlement vote des sommes de deniers, en adoptant des crédits ou des résolutions. Ainsi, nous ne transgressons pas la règle qui veut que le parlement approuve toutes les dépenses publiques.

M. R. L. BORDEN : Autant vaudrait dire que le parlement approuve les dépenses publiques par le fait qu'il mettrait d'un seul coup $50,000,000 à la disposition du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne votons pas cette somme d'un bloc ; nous approuvons les crédits séparément.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois ici aucun détail. La résolution dit simplement que:

> Pendant le cours de l'année financière expirant le 30 puin 1904, les sommes de deniers qui pourraient n'avoir pas été déjà votées par le parlement, mais seraient requises pour le paiement desdits salaires et augmentations de salaires autorisés par le présent acte, pourront être payées à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Cela revient à dire que cette résolution et le projet de loi qu'elle nous annonce contiendront une disposition autorisant l'exécutif à accorder des augmentations de salaire selon son bon plaisir. Une autre prescription permet de payer ces augmentations à même le fonds consolidé du revenu. Bien différent est le vote des crédits. Dans ce cas-ci, il n'y a aucune chance de se renseigner, aucun détail, aucun de ces éclaircissements ordinairement fournis à la Chambre. Voilà mon objection. Je ne crois guère qu'on puisse citer un précédent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne s'agit que d'une partie de l'année.

M. R. L. BORDEN : Je ne voudrais rien faire de nature à empêcher ceux qui méritent des augmentations de les recevoir ; néanmoins, je ne veux pas approuver une dérogation aux usages parlementaires

Le MINISTRE DES FINANCES : Les crédits destinés à la rétribution des employés publics ont déjà été soumis à l'approbation du parlement et ils ont donné lieu à un débat prolongé. Il s'agit maintenant de la différence entre les sommes de deniers votées après que tous les renseignements nécessaires auront été fournis, et les appointements dont cette résolution autorise le paiement. Je ne vois pas de différence entre cette manière d'accorder ce supplément et l'adoption d'un budget supplémentaire. Si nous déposions un budget demandant tant de milliers de dollars pour les mêmes fins, la Chambre n'obtiendrait pas plus d'éclaircissements qu'elle est en mesure d'en obtenir en discutant la présente résolution.

M. FOWLER : Ceci constitue certainement une innovation qui peut être indifférente en elle-même, mais qui constitue un danger parce qu'elle crée un précédent. Je n'en ai pas encore saisi la nécessité. Je ne comprends pas pourquoi cette résolution ne donnerait pas lieu à un crédit supplémentaire que nous pourrions discuter à fond. Cette question est grave ; cette pratique implique une dérogation à la procédure régulière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que nous déposions un budget ou une résolution, je ne vois pas que nous dérogions à la procédure régulière. Le dépôt d'un budget supplémentaire ne nous permettrait pas de fournir plus de renseignements à moins de mentionner chaque fonctionnaire et la somme additionnelle qu'il doit toucher. Ce serait compiler une statistique très précise, sans rien ajouter aux renseignements que nous possédons. Il s'agit seulement d'autoriser l'Exécutif à accorder ces augmentations et, connaissant les appointements des différents fonctionnaires, nous savons également que la présente résolution permet à l'exécutif de payer le traitement maximum au lieu du traitement minimum que la Chambre a déjà voté dans le budget.

M. FOWLER : Cette pratique constitue une dérogation à la procédure ordinaire parce que nous votons une somme indéterminée. La résolution autorise le paiement d'un montant d'argent qui n'a pas été voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami comprendra que la somme n'est pas indéterminée ; dans chaque cas, elle est soumise aux restrictions prescrites par le bill. On peut chaque fois décréter que le traitement d'un fonctionnaire en particulier sera augmenté, sujet aux réserves imposées par la loi. Il n'y a là aucune dérogation aux sages principes établis.

M. FOWLER : C'est une dérogation, parce que l'usage veut qu'un budget soit déposé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci équivaut à un crédit.

M. FOWLER : La somme n'est pas déterminée comme elle le serait si c'était un crédit. Cette pratique peut être indifférente en elle-même, mais elle peut créer un précédent dangereux. C'est certainement déroger aux usages parlementaires qui veulent que des crédits soient préparés et qu'une somme déterminée soit inscrite dans le budget pour que la Chambre puisse ensuite se renseigner sur la manière dont l'argent sera employé. Dans ce cas-ci, on dit seulement que cette somme de deniers pourra être payée sans avoir été votée par le parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas sans avoir été votée par le parlement, puisque nous la votons.

M. FOWLER : La résolution dit :

Les sommes de deniers qui pourarient n'avoir pas été votées par le parlement pourront être payées à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'expression "déjà votées" aurait été mieux ; mais, ceci équivaut à un vote.

M. FOWLER : Non, et la teneur même de la résolution me donne raison.

Les sommes de deniers qui pourraient n'avoir pas été votées par le parlement mais qui pourraient être requises pour le paiement desdites salaires et augmentation de salaires autorisés par le présent acte, pourront être payées à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

J'avoue que cela détermine jusqu'à un certain point la somme qui sera payée. Toutefois, le ministre des Finances doit admettre que ceci constitue une dérogation à la perocédure régulière, et je doute fort qu'on puisse trouver un précédent pour nous justifier d'accorder un crédit indéterminé. Quelle est la nécessité de cette innovation? Vous pourriez certainement déposer un budget supplémentaire. Nous l'attendons encore.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il n'est pas difficile de se faire une idée de la somme approximative qui sera nécessaire. Toutefois, je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami qui voit ici une dérogation à la procédure ordinaire. Il se trompe quand il dit que le parlement mentionne toujours exactement la somme de deniers qu'il accorde. Cela est parfois imposesible. Prenons, par exemple, les primes sur le fer et l'acier. On fixe le quantum par tonne, mais on paie pour toutes les tonnes fabriquées.

M. FOWLER : Dans le budget de l'exercice courant, vous avez, n'est-pas, inscrit une certaine somme pour les primes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOWLER : Vous n'avez pas déterminé la somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOWLER : Où avez-vous pris l'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A même le fonds consolidé du revenu. Ce crédit est stable. Qu'on dépose une résolution qui sert de base à une loi ou un budget qui est ensuite incorporée dans une autre loi, le résultat est le même. L'argent est voté dans les deux cas.

M. FOWLER : Il me semble qu'il serait préférable d'inscrire un crédit dans le budegt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne doute pas qu'avant la fin du débat, mon collègue puisse donner un état estimatif des sommes qui sont probablement requises. Le montant d'argent que chaque fonctionnaire en particulier pourra toucher est déterminé.

M. FOWLER : J'avoue qu'il l'est jusqu'à un certain point. Mais, nous n'en dérogeons pas moins aux usages parlementaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je tâcherai d'obtenir ces renseignements afin de les communiquer à la Chambre lorsqu'elle siégera en comité des subsides.

M. FOWLER : Vous pourrez nous les fournir lorsque le bill sera présenté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas lieu de retarder la présentation du bill pour cela.

M. LEFURGEY : Je demanderai au ministre intérimaire des Chemins de fer si le gouvernement se propose d'augmenter le traitement des hommes d'équipe de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. On m'apprend que ceux-ci ne reçoivent pas d'aussi bons salaires que les employés des autres compagnies de chemins de fer du Canada. S'il en est ainsi, on devrait réparer immédiatement cette injustice. J'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet et je me permettrait de lire la résolution

suivante transmise de Arden, Manitoba. Elle s'explique d'elle-même :

Proposé par M. Woolsey, appuyé par M. J. Wilson : que nous, les membres de la loge Minedoza, No. 163, de l'association des préposés à l'entretien de la voie, réunis en assemblée, désirons unanimment faire savoir que nous désapprouvons vivement l'échelle des salaires peu élevés établie par les chemin de fer de l'Etat pour les préposés à l'entretien de la voie, ces salaires étant inférieurs à ceux des mêmes ouvriers à l'emploi des autres chemins de fer canadiens, et nous désirons à titre d'électeurs obtenir votre appui dans la Chambre et au dehors afin de faire réparer cette injustice. La résolution est adoptée.

Sincèrement à vous,

Signé au nom de la loge—

JOHN MUIRHEAD.
Président.

W. J. DUNCAN,
Secrétaire.

Puisque nous augmentons les appointements de presque tous les employés publics, il n'y a pas de raison de faire une exception à l'égard des hommes d'équipe des chemins de fer de l'Etat. Les choses nécessaires à la vie ont renchéri pour eux comme pour les autres fonctionnaires publics, et leur salaire devrait aussi être augmenté.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'était pas dans cette enceinte cet après-midi lorsque j'ai répondu à une question semblable relativement aux hommes d'équipe de l'Intercolonial. Quant au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard les hommes d'équipe ont reçu certaines augmentations dernièrement. J'ajouterai, toutefois, que la question est à l'étude.

M. LOGAN : Je désire aussi élever la voix pour demander qu'on augmente les salaires des employés des chemins de fer de l'Etat. Bien que je ne sois pas opposé à l'augmentation des appointements des employés publics d'Ottawa, lorsque nous parlons d'accorder un traitement de $500 par année, pour 6 ou 7 heures de travail par jour, nous ne devons pas oublier que des employés de l'Intercolonial travaillent 10 heures par jour.

M. TALBOT : Et quelquefois quinze heures par jour.

M. LOGAN : Oui, et cependant ces employés qui travaillent autant que cela sont obligés de se contenter d'un salaire de $400 à $500 par an. Il y a déjà plusieurs années que je m'occupe de cette question. La réponse que l'on me fait généralement est que les cantonniers de l'Intercolonial sont aussi bien payés que ceux des autres chemins de fer. A mon avis ce n'est pas une raison. Sur un chemin de fer du gouvernement on devrait donner à un homme le salaire qu'il mérite d'avoir sans s'occuper de ce que les autres chemins de fer paient à leurs employés, et j'espère que lorsque le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux ira à Moncton, ainsi qu'il l'a promis, et qu'il aura une entrevue avec les représentants des cantonniers, il donnera à la question sa plus sérieuse attention. J'espère qu'il ne sera pas parcimonieux, mais qu'il donnera à ces ouvriers un salaire qui leur permette de vivre. L'honorable ministre constatera par lui-même que les cantonniers sont des gens raisonnables et qu'ils ne demandent que ce qui leur est honnêtement dû. Ils sont tous dévoués au service de l'Intercolonial. Nous nous glorifions de ce que le terrassement et l'entretien de ce chemin sont de première classe, mais nous ne devrions pas oublier que ceux auxquels est dû cet état de choses ne reçoivent pas un salaire proportionné à leurs travaux ardus. Je crois que les cantonniers eux-mêmes ont proposé d'établir une différence entre les salaires de ceux qui travaillent dans les districts ruraux et ceux qui vivent dans les villes ou villages où les loyers coûtent plus cher et les dépenses sont plus grandes. Cela est cependant une question de détail. Parlant au nom des cantonniers du chemin de fer Intercolonial du comté de Cumberland, je puis dire qu'ils apprécient ce que le gouvernement a déjà fait pour eux. Il n'y a encore que quelques années ils étaient obligés de travailler pour quelques sous de plus qu'un dollar par jour.

Une VOIX : Pour 99 cents.

M. LOGAN : Mon honorable ami de Westmoreland dit qu'il y a quelques années les cantonniers ne recevaient que 99 cents par jour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand cela ?

M. LOGAN: Sous l'administration conservatrice.

M. FOWLER : Il y a déjà longtemps qu'ils reçoivent plus que cela.

M. LOGAN : Lorsque le gouvernement est arrivé au pouvoir, si je me rappelle bien, les cantonniers recevaient $1.10 par jour.

M. FOWLER : Un dollar et quinze cents.

M. LOGAN : Aujourd'hui leur salaire est de $1.30. Ces cantonniers ne sont pas des agitateurs ; ils sont reconnaissants pour ce que le gouvernement a fait pour eux dans le passé, et le ministre constatera par lui-même que ce sont des ouvriers intelligents et actifs. Ils méritent certainement d'être payés $1.50 par jour. Personne aujourd'hui dans aucune partie du Canada ne peut soutenir une famille avec moins que cela. Je suis heureux, M. le président, que cette question ait été aussi favorablement accueillie par les deux côtés de la Chambre. Il ne devrait pas y avoir de politique dans une question de ce genre. Ces cantonniers sont les meilleurs serviteurs publics que nous ayons. Ils donnent le meilleur de leur intelligence au pays, et lorsque la vieillesse les force à se retirer, ils n'ont aucun fonds ni pension de retraite. Il n'y a pas de classe d'employés

du gouvernement qui soit plus digne de considération que celle-là.

M. LEFURGEY : Je suis heureux que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) se soit décidé à dire un mot en faveur des cantonniers du chemin de fer Intercolonial, après en avoir été requis deux fois par l'opposition.

M. LOGAN : Mon honorable ami me permettra-t-il ?

M. LEFURGEY : L'honorable député représente un comté où les employés de chemin de fer sont en grand nombre——

M. LOGAN : Je remercie beaucoup l'honorable député de son refus de me laisser dire un mot d'explication.

M. LEFURGEY : Je proposerais que le ministre du Travail s'occupât un peu de remédier aux griefs des pauvres ouvriers de l'Intercolonial que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) a représentés comme si maltraités par le gouvernement. J'espère que les cantonniers de l'Intercolonial recevront avant longtemps un salaire en proportion de leurs travaux.

M. LOGAN : Je regrette que mon honorable ami (M. Lefurgey) ne m'ait pas permis de donner un mot d'explication ; c'est une courtoisie qui ne se refuse jamais entre membres de cette Chambre.

Cependant c'est son affaire. Je dois dire que lorsque la question est venue devant la Chambre il y a quelques instants j'étais dans la chambre du whip, et lorsque je suis revenu à mon siège j'ai saisi la première occasion qui m'était offerte pour appeler l'attention du gouvernement sur les griefs des cantonniers. Je répète une fois de plus que je ne cherche pas à tirer d'avantage politique de cette question qui est assez sérieuse sans cela ; mais je puis dire à mon honorable ami de Prince (M. Lefurgey) que longtemps avant qu'il eût un siège dans cette Chambre j'avais plaidé la cause des cantonniers ; j'avais exposé leur demande auprès des ministres, auxquels j'ai présenté leurs délégués, j'ai vu moi-même M. Pottinger et autres employés supérieurs de l'Intercolonial et je n'ai jamais cessé un instant de travailler pour améliorer la situation des cantonniers. Ils ont déjà obtenu une augmentation de salaire, mais je prétends que le salaire actuel n'est pas assez élevé pour leur permettre de nourrir et habiller leurs familles.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'appelle l'attention des honorables députés sur le fait que cette discussion n'est pas dans l'ordre. Nous ne finirons pas ce débat avant six heures, si nous continuons ainsi.

M. FOWLER : Puisque l'honorable député de Cumberland a fait allusion à cette question, M. le président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Bien, il arrive souvent que l'on permette pendant quelque temps un débat qui est contre les règles, mais il me semble que celui-ci va un peu trop loin.

M. FOWLER : En réponse à l'accusation de l'honorable député de Cumberland qui a dit que je mêlais la politique à cette question des cantonniers de l'Intercolonial, je crois que c'est l'honorable député lui-même qui est le premier coupable. Pourquoi dans le plaidoyer qu'il a fait en faveur de ces ouvriers, a-t-il blâmé ce que le gouvernement précédent avait fait?

M. LOGAN : On m'a demandé à quelle époque les cantonniers n'étaient payés que 99 cents par jour.

M. FOWLER: L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a répondu que l'ancien gouvernement les avait payés 99 cents par jour. Je concède que ces ouvriers devraient recevoir un salaire plus élevé que cela, parce que leur salaire actuel n'est pas du tout en rapport avec le travail qu'ils font, et il est moindre que celui payé sur les autres chemins de fer. La Compagnie du Pacifique et celle du Grand Tronc, et autres compagnies de chemins de fer paient leurs cantonniers plus cher que ceux de l'Intercolonial. Je crois que le gouvernement devrait fixer les salaires indépendamment de ceux payés par d'autres compagnies de chemins de fer.

M. LOGAN : L'honorable député prétend-il que le Grand Tronc paie ses cantonniers plus cher que l'Intercolonial ?

M. FOWLER : Je puis me tromper au sujet du Grand Tronc, mais je crois être exact au sujet du chemin de fer du Pacifique.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. Je ne puis laisser cette discussion se continuer plus longtemps.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas la laisser continuer, maintenant qu'elle est engagée?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Parce qu'il y a une limite à tout et je ne puis laisser continuer plus longtemps une discussion irrégulière.

M. HUGHES (Victoria) : M. le président, je propose que la séance du comité soit levée.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: M. Hughes (Victoria) propose que la séance du comité soit levée. Ceux qui sont en faveur——

M. FOWLER : Si le président veut être aussi sèvère——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député n'a pas le droit de faire la leçon au président. Lorsque le président rappelle à l'ordre des députés qui n'observent pas les règles, ceux-ci sont obligés d'obéir.

M. HUGHES (Victoria) : Vous n'aviez pas le droit de mettre la motion au vote pendant qu'un honorable député était debout et voulait parler.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est hors d'ordre. Voudra-t-il bien s'asseoir ?

M. HUGHES (Victoria) : Je resterai debout tant que je voudrai.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je nommerai certainement l'honorable député s'il ne reprend pas son siège. Lorsque l'honorable député s'écarte des règles de la Chambre je me contente de le rappeler à l'ordre, et lorsqu'il va un peu trop loin, je laisse à un autre député le soin de le faire ; mais il vient un temps où je dois agir moi-même et maintenir la discussion dans les bornes.

M. HUGHES (Victoria) : Le président a-t-il fini ? Il lui faut beaucoup de temps pour reprendre son siège.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député n'a pas le droit de critiquer le président, et je nommerai certainement l'honorable député, s'il persiste à violer les règles de la Chambre et à insulter le président.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis certain que cela aurait un très sérieux effet. M. le président veut-il se rappeler qu'il n'a pas le droit de se lever et de mettre une motion aux voix——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député veut-il bien s'asseoir ? D'après la règle 12 un député est obligé de reprendre son siège lorsqu'il est rappelé à l'ordre. Personne n'a le droit de critiquer le président. Si un député n'approuve pas sa décision, il peut en appeler à la Chambre ou soumettre la question à l'Orateur.

M. HUGHES (Victoria) : Il peut la discuter.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si un député veut discuter une question d'ordre, il peut le faire, mais il ne peut pas rester debout et insulter le président.

M. HUGHES (Victoria) : Alors le président admettra qu'il était dans l'erreur en mettant la question aux voix avant que la Chambre l'eût discutée ? S'il consent à cela, nous allons continuer.

M. FOWLER : C'est la seule parole que j'aie dite à l'adresse du président. J'ai le plus profond respect non seulement pour l'autorité du président, mais pour sa personne.

Des VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Je ne vois pas en quoi je suis contre les règles.

Un DEPUTE : Vous faites du sarcasme.

M. FOWLER : Je ne fais pas de sarcasme. J'ai le plus profond respect pour l'autorité et la personne du président. Il voulait mettre aux voix une motion avant de me donner le temps de parler, et je me suis dit que s'il était si rigide au sujet des règles de la Chambre, je le serais moi aussi. Je considère que la demande de $1.50 par jour pour les cantonniers que l'honorable député de Cumberland a faite est très modérée, et j'espère que ce comité l'accueillera favorablement. J'espère que le ministre du Travail ne fera pas partie de cette commission, parcequ'il a une si petite opinion de la valeur du travail qu'il essaierait à tenir les salaires aussi bas que possible. En accordant $1.50 par jour aux cantonniers, le gouvernement donnerait un exemple que les autres chemins de fer suivraient, et les ouvriers en général seraient mieux payés, car si le gouvernement ne paie qu'un dollar et trente cents par jour, les compagnies de chemins de fer ont une bonne réponse à donner à ceux qui leur demandent un meilleur salaire. Je ne vois pas comment un chef de famille peut subsister avec moins de $1.50 par jour. Cela me semble être bien peu, et lorsque ces cantonniers ne demandent pas plus que cela, je crois que le gouvernement faillirait à son devoir s'il n'accordait pas cette demande. Il devrait y avoir un remaniement général des salaires, parce qu'ainsi qu'on l'a fait remarquer bien souvent, le coût de la vie a augmenté partout, et il n'est que juste que les salaires soient augmentés en proportion du coût de la vie. Non seulement le coût des choses nécessaires à la vie a augmenté, mais nous vivons avec plus de luxe qu'il y a quinze ou vingt ans, et il n'est que juste que l'ouvrier qui travaille avec ses mains ait aussi sa part de ce luxe. Il lui faut plus que la simple existence. Il doit pouvoir habiller sa famille convenablement, instruire ses enfants de façon à ce qu'ils puissent entrer dans la vie avec des chances égales à celles de l'enfant de l'homme riche, et pouvoir aspirer comme lui aux positions les plus élevées du pays, même à devenir membre du parlement du Canada. J'espère que le gouvernement étudiera sérieusement cette question, et que, mettant toute politique de côté, il n'aura qu'un seul désir, celui de donner une rémunération juste des services rendus. J'espère aussi que le gouvernement ne se bornera pas à un seul service, mais que son enquête portera sur le service extérieur comme sur le service intérieur.

Je demanderai à l'honorable directeur général des Postes de vouloir bien augmenter la rémunération qu'il donne aux employés de son département ; il devrait donner aux directeurs de poste l'augmentation à laquelle ils ont droit. Dans nos petites villes nos directeurs de poste reçoivent un traitement de $1,000 à $2,000 par année, sur lequel ils sont obligés de payer le salaire d'un commis, de sorte qu'il ne leur reste guère plus que le traitement d'un commis ordinaire.

Les personnes qui remplissent un emploi responsable de ce genre devraient recevoir le maximum d'un commis de troisième clas-

se. L'honorable ministre devrait avoir plus d'égards envers cette classe et augmenter son traitement. Voyons ce que l'honorable ministre a fait pour les facteurs qu'il paraît avoir pris en grippe ; il ne semble pas vouloir leur rendre justice, bien qu'il sache qu'ils ont à endurer toutes sortes de températures tout le long de l'année et qu'ils font un travail très fatigant, et jusqu'à présent ils n'ont pas eu justice. Ces résolutions offrent un certain soulagement aux fonctionnaires publics, elles ne s'appliquent qu'à environ 20 pour 100 de tout le service civil, mais elles devraient s'étendre plus loin. Elles devraient comprendre les services intérieur et extérieur, et j'espère qu'après les discours qui ont été prononcés des deux côtés de la Chambre aujourd'hui, vu aussi que l'honorable député de Cumberland a fortement recommandé les employés de l'Intercolonial et que, vu aussi les représentations faites au gouvernement par l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) et autres, le gouvernement devrait étudier toute la question. On ne doit pas s'occuper de ce qui a été fait il y a vingt ans. Un gouvernement doit suivre le cours des choses dans l'administration publique.

M. TALBOT : Il doit marcher avec les temps prospères.

M. FOWLER : Certainement, mais j'espère que l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) ne prétendra pas que ce gouvernement a fait quelque chose pour amener la prospérité actuelle. Si c'était sa prétention je serais curieux d'apprendre en quoi le gouvernement y a contribué. Peut-être relèvera-t-il le défi que j'ai lancé au directeur général des Postes.

Quelques VOIX : Six heures.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député ne veut pas que le bill soit adopté avant six heures nous ferons aussi bien de lever la séance tout de suite.

M. FOWLER : C'est l'honorable directeur général des Postes lui-même qui empêche le bill de passer. Il ne s'attend pas à ce que nous restions silencieux lorsqu'il attaque les conservateurs et le gouvernement précédent. S'il veut faire adopter son bill il ferait mieux de se retenir un peut et de retenir ses amis.

A six heures, la séance est levée.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la séance du comité est reprise.

M. FOWLER : Ce bill concerne-t-il l'auditeur général, et une vacance se produit-elle dans la première classe, lorsqu'une promotion est faite de cette classe à la classe A ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député remarquera que l'article premier dit que le traitement d'un sous-ministre sera, lors de sa nomination, de $3,500 avec augmentation annuelle jusqu'à $4,000. Il y a ensuite des cas spéciaux où cette restriction ne s'applique pas, mais je vois en consultant la liste du service civil, que l'auditeur général est déjà rendu au maximum de $4,000.

M. FOWLER : Le bill ne le concernera pas alors.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, parce qu'il est déjà rendu au maximum, mais je ne sais pas si c'est en vertu d'un acte du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en vertu d'un acte spécial.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à la deuxième question de l'honorable député, je lui ferai remarquer que les premiers commis seulement peuvent être promus au grade A, pas les commis de la première classe. La classe A est une classe additionnelle créée pour la promotion des premiers commis ; conséquemment si un premier commis est promu à cette classe, cela créera une vacance dans la classe des premiers commis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela créerait une vacance, mais il ne sera pas toujours nécessaire de la remuplir.

M. FOWLER : Si un premier commis est promu à la classe A, il n'y aura plus alors de premier commis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que l'on n'en ait pas besoin. Supposons par exemple qu'un premier commis mérite d'être promu à la classe A, mais qu'il continue à remplir les mêmes devoirs qu'auparavant ; or, bien que dans ce cas il y ait réellement une vacance, il ne sera pas nécessaire de nommer une autre premier commis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Fowler) désire savoir si la classe A est une classe distincte. La résolution dit :

(4) Outre la classe des premiers commis, mentionnée dans les articles 15 et 16 dudit acte, une autre classe est crée en vertu des présentes sous la désignation de " premiers commis, classe A."

Je crois que mon honorable ami (M. Hughes, Victoria) consentira maintenant à retirer sa motion, car si elle était adoptée, cela tuerait le bill.

M. HUGHES (Victoria) : Je voulais simplement savoir si le ministre était sincère dans son désir de faire adopter le bill, et s'il demanderait à sa majorité de repousser ma motion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami n'avait pas, je suppose, l'intention d'insister sur sa motion, et dans ce cas-là il pourrait la retirer.

M. HUGHES (Victoria) : Si le comité y consent, je la retirerai.

La motion (M. Hughes) est retirée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: L'honorable ministre des Finances a proposé d'ajouter à la troisième ligne du bas de l'article 19 le mot " déjà." Cela n'est peut-être pas nécessaire, mais ne peut faire de mal, et la ligne se lira comme suit : " Les sommes qui pourraient n'avoir pas été déjà votées." L'article ainsi amendé est adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES propose de remettre à l'étude les articles 1, 2 et 3, et le paragraphe 2 de l'article 4.

La motion est adoptée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces articles se rapportent au sous-ministre, et l'on a appelé mon attention sur le fait qu'il y a dans le service civil deux fonctionnaires qui sont sous-ministres par acte du parlement et ont droit au rang de sous-ministres ; et on a pensé que peut-être l'auditeur général serait d'opinion que ces sous-ministres ne tombent pas sous le coup de ces articles. Les deux fonctionnaires en question sont le surintendant de la police à cheval, le colonel White, et le Dr. Dawson, de l'Imprimerie du gouvernement. Tous deux sont véritablement des sous-ministres et tombent conséquemment sous le coup de cette loi. Afin de faire disparaître tout doute sur la question, je propose d'insérer dans la première ligne après le mot département les mots suivants :

Ou un fonctionnaire ayant par statut, rang de sous-ministre.

Les mêmes mots seront mis dans les autres articles.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 2.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose de faire dans l'article 2 le même changement que ci-dessus ; qu'après le mot " sous-ministre " le mot " personnes " soit ajouté.

L'article se lira comme suit :

Afin de déterminer les salaires des sous-ministres actuels ou de personnes, etc.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 3.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose de faire le même amendement à cet article.

L'article ainsi amendé est adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans le paragraphe 2 de l'article 4, je propose d'ajouter les mots " par année " après le mot " dollars " dans la deuxième ligne et aussi dans la quatrième ligne.

M. BELCOURT : Avant que nous adoptions cet article, je veux proposer un changement au directeur général des Postes que j'espère, il acceptera lorsque je l'aurai expliqué. La Chambre remarquera que le traitement d'un premier commis, classe A, est fixé par le statut à un minimum de $2,200 et un maximum de $2,800. Le traitement d'un premier commis de l'autre classe, nous l'appellerons la classe B, est de $1,900 comme minimum et $2,500 comme maximum. On remarquera qu'il y a ici une anomalie. Un premier commis recevant par exemple le maximum de sa classe, $2,500, ne peut si on lui donne une promotion à la classe A, obtenir plus que $2,400, minimum de cette classe, de sorte que, si je puis employer l'expression, ce sera une promotion à l'Irlandaise, en ce qui se rapporte au salaire. Je proposerai donc que si un premier commis est promu à la classe A, il soit promu avec le traitement qu'il avait dans la classe B, savoir $2,500.

M. FOWLER : Voulez-vous dire le maximum ?

M. BELCOURT : Le minimum de la classe A sera de $2,400, et le maximum, $2,800. Actuellement le minimum d'un premier commis est de $1,900 et le maximum $2,500 ; de sorte que le maximum d'un premier commis de la classe B est plus haut de $100 que le minimum de la classe A, et en promouvant un premier commis à la classe A, il faudrait le nommer à $100 de moins que le maximum de la classe inférieure. Je demanderai donc à l'honorable directeur général des Postes, de remédier à ce la.

M. FOWLER : Je crois que l'on donnerait effet à la proposition de l'honorable député en disant qu'un premier commis sera promu à la classe A, au salaire maximum de la classe B.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Afin de faire disparaître toute anxiété sur le sujet, je dirai à mon honorable ami d'Ottawea qui a déjà eu l'occasion d'appeler mon attention sur ce point, que cette résolution ne concerne que la partie financière du projet, c'est-à-dire de l'octroi de l'argent nécessaire pour mettre en opération le bill que je baserai sur ces résolutions, et dans ce bill, seront contenues des stipulations qui ne sont pas dans la résolution, parce que la résolution ne se rapporte qu'à la partie financière du projet. Le bill contiendra l'article suivant, qui, je crois, obviera à la difficulté présentée par mon honorable ami d'Ottawa, M. Belcourt :

Si au moment de sa nomination comme premier commis, classe A, un employé touche déjà des appointements plus élevés que les appointements minimum du degré A tel que pourvu ci-dessus, sa nomination peut se faire aux appointements qu'il reçoit au moment où elle se fait, pourvu qu'ils n'excèdent pas le maximum accordé à la position de premier commis, classe A, d'après les dispositions précédentes.

Le fonctionnaire entre dans la nouvelle classe avec le traitement qu'il avait dans la classe inférieure.

M. BELCOURT : C'est très bien.

M. FOWLER : Je crois qu'il y a d'autres cas du même genre. Par exemple, je crois que vous trouverez dans la seconde classe junior, des cas semblables.

M. BELCOURT : C'est le seul cas que je connaisse, je crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le maximum d'une classe est le minimum de la classe supéreieure.

M. BELCOURT : Je crois que l'article du bill couvre ce cas. Mais il y a une autre proposition que je désire soumettre au ministre et qu'il adoptera, j'espère. Il s'agit des fonctionnaires récemment entrés dans le service. Prenons le cas, par exemple, d'un fonctionnaire, nommé dans la première classe au minimum qui est, en vertu de l'ancienne loi, de $1,400. Par ces résolutions, le minumum d'un commis de première classe sera de $1,500, et je voudrais savoir si, après que ce bill aura été adopté, ce commis, qui, maintenant, ne reçoit que $1,400, aura droit de recevoir l'augmentation de $100 ajoutée au minimum de sa classe. Il est possible que l'article qui dit que le minimum d'un commis de première classe sera de $1,500 avec une augmentation annuelle de $50, jusqu'à un maximum de $1,-900 par année, soit suffisant, pour que ce fonctionnaire récemment entré dans la première classe à $1,400, ait droit, en vertu de cet acte, de toucher les $1,500. Mais, il y a des doutes à ce sujet, et je demanderai au directeur général des Postes d'éclaircir ce point dans son bill.

Les amendements sont adoptés, et le paragraphe ainsi amendé est adopté.

M. BELCOURT : J'ai une autre proposition que le directeur général des Postes, j'espère, jugera digne d'être étudiée. Je demande que le bill prenne effet le 1er juillet 1903, afin de donner dès cette année aux fonctionnaires le bénéfice des augmentations. Mais j'ai une autre proposition à faire au ministre. Je constate qu'un grand nombre de membres actuels du service civil ne recevront pas avant deux, trois, quatre ou cinq ans les augmentations que ce bill accorde. Il faudra par exemple six ans à un commis qui reçoit aujourd'hui $700 avant qu'il atteigne le maximum de sa classe, $1,000. La même chose existe dans d'autres cas, mais à un degré moindre. Il y a des commis qui n'atteindront le maximum de leur classe qu'en cinq ans et demi, d'autre en quatre ans, et d'autres en moins de temps. Je proposerais donc, mais ce ne peut être que l'expression d'un simple désir, car je sais que les règles de la Chambre m'empêchent de proposer des amendements aux résolutions actuelles.

Les honorables députés se rappelleront que lorsque j'ai demandé, pour les fonctionnaires publics, une augmentation des salaires, je l'ai demandé pour tout le monde ; j'ai demandé que les traitements fussent augmentés pour tous indistinctement, et j'appuyais ma demande sur l'augmentation considérable du coût de la vie. Or, il est clair, que s'il y a augmentation du coût de la vie pour ceux qui reçoivent les traitements les plus élevés, l'augmentation existe aussi pour ceux qui reçoivent moins, et on ne peut faire autrement pour être juste, que d'élever tous les salaires. Je suis reconnaissant au gouvernement de ce qu'il a fait pour le service civil, mais il est clair que quelques membres de ce service ne recevront pas d'avantages immédiats de cette loi, et comme ils ont besoin d'un secours immédiat, je demande que non seulement la loi vienne en vigueur le 1er juillet 1903, mais que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour accorder dès cette année, un bonus de $50 à tous les fonctionnaires.

Je crois que si je demandais de porter ce bonus à $100, je ne demanderais pas trop, mais j'espère que ma proposition actuelle sera écoutée, et qu'un bonus de $50 sera accordé à tous les membres du service civil. Ce n'est pas une proposition nouvelle, elle a des précédents qui devraient avoir un poids considérable auprès d'un gouvernement libéral, parce que, comme j'ai eu occasion de le dire, le gouvernement libéral a fait voter en 1874, un bonus de $75,000 au service civil, et on m'informe qu'en 1876, on en a voté un autre de $30,000. Ceux qui ont pris part à la présente discussion, ont tous admis, ce que d'ailleurs personne ne peut nier, que le coût de la vie a considérablement augmenté en ces dernières années, et je crois que le pays approuvera le gouvernement si, dans le but de soulager la gêne qui existe indubitablement dans une certaine classe du service civil, on accordait immédiatement la compensation que je propose. J'espère donc que le gouvernement m'écoutera et prendra les mesures nécessaires pour donner dès cette année, une compensation de $50 à tous les membres du service civil, afin que tous, puissent recevoir quelque bénéfice du bill actuel, car il y en a beaucoup, malheureusement, qui ne pourront en bénéficier que dans deux, trois, quatre et peut-être cinq ans. Je crois que le pays approuvera cet acte de justice, et j'espère que le gouvernement accueillera ma proposition favorablement.

M. BIRKETT : Je serai des plus heureux d'appuyer la résolution, ou un bill ou n'importe quelle mesure que le gouvernement pourrait proposer, afin de donner effet à la proposition de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), mais je crois que si l'on prend en considération, le fait qu'un si grand nombre de membres du service civil n'ont pas reçu l'augmentation statutaire à laquelle ils avaient droit, nous devrions augmenter un peu la somme et la fixer à $100 pour tout le monde, si c'était possible.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pourquoi ne pas demander $200 tout de suite ?

M. BIRKETT : Je demanderais bien $300, mais la question est trop sérieuse pour badiner. Je crois que le gouvernement aurait dû s'occuper de cette question depuis longtemps, et je serai certainement très content s'il accueille aujourd'hui la demande qui lui est faite. Je suis certain que la gauche n'y fera pas d'opposition. Quant à la demande de mon honorable collègue que ce bill soit rétroactif dans ses effets, je crois que l'article 19 le dit déjà :

Si ce n'est pas cela que veut dire cet article, je demanderai au directeur général des Postes de faire en sorte que toutes les augmentations stipulées par ce bill soient payables à partir du 1er juillet 1903.

M. EMMERSON : On me permettra d'appeler l'attention du comité sur une branche du service civil extérieur, la branche des statistiques en rapport avec le ministère des Douanes. Ceux qui sont employés dans ce service ont été amenés ici à Ottawa, il y a environ deux ans. On les a accueillis dans les différentes maisons de douanes du pays, et bien qu'ils soient obligés de demeurer à Ottawa, ils n'ont pas l'avantage de faire partie du service intérieur, et je demanderai au directeur général des Postes si le bill concerne les membres de ce service ? Je sais qu'il y a dans ce service plusieurs citoyens des provinces maritimes. Il y en a aussi un bon nombre des provinces de l'ouest. Pour toutes fins que de droit ces employés sont membres du service intérieur, mais ils n'ont pas l'avantage d'en recevoir le traitement. Une grande partie de ceux que l'on a amenés ici reçoivent de petits salaires et comme on ne les a pas augmentés je demanderai au gouvernement de s'occuper de leur cas.

M. TAYLOR : Je concours entièrement dans tout ce qu'a dit l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). Un très grand nombre de fonctionnaires ne participeront pas dans les avantages que donne ce bill, et c'est de ceux-là que le gouvernement devrait s'occuper immédiatement, particulièrement lorsqu'il sait que pendant les trois dernières années, on a donné les augmentations statutaires à ceux qui les méritaient le moins, tandis qu'on les a refusées à d'autres. Je crois que si le gouvernement ne se décide pas à accorder un bonus à tous les membres du service civil indistinctement, il devrait au moins l'accorder à ceux qiu ont été illégalement privés de leurs augmentations statutaires, et ce bonus devrait équivaloir à la somme dont ils ont été privés. On devrait reconnaître les services d'un employé fidèle. Il est injuste d'accorder les augmentations statutaires à une partie du service et de les refuser à d'autres qui y ont un droit égal. A mon avis, c'est contraire à la loi, je crois que c'est aussi l'avis du gouvernement, puisque depuis cette époque, l'augmentation statutaire a été accordée à tous les employés. Le gouvernement devrait écouter les représentations qui lui sont faites par les deux députés de la ville d'Ottawa, et donner à ces fonctionnaires quelques compensations pour la perte de leur augmentation statutaire. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui désire que les employés publics ne soient pas bien payés. Ces personnes sont entrées dans le service avec l'entente qu'elles auraient tous les ans, une augmentation, et j'espère que le gouvernement leur rendra justice ; mieux vaut tard que jamais.

M. FOWLER : Le gouvernement paie-t-il les frais d'entretien à Ottawa à ces employés dont a parlé mon honorable ami, (M. Emmerson) ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas, car ces fonctionnaires sont employés dans le ministère des Douanes. Je crois que la loi dit que lorsqu'un fonctionnaire public est transféré d'un endroit à un autre, et qu'on ne lui accorde pas de promotion, on lui paie ses frais d'entretien. Mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson), n'était pas évidemment dans la Chambre pendant la discussion qui a eu lieu aujourd'hui, car il aurait connu la nature du bill, et je n'aurais pas été dans la nécessité de répéter ce que j'ai déjà dit. Je ne me croirais pas justifiable d'occuper le temps du comité à lui expliquer de nouveau ce que j'ai expliqué plusieurs fois déjà aujourd'hui, savoir que le bill ne concerne pas toutes les branches du service civil. C'est une tâche qui ne pourrait pas être accomplie dans une seule session. Il faut procéder par degrés. Nous avons commencé à améliorer la situation des fonctionnaires publics il y a quelques années, et on l'améliore tous les ans. Un des honorables députés d'Ottawa a proposé d'accorder un bonus de $50 à chaque fonctionnaire ; un autre député a proposé $100 et d'autres $200 et même $300. Je ne crois pas que ce soit une manière bien convenable de traiter cette question. Ces honorables députés peuvent être très sérieux, mais ils doivent savoir que leurs propositions ne sont pas pratiques, et qu'un gouvernement ne peut pas les adopter. Il ne faut pas oublier qu'il y a deux côtés dans une question de ce genre. Il y a le contribuable——

M. COCHRANE : C'est le directeur général des Postes qui a mentionné le chiffre de $300.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un honorable député a proposé $50 et un autre $100 ; c'était une espèce de course au clocher entre les deux, et ils ne parlaient pas sur le mérite de la question. Je puis être injuste à l'égard de ces honorables députés, mais je crois que nous sommes arrivés à un point où nous devons nous décider à adopter ce bill ou à le laisser de côté. S'il faut faire droit à toutes les demandes le gouvernement serait obligé de préparer d'autres résolutions, les soumettre à la sanction du Gouverneur général, et tout

cela, je crois, mettrait le bill en danger pour cette session ; je l'ai dit tout d'abord et je le répète encore une fois, si les honorables députés ne sont pas satisfaits du bill, ce sera une chose très facile de le retirer. Le gouvernement a entrepris honnêtement de faire adopter ce bill, mais si ni l'un ni l'autre des deux côtés de la Chambre n'en est satisfait, il sera très facile de le retirer. Il nous est impossible de doner à ce bill plus de développement pendant la présente session. Il n'en peut être question. Il faut qu'il soit adopté dans sa forme actuelle, ou il ne le soit pas du tout. La session est trop avancée pour le refaire, accepter de nouvelles propositions, et obtenir de nouveau la sanction de Son Excellence. Je suis certain que mes honorables amis seront du même avis que moi à ce sujet. Ce n'est pas que le gouvernement ne soit pas sympathique au service civil ; notre passé prouve que le service civil a nos sympathies, mais il y a une borne que l'on ne peut dépasser dans une session, et je crois que la fin de celle-ci approche.

M. HENDERSON : L'honorable directeur général des Postes a donné pour raison des augmentations qu'il propose dans ce bill le fait que le coût de la vie a augmenté, et je lui demanderai, alors s'il n'a pas quelque tableau à soumettre à la Chambre montrant quelle proportion ces augmentations représentent des traitements des différents membres du service civil, afin que nous puissions voir si elles sont en rapport avec celle du coût de la vie. Le directeur général des Postes devrait pouvoir nous dire si ce bill donne une augmentation de 5, 10, ou 15 pour cent sur les salaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me suis pas attardé à établir des proportions ; les messagers, portiers, écrivains et commis surnuméraires ne pouvaient pas dépasser le maximum de $500 par année en vertu de l'ancienne loi, et ce bill porte le maximum à $700 ce qui ferait une augmentation d'environ 40 pour cent. Dans les classes plus élevées la proportion est moindre ; il faut remarquer cependant que lorsqu'un fonctionnaire est promu d'une classe à une autre, cette promotion lui donne une augmentation de traitement. Par exemple, le maximum de la seconde classe cadette sera de $1,100 en vertu de ce bill mais si un commis de la classe cadette est promu à la seconde classe, il recevra immédiatement une augmentation de $100, avec possibilité d'obtenir $1,500. Cela lui ferait conséquemment une augmentation de $400 dans une année, ce qui équivaudrait à 30 pour cent. S'il réussit à être promu à une classe plus élevée les conséquences seront les mêmes. La proportion de l'augmentation par rapport aux salaires, n'est pas la véritable mesure des avantages que ce bill donne au service civil, parce que un commis peut toujours espérer avoir de l'avancement.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. BELCOURT : Je regrette que l'honorable directeur général des Postes ne regarde pas ma proposition comme sérieuse. Au contraire je suis très sérieux et je crois quelle est amplement justifiée et que le pays l'accueillera favorablement. Je demande donc à l'honorable ministre et à ses collègues de s'en occuper sérieusement et j'espère que les autres membres du cabinet verront ma proposition d'un meilleur œil que l'honorable directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mes remarques s'appliquaient à tout le comité. Lorsque plusieurs députés ont suggéré des augmentations, j'ai cru qu'ils croyaient qu'aucun des deux députés d'Ottawa ni aucun des autres membres n'étaient sérieux en faisant ces propositions. Cependant j'ai dérogé aux usages parlementaires, en mettant en doute la sincérité de nos honorables amis et je leur en fais mes plus humbles excuses ainsi qu'aux autres membres du comité.

M. EMMERSON : Je veux donner un mot d'explication. Comme je savais que les commis dont j'ai parlé avaient été amenés ici de différentes provinces, non de leur propre gré, mais parce qu'ils avaient été choisis, et forcés de quitter des localités où la vie est moins chère qu'à Ottawa, j'ai cru qu'on ne pouvait pas les oublier. Le fait que je n'ai pas suivi tout le débat qui a eu lieu sur ce bill m'a forcé à demander des renseignements dans l'espoir d'apprendre que l'on avait songé à ces employés.

M. BIRKETT : L'honorable député d'Halton (M. Anderson) a demandé quel était le pourcentage des augmentations prévues par ce bill. J'ai ici quelques chiffres que j'ai préparés sur la base de l'amendement que j'ai soumis à la Chambre il y a deux ou trois semaines. J'ai calculé le nombre des commis des différentes classes comme suit : 90 premiers commis, 150 commis de première classe, 200 de deuxième classe et 300 de troisième classe. Une augmentation de $200 à chacun formerait un total de $148,000, ce qui équivaut à 15 pour 100 du chiffre total voté en 1901 pour les traitements des fonctionnaires publics. Ce chiffre était de $1,335,159, dont il faut déduire $350,112 de dépenses éventuelles, ce qui la laisse pour les traitements $985,047, et si le gouvernement accorde la moitié des augmentations que j'ai demandé, le pourcentage de l'augmentation sera alors de sept et demi pour cent pour tout le service ; il y aura naturellement des employés qui recevront plus et d'autres qui recevront moins.

Le comité rapporte les résolutions qui sont lues une première et une deuxième fois, et adoptées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES présente le bill (n° 257) pour amender la loi du service civil. La motion est adoptée et le bill pas en première délibération.

DEPOTS DE FOURNITURES DES CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de prescrire comme suit :—

1. Des avances pourront être faites, de temps à autre, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, au ministre des Chemins de fer et Canaux, pour lui permettre d'obtenir, produire, manufacturer, se servir et disposer de tous matériaux, articles d'équipement et fournitures nécessaires ou servant à la construction, au renouvellement, à l'entretien et à l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien, et pour l'établissement et l'administration de dépôts de fournitures pour chemins de fer.

2. Des comptes d'approvisionnements seront ouverts, à dater du 30 juin 1903, en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. La balance des existences alors en magasin pour chacun desdits chemins de fer, ainsi que le coût des matériaux, des articles d'équipement et des fournitures achetés et des travaux exécutés et des frais faits à ce sujet, de même que le coût de l'établissement, de l'entretien et de l'administration des dépôts de fournitures pour chemins de fer seront portés respectivement au débit desdits comptes de fournitures ; et la valeur des matériaux, articles d'équipement et fournitures qui auront été livrés et portés au compte de leurs crédits respectifs, ou dont on aura disposé autrement, seront crédités auxdits comptes.

3. Les balances au débit des comptes respectifs d'approvisionnements ainsi ouverts, ne devront, en aucun temps, exéder la somme de un million cinq cent mille piastres, pour l'Intercolonial, et la somme de cent mille piastres, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le but de cette résolution est de légaliser un système qui existe depuis plusieurs années sur le chemin de fer Intercolonial.

La résolution statue qu'il pourra être fait de temps à autre des avances au ministre de Chemins de fer et Canaux, pour l'établissement d'un compte de fournitures se rattachant au chemin de fer Intercolonial, compte qui ne devra jamais dépasser $1,500,000, et un compte semblable se rattachant au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ne devant jamais dépasser $100,000. Ce système, appliqué depuis nombre d'années, semble n'avoir jamais été autorisé législativement. Je ne sais à quelle époque il remonte; peut-être date-t-il des premières années de la construction et de l'exploitation de l'Intercolonial. Cette pratique s'est confirmée, puis le gouvernement, le parlement et l'auditeur général y ont donné leur assentiment et à venir jusqu'à ces derniers temps, jamais on n'a révoqué en doute sa légitimité. Toutefois, au cours de la dernière session, on a fait observer que cette pratique n'était pas autorisée législativement, et on jugea utile, à la demande de l'auditeur général, de faire une réforme à cet égard. Nous avons donc présenté cette résolution, non pas dans le but de créer un nouveau système, mais afin de donner la sanction législative à un système nécessaire à l'exploitation des chemins de fer et en vogue depuis longtemps. S'il était possible d'établir une comptablité distincte pour chaque exercice, sans égard pour les événements d'un autre exercice, pareil compte deviendrait intile. Mais on comprend que lorsqu'il s'agit d'une grande voie ferrée, il faut quelquefois transporter du budget d'un exercice au budget de l'exercice suivant de grandes quantités d'approvisionnements. C'est en conformité du système existant de vieille date que nous créons ce compte d'approvisionnements ; et l'achat des marchandises est imputé non pas sur les opérations de l'année, mais sur le compte des fournitures ; et de temps à autre, lorsque le parlement vote les crédits destinés aux service de l'exercice, on retire les marchandises des magasins et on les paie à même le crédit annuel. Nous voulons donner la sanction législative à ce système. Il y a quelques années, nous avons établi une loi similaire relativement à l'imprimeur de la reine. Il s'agissait d'une somme moins importante, mais d'un principe similaire. L'imprimeur de la reine fait des commandes pour achat de matériaux qui sont imputés sur le compte des fournitures, et toutes les fournitures employées par les différents ministères sont payées par ces ministères à même les crédits annuels. En d'autres termes, c'est un capital d'exploitation, en ce sens que le ministère doit avoir en caisse des espèces sonnantes pour acheter les fournitures qui ne peuvent être acquittées à même les crédits de l'année. Ce compte de fournitures est vérifié de temps à autre par les fonctionnaires et l'auditeur général, et il est porté à l'actif dans les comptes publics.

M. BARKER : Il n'y a guère d'objections à formuler contre le système proposé par le ministre des Finances. Si je ne me trompe, il s'agit de l'ouverture d'un crédit qui sera mis à la disposition du ministère des Chemins de fer ; mais, si l'on tient compte de l'expérience acquise relativement aux fournitures et aux achats de matériaux pour chemins de fer, et au contrôle de ces comptes, ce crédit de $1,500,000 semble quelque peu exagéré. Au 30 juin 1902, il restait un million et demi valant de fournitures. Le ministre demande un crédit afin d'autoriser le ministre des Chemins de fer à poursuivre ses transactions mensuelles, crédit égal à la totalité des existences en magasin à la fin de l'exercice Ce crédit semble donc exagéré, et ne saurait répondre aux besoins réels du ministère des Chemins de fer. Le ministre doit avoir une certaine latitude pour ses achats et pour la transaction des affaires ordinaires de son ministère, mais je me demande pourquoi il aurait besoin d'un crédit de $1,500,000. Ce crédit tend à mettre le ministère en mesure de poursuivre ses transactions de temps à autre, en attendant la vérification des comptes. Il faut que le mi-

nistère des Chemins de fer fasse énormément d'achats, pour qu'il soit d'urgence de placer à la disposition du ministre un crédit de $1,500,000, en attendant que l'auditeur général fasse sa vérification de comptes. Ce crédit tend à autoriser le ministère à faire ses transactions courantes.

Dans un ministère dont les achats en 12 mois se montent à $2,400,000, tandis que les existences en magasin à la fin de l'année, atteignent à peine $1,500,000, il est ridicule de prétendre qu'il faille ouvrir au ministre un crédit permanent de $1,500,000. Le ministre des Finances, qui est le ministre intérimaire des Chemins de fer, n'a peut-être pas mûrement étudié la question, mais il doit comprendre qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays d'ouvrir pareil crédit à un ministère quelconque. Il importe aussi d'assurer un contrôle plus efficace que celui exercé sous le régime en vogue jusqu'ici. Le bureau des chemins de fer à Moncton, est soumis à une vérification de comptes hebdomadaires ; mais l'auditeur à Moncton est un fonctionnaire subalterne ; il n'exerce pas de contrôle sur les employés de ce bureau ; car s'il se rendait désagréable à son entourage, le ministre le sait, on lui rendrait la vie insupportable et son utilité aurait bientôt cessé. La situation de l'auditeur général envers les différents services de l'administration à Ottawa, serait des plus heureuses relativement à celle d'un chef de bureau à Moncton, envers son personnel. Si l'on tient compte des événements survenus depuis deux ou trois ans, il faut admettre la nécessité d'établir un contrôle des dépenses plus efficace que celui exercé par le fonctionnaire et l'autre contrôle plus officiel exercé par l'auditeur général. J'ai consulté l'auditeur général et lui ai demandé s'il ne pourrait pas exercer un contrôle plus efficace sur les fournitures. Il m'a répondu que ses employés étaient accablés de besogne, mais à mon avis, si l'on tient compte de l'énorme dépense effectuée dans un de nos ministères au cours d'un seul exercice, dépense s'élevant à cinq ou six millions de dollars, il conviendrait d'attacher au bureau de l'auditeur général un fonctionnaire qui serait absolument indépendant du gouvernement, des fonctionnaires du chemin de fer, et qui ne serait responsable que vis-à-vis de l'auditeur général, qui est lui-même responsable devant le parlement seul. L'auditeur général pourrait, au besoin, charger ce fonctionnaire d'aller vérifier les comptes et les transactions du bureau de Moncton, et de régler toutes les difficultés, séance tenante. Mieux vaut prévenir le mal que le guérir. Voilà donc la proposition que je formule et que je soumets au ministre des Finances. Je le répète, le crédit demandé par le ministre dépasse toutes les bornes légitimes. Il devrait se contenter de demander un crédit suffisant pour couvrir les opérations du ministère pendant deux mois, et cette demande ne soulèverait pas d'objections.

M. FIELDING.

Je ferai observer que pour une foule de transactions, il n'est pas légitime de faire d'ouvertures de crédits imputables sur les ressources générales du budget. S'il s'agit de l'achat d'une grande quantité de rails d'acier à l'entreprise, rien n'autorise à imputer ces achats sur des crédits ouverts au ministère. La créance d'un entrepreneur de rails, coûtant plusieurs milliers de dollars et délivrés à titre d'entreprise spéciale, peut se traiter de la façon accoutumée, et s'acquitter au moyen d'un chèque ordinaire émis par le ministère des Finances. J'en conviens, pour les achats ordinaires se rattachant aux opérations de chemins de fer, il peut être utile de recourir à une ouverture de crédits, afin que les opérations ne soient pas ajournées par l'auditeur général de façon à provoquer des plaintes. On nous a dit, au commencement de la session, qu'il est impossible au gouvernement de payer le prix d'un veau tué sur la voie ferrée, sans que le compte passe par les mains de l'auditeur général. C'est là, sans doute, une exagération ; mais quoi qu'il en soit, il importe au point de vue des affaires, que le ministère soit autorisé à acquitter les comptes sans retard à même un crédit qui lui a été ouvert. L'auditeur général pourrait ensuite vérifier ces comptes au besoin, de façon à faire un prompt règlement. Mes observations, toutefois, ne s'appliquent pas à des comptes importants comme ceux d'un entrepreneur de ponts qui demande le paiement de travaux coûtant des milliers de dollars. Il surgit nombre de questions compliquées au sujet de ces paiements importants ; il faut un certificat du sous-chef du ministère à Ottawa, portant sur la valeur des travaux exécutés pour ce pont ; en outre, il peut se faire qu'il faille retenir une certaine proportion du prix stipulé au contrat et ainsi de suite. Il ne conviendrait nullement d'acquitter ces comptes à même un crédit ouvert au ministère, et cela au gré des fonctionnaires de Moncton.

Que le ministre nous dise qu'il fera exception pour des transactions importantes, de ce genre, et que ce crédit ne s'appliquera qu'aux transactions moins importantes d'une compagnie de chemin de fer, et qu'il se limitera aux fournitures couvrant deux ou trois mois de façon à faciliter les opérations de ce chemin de fer, et je n'aurai pas la moindre objection à formuler. Mais demander une ouverture de crédits de $1,500,000 est chose tout à fait injustifiable, surtout en présence des objections que les députés de la gauche se sont crus obligés de formuler par le passé au sujet des dépenses de chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache point qu'il se soit élevé de différends entre le ministère des Chemins de fer et l'auditeur général, relativement à cette transaction. Je ne suis pas toujours d'accord avec l'auditeur général, mais je dois dire que c'est à sa demande spéciale que je soumets ces résolutions qu'il juge d'urgence.

L'honorable député propose que l'auditeur général charge un fonctionnaire d'aller vérifier la comptabilité du bureau de Moncton; mais je lui rappellerai que l'auditeur général est revêtu de ce pouvoir aujourd'hui et qu'il peut l'exercer au besoin, sans restriction aucune. L'honorable député ignorait peut-être la chose.

M. BARKER : Nullement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être l'honorable député prétend-il que l'auditeur général n'a pas le personnel voulu. A cela je réponds que l'auditeur général a tout le personnel dont il a besoin pour les différents services de son bureau. Le gouvernement n'a jamais tiré de l'arrière à cet égard et je ne sache pas que l'auditeur général ait dernièrement formulé de demandes dans ce sens. En pareilles circonstances, je me demande ce que nous pourrions faire de plus. Quant au chiffre du crédit demandé, je ne suis pas assez versé dans les affaires des chemins de fer, pour pouvoir affirmer qu'il est trop élevé. Je ferai observer que ce crédit tend à l'établissement de comptes d'approvisionnement. Si le parlement nous accordait un crédit minime comme le suggère l'honorable député, qui, sans rien préciser, voudrait que cette somme ne couvrit que les dépenses de quelques mois, probablement un ou deux mille dollars, alors force nous serait de vendre les existences en magasin, afin de nous cantonner dans les limites de ce crédit. Je n'ai pas sous les yeux les chiffres afférents à l'exercice qui vient de se terminer, mais l'honorable député constatera qu'à la fin de 1902, les existences en magasin s'élevaient à une somme de $1,500,000.

M. BARKER : C'est ce que j'ai affirmé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si on ne nous accorde qu'un crédit d'un quart de million de dollars, il nous faudra vendre immédiatement $1,250,000 valant d'aprovisionnements pour nous cantonner dans le crédit alloué.

M. BARKER : Je ne me range pas à cet avis.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne veut m'accorder qu'un crédit d'un quart de million de dollars, et comme j'ai $1,500,000 valant d'approvisionnements en magasin, il faudrait les vendre afin de me cantonner dans la somme allouée.

M. BARKER : Les $1,500,000 de fournitures que le ministre avait en magasin à la fin de l'année, représentent 50 pour 100 de la quantité employée sur le chemin de fer au cours de l'exercice.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la fin de 1902, nous avions en caisse, $1,535,377 et en toute probabilité, les chiffres de 1903 seront similaires. A mon avis, en établissant ce compte de fournitures, il faut faire voter un crédit assez élevé pour qu'il couvre toute la valeur des existences en magasin au commencement de l'exercice. S'il est possible de réduire ces fournitures et que la question se présente au cours de ma gestion de ce ministère, je serai bien aise de mettre la chose à l'étude.

M. BARKER : L'exercice de 1902 peut servir d'exemple pour les besoins de cinq ou six années à venir. A la fin de l'exercice, la quantité d'existences en magasin s'élevait, en chiffres ronds, à $1,535,000, c'est-à-dire aux deux tiers de la valeur des approvisionnements employés au cours des douze mois. J'en conviens, la quantité totale d'approvisionnements employés en 1902 s'est élevée à $3,132,000, le double de ce que nous avions en magasin à la fin de l'exercice, ce qui montre que le ministre commence son exercice avec des fournitures pour la moitié de l'année.

Je le répète, en demandant au parlement de lui accorder un crédit en espèces sonnantes pour se procurer des fournitures pour six mois, le ministre fait une demande exagérée. Le ministre ne fera pas tous ses achats sur le champ ; il s'agit ici de menues fournitures de chemin de fer, telles que écrous, boulons et autres articles similaires, et dans ces $1,500,000 sont compris tous les achats importants effectués au cours de l'exercice. Cette somme de trois millions de dollars n'est pas entièrement affectée au paiement des comptes courants. Cette somme comprend tous les paiements effectués au cours de l'année pour des entreprises importantes, et à coup sûr le ministre des Chemins de fer ne prétend pas se faire autoriser à faire solder par le bureau de Moncton tous les comptes afférents à ces grandes entreprises. Il est possible qu'il ait à payer $100,000 à une compagnie pour la construction de certains ponts. Il n'a pas besoin de ces fonds à Moncton même et il n'est pas convenable que ces espèces sonnantes soient déposées dans ce bureau. Il en est ainsi des vingt mille tonnes de rails d'acier ; il n'est nullement nécessaire de se faire ouvrir un crédit de ce chef, pour le bureau de Moncton. Ces comptes seront tous réglés ici, indépendamment du crédit qu'il obtient de la Chambre. Je veux que le ministre se contente d'un crédit légitime. Il nous dit que l'auditeur a demandé l'ouverture de ce crédit, et je veux bien accorder au ministre le crédit courant que l'auditeur général jugera légitime. Quant à la vérification des comptes, je le répète, l'année dernière j'ai demandé à l'auditeur général pourquoi il n'établissait pas une vérification spéciale des comptes de chemin de fer, et il me répondit que son personnel était insuffisant à cette besogne, et qu'en outre, cette besogne demandait les services d'un officier technique versé dans la comptabilité des chemins de fer, et possédant des connaissances qu'il aurait pu acquérir peut-être dans une banque ou dans un établissement commercial. A mon avis, cette vérification des comptes de chemin de fer, con-

fiée à un spécialiste, qui veillerait à ce que cette comptabilité fût conforme au système suivi par les compagnies de chemins de fer, serait une réforme utile.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, l'auditeur général a tout le personnel dont il a besoin. Je n'irai pas jusqu'à dire que l'auditeur général soit le seul juge compétent en pareilles matières ; toutefois, puisque l'honorable député veut bien accorder le crédit que l'auditeur général jugera d'urgence, je dois lui dire que le bill à l'étude a été élaboré avec l'entière approbation de l'auditeur général, et que c'est à sa demande que je le présente à cette Chambre.

M. BARKER : Le ministre affirme-t-il que c'est à la demande de l'auditeur général qu'il demande un crédit d'un million et demi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill a été soumis à l'auditeur général par un des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer qui l'a discuté avec lui, et l'auditeur en a approuvé toutes les dispositions, y compris celle relative au crédit d'un million et demi affecté à l'Intercolonial. Je ne me suis pas abouché avec l'auditeur, à cet égard, mais je l'ai informé il y a quelque temps que je saisirais la Chambre d'un bill de cette nature, et il a exprimé le désir que ce bill fût présenté à la Chambre.

M. BARKER : Le ministre des Finances avoue qu'il n'est pas versé dans ces questions de chemins de fer, puisqu'il n'est que ministre intérimaire ; mais je répète, si l'auditeur général veut étudier la question au point de vue des besoins temporaires du ministère des Chemins de fer, relativement à l'ouverture d'un crédit, et qu'il en élimine tous les paiements qui ne devraient s'effectuer qu'au bureau principal, ou par l'entremise du sous-ministre, je n'ai pas la moindre objection à ce qu'il désigne le chiffre du crédit dont il demande l'ouverture.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur a sans doute étudié la résolution en discussion. Le projet de résolution a été inscrit au feuilleton au début de la session ; mais comme nous l'avons jugé incomplet, nous l'avons rescindé pour en élaborer un autre. Bien que je ne me sois pas abouché avec l'auditeur général, je tiens d'un fonctionnaire du ministère des Chemins de fer qu'il a discuté la chose avec lui, et que la résolution présentée répond parfaitement aux vœux de l'auditeur général.

M. BARKER : Le ministre voudra-t-il demander à l'auditeur général de coucher par écrit son avis sur l'urgence de l'ouverture d'un crédit qui sera affecté à l'établissement d'un compte afférent non pas à tout l'exercice, mais un compte de nature provisoire, et dont on éliminera tous les paiements relatifs aux entreprises importantes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général approuve cette résolution, et bien que son avis ne soit pas le seul qu'il faille demander en pareilles matières, je suis bien aise que son opinion vienne à l'appui de cette résolution.

M. HENDERSON : Le ministre intérimaire des Chemins de fer devrait dire au comité si, dans cette comptabilité, il est tenu compte de paiements effectués pour l'achat de marchandises qui n'existent pas en magasin. Ainsi en est-il des rails de chemins de fer dont le prix est payé directement par le ministère, comme le fait observer le député d'Hamilton ; ces rails ne sont pas imputés sur le compte des fournitures et ne sont portés au débit ni au crédit. En pareilles circonstances, il faut conclure que la plupart des paiements ne figurent pas dans cette comptabilité. Les articles qui figurent à cette comptabilité sont sons doute ceux qui passent par les magasins, et il n'est guère probable que les existences en magasin atteignent jamais le chiffre d'un million et demi. J'en conviens, si les existences en magasin, au premier juillet, s'élèvent à un million et demi, le chiffre de ce crédit n'est pas trop élevé. Il se peut, toutefois, qu'on fasse figurer dans cette comptabilité d'importants paiements pour matériaux qui n'ont pas existé en magasin, et voilà comment s'explique le gonflement de ce compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il existe sans doute ici quelque malentendu. On ne saurait faire figurer à cette comptabilité que les articles portés au compte des approvisionnements, et tous ces comptes sont subordonnés à l'examen et à la vérification du bureau de l'auditeur général. L'honorable député avoue ne pas s'expliquer le gonflement de ce crédit, eh bien ! consultons l'état statistique du ministère des Chemins de fer qui donne un aperçu des différentes catégories d'articles de dépenses. Le premier état, page 64, indique que la valeur des existences en magasin, à la fin de l'exercice, se décompose comme suit :

Divers, $361,733.53 ; combustibles, $253,-994.20 ; rails, $414,091.97 ; soit une totalité de $1,535,377.20. Voilà les existences en magasin à la fin de l'exercice 1902.

M. HENDERSON : En réalité, est-ce qu'il a été déposé dans les magasins du gouvernement $414,091 valant de rails d'acier, ou bien, les a-t-on achetés et utilisés sur la voie du chemin de fer sans qu'ils aient passé par les magasins ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, les rails d'acier figurent à cette comptabilité, soit qu'on les dépose dans les hangars de l'Etat ou non. Quand on les utilise sur la voie du chemin de fer, alors on en acquitte le prix à même le crédit voté ; de sorte que lorsqu'on les pose sur la voie, on ne peut les faire figurer au compte des fournitures.

M. BELL : Est-ce que cette résolution tend à établir un crédit de $3,000,000 en faveur du chemin de fer Intercolonial?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BELL : La résolution ne vise sans doute qu'à établir un crédit relativement au compte des approvisionnements pour toutes les existences en magasin.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est précisément cela.

M. BARKER : Le ministre prétend-il qu'il lui sera impossible de rien dépenser de ce crédit de $1,500,000 porté au compte des fournitures?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai sous les yeux la statistique de l'exercice 1902 qui montre qu'il y a $1,500,000 valant d'existences en magasin, et je ne doute pas qu'aujourd'hui ce chiffre ne soit précisément le même. Cette résolution ne nous autorise pas à dépenser un seul denier ; elle ne tend qu'à faire donner la sanction législative à la pratique en vogue par le passé, et à établir un crédit de $1,500,000. Quant à savoir si ce chiffre est trop élevé, c'est là une question que l'avenir décidera. Mais je dois dire que la résolution ne nous autorise nullement à dépenser un seul dollar.

Il est fait rapport de cette résolution qui subit sa deuxième lecture et est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill n° 258 tendant à modifier la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux.

On adopte la motion et le bill est voté en première délibération.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Ministère des Finances—Frais d'administration, $205,143.80.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici des dépenses se rattachant aux bureaux des sous-receveurs généraux dans les différentes parties du pays, aux caisses d'épargne postales rurales, et à la gestion de la dette publique en Angleterre. Relativement aux bureaux des sous-receveurs généraux, je dois dire qu'il figure ici plusieurs augmentations minimes résultant de l'insuffisance de nos évaluations de dépenses par le passé, et nous désirons relever le traitement de deux ou trois fonctionnaires attachés à différents bureaux et qui nous semblent bien méritants. Relativement aux caisses d'épargne rurales, cet item accuse une diminution découlant de l'abolition d'une de ces caisses dont nous avons confié la gestion au ministère de mon honorable collègue, le directeur général des Postes, fusionnant ainsi cette caisse rurale avec la caisse d'épargnes postales. Cet article accuse aussi un accroissement dû aux dépenses se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux. Ce gonflement de dépenses tient à l'augmentation constante de la circulation. Une autre augmentation de dépenses tient à l'impression des billets fédéraux. Comme je l'ai déjà fait observer, au cours d'un débat antérieur au sujet des évaluations supplémentaires du budget du dernier exercice, la circulation des billets accuse une forte augmentation, et pour nous conformer aux vœux de la Chambre, nous avons entrepris de doter le public de billets plus immaculés que ceux mis en circulation par le passé. J'ai déjà soumis à la Chambre un crédit supplémentaire afférent aux dépenses budgétaires du dernier exercice, et nous demandons un crédit plus élevé cette année.

L'année dernière, nos évaluations ont été insuffisantes parce que nous avons émis un plus grand nombre de bons du trésor que d'ordinaire, et la dépense nécessitée est très élevée. Nous demandons un crédit plus élevé afin de faire face à cet item de dépense. En outre, il y a les frais se rattachant à l'impression, à la publicité, à l'inspection, et autres frais divers. Par le passé, nos évaluations ont été insuffisantes. Relativement à la gestion de la dette publique en Angleterre, nous avons renouvelé les arrangements conclus avec la banque de Montréal, qui se charge de notre gestion financière en Angleterre. Nos prédécesseurs ont conclu avec la banque de Montréal un traité couvrant une période de dix années. Nous avons prolongé ce traité pour une nouvelle période décennale, avec l'entente qu'au bout de cinq ans, le ministre des Finances aura le droit de remanier les prix de sorte que si, dans l'intervalle, il surgit de nouvelles conditions qui nous autoriseraient à demander l'abaissement des prix, nous aurons droit d'effectuer ce remaniement. Quant au reste, il n'y a rien de changé dans l'arrangement précédent.

M. BELL : Quels sont les prix actuels ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce traité couvre un certain nombre d'articles. Pour la gestion des emprunts y compris le paiement de l'intérêt et les dividendes, le transport et l'inscription des actions, les placements, la gérance du fonds d'amortissement, sauf les droits de courtage et du timbre. Le prix est de £150 par million de louis de la dette. Pour l'escompte des bons du trésor en dehors de la banque, le taux est d'un huitième d'un pour cent.

Quand nous utilisons les services de la banque, en traitant avec les autres banques, nous en payons la façon. Pour l'achat des titres, nous payons un huitième d'un pour cent. Lorsqu'il s'agit de rachats, il n'y a aucune charge, si la banque a le droit de faire l'émission du nouvel emprunt. En outre, le gouvernement est tenu de payer les droits de courtage et du timbre. Voilà les principaux articles se rattachant à ce

traité qui existe depuis quelques années et qui a très bien fonctionné, à la satisfaction de la banque et du gouvernement.

M. BELL : Le gouvernement prend-il quelques mesures pour assurer la propreté des billets mis en circulation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons pris des mesures dans ce sens depuis un an ou deux, et voilà ce qui explique le gonflement de ces crédits. Nous veillons à ce qu'il ne soit émis que des billets parfaitement propres. Quelquefois, les banques détiennent les billets, mais dès qu'elles nous les renvoient, nous sommes bien aises de leur en donner de nouveaux en échange.

Bureau du Haut-commissaire, en Angleterre, $21,960.

M. HUGHES (Victoria) : Il est rumeur dans les journaux que deux ou trois membres du cabinet désirent succéder à notre haut-commissaire actuel à Londres, qui, dit-on, doit bientôt démissionner. J'espère que cette rumeur est dénuée de tout fondement. Qu'en pense le ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Hughes) le comprend, nous ne saurions nous priver des précieux services des ministres actuels. Je me range parfaitement à son avis à cet égard. Lord Strathcona est venu à Ottawa ces jours derniers, et ceux qui l'ont rencontré en conviendront, sous le rapport de l'activité, il est tout ce que l'on peut désirer d'un haut-commissaire. Je ne sache point qu'il désire démissionner, et j'ajoute que le cabinet désire qu'il remplisse encore pendant de longues années, les fonctions qu'il exerce avec tant de distinction.

Quelques VOIX : Très bien.

M. HUGHES (Victoria) : Tous les députés et le peuple canadien sont de l'avis du ministre des Finances et approuveront ce qu'il vient de dire à l'égard de lord Strathcona. Le ministre affirme que le gouvernement ne saurait se priver des services des ministres actuels, mais il s'agit tout simplement d'abandonner le vaisseau qui sombre.

M. FRASER : Voilà qui prouve bien qu'on ne saurait ajouter foi à toutes ces rumeurs de journaux.

M. HUGHES (Victoria) : Certains ministres seront élevés à la magistrature.

Surintendance des assurances, $9,840.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous demandons ce crédit à une taxe imposée aux compagnies d'assurances et qui couvre tous les frais de ce service, de sorte que, réellement, le trésor public n'en est nullement grevé. Je me propose, cependant, de relever les traitements de deux fonctionnaires attachés à ce service. L'un est M. Blackadar, l'actuaire de ce service, et je me propose de porter son traitement de $2,400 à $2,800. M. Blackadar est un fonctionnaire de grand mérite, et je sais qu'on l'a fortement engagé à quitter le service pour entrer à l'emploi de quelque grande compagnie d'assurance. C'est un fonctionnaire de haut mérite, et il fait réellement un sacrifice en demeurant au service de l'Etat, au traitement que nous voulons lui payer. L'autre fonctionnaire dont nous voulons relever le traitement est M. D. D. Grant. Il est moins âgé que son collègue, et compte un moindre nombre d'années de service, mais c'est un homme de haute valeur, qui mérite un traitement supérieur à celui qu'il reçoit. Dans un prochain avenir, il nous faudra relever de nouveau le traitement de ces fonctionnaires.

M. BARKER : Les compagnies d'assurance seront-elles grevées de cette augmentation de dépenses ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui Les compagnies d'assurance, accorderaient volontiers pareil traitement à ces messieurs et même davantage.

M. HUGHES (Victoria) : Les employés attachés au service de la commission des études géologiques ne reçoivent pas une rémunération suffisante, surtout si l'on se rappelle, qu'ils pourraient démissionner et obtenir des traitements bien plus élevés à l'extérieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, les fonctionnaires supérieurs ainsi que quelques spécialistes pourraient obtenir, à l'extérieur, une rémunération bien supérieure à celle qu'on leur attribue dans le service public. A mon avis, nous pourrions rémunérer bien plus largement les services de ces messieurs, sans préjudice de la chose publique. Je sais de source certaine que l'Etat perd les services d'hommes fort précieux, parce qu'il nous est impossible de les rémunérer aussi libéralement qu'ils le sont au dehors.

M. HENDERSON : Pourquoi l'Etat est-il incapable de le faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous a été impossible de le faire par le passé. Nous remédions à la situation au moyen du projet de loi présenté par le directeur général des Postes ; mais bien que nous relevions les traitements de ces fonctionnaires, je doute fort que nous puissions retenir au service de l'Etat les fonctionnaires doués d'aptitudes supérieures.

M. WILSON : Je tiens à obtenir quelques renseignements au sujet des dépôts des compagnies d'assurances. Je voudrais savoir le chiffre du dépôt effectué par nos compagnies canadiennes ; si leurs dépôts sont aussi élevés que ceux des compagnies étrangères, et si les compagnies anglaises sont sur un pied d'égalité avec les compagnies américaines.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veillerai à ce qu'il soit déposé un mémoire sur

ces questions, pour l'édification de l'honorable député.

Outillage pour le bureau de l'Imprimerie Nationale, $5,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit du crédit annuel accordé au bureau d'imprimerie nationale, et destiné à couvrir l'usure ordinaire.

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, on a acheté tout dernièrement une grosse presse mécanique. L'a-t-on payée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le budget du dernier exercice, il a été inscrit un crédit considérable affecté à cette dépense.

M. WILSON : Il paraît qu'il se fait beaucoup d'impressions en dehors du bureau. En pareilles circonstances, je tiendrais à savoir si le gouvernement se propose d'agrandir le bureau d'imprimerie, de façon à ce que tout l'ouvrage s'y fasse ; en outre, s'il est possible de faire exécuter ces travaux plus économiquement dans cet établissement qu'en dehors.

Depuis longtemps on se plaint de l'insuffisance de l'outillage du bureau, pour les travaux de l'Etat, et le gouvernement devrait nous dire ce qu'il se propose de faire à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement n'a pas l'intention, pour le moment, d'agrandir le bureau. Il n'y a pas d'ouverture de crédit dans ce but, cette année. Je serai bien aise, du reste, de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il désire.

M. WILSON : N'êtes-vous pas d'avis qu'il faudrait porter un crédit au budget dans ce but ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question mérite étude.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est l'avis du ministre au sujet des impressions faites en dehors de l'imprimerie nationale?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certains journaux affirment que les travaux exécutés au dehors se font plus économiquement que ceux du bureau. J'ignore ce qui en est.

M. WILSON : Est-ce que le gouvernement ne fait pas exécuter de grandes quantités d'impressions dans les ateliers du dehors?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les journaux l'affirment et cela est exact, je crois.

Dépenses imprévues, $16,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici du crédit ordinaire.

M. HENDERSON : N'est-il pas singulier que ce crédit relatif aux dépenses imprévues soit invariablement le même, d'année en année?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a parfaitement raison : l'augmentation des affaires du pays devrait nous autoriser à inscrire au budget un crédit plus élevé, pour les dépenses imprévues. Voilà plusieurs années qu'il demeure au même chiffre.

M. HENDERSON : Je ne prétends pas qu'il faille relever ce crédit. Je constate seulement qu'il est fort singulier que ce crédit reste toujours stationnaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se présente toujours de menues dépenses imprévues, et si l'on tient compte de l'accroissement des affaires publiques, ce crédit de $20,000 est fort minime. Il nous a fallu voter un crédit supplémentaire de $5,000 au titre du dernier exercice, afin de régler certaines créances. Ainsi, il nous faut payer à même ce crédit des gratifications aux familles des employés publics décédés. Nous ne saurions guère prévoir combien il mourra de fonctionnaires publics, entre les sessions du parlement.

Cela représente la plus forte partie de ce crédit, et d'autres circonstances peuvent se produire qui nous obligent de demander de nouveaux deniers que le parlement s'empressera de voter.

Appointements et dépenses casuelles du bureau de l'agence de Paris, $5,200.

M. WILSON : Quelles sont les attributions de cet agent, et combien de représentants avons-nous en France ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir pas donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il demande. Il est assez difficile de dire au juste quels sont les devoirs que M. Fabre a à remplir à Paris. Nombre de Canadiens se rendent par affaires dans cette ville, et il est en mesure de leur rendre de précieux services. On vient de nommer un agent qui devra s'occuper spécialement de l'immigration.

M. BARKER. Je vois dans les comptes qu'il a été alloué une somme d'environ $3,000 à cause de l'exposition de Paris ; mais je ne vois pas pourquoi on porterait tout d'un coup à $6,500 une dépense dont le chiffre n'était que de $3,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été voté une augmentation l'année dernière dont une partie devait s'ajouter au traitement de M. Fabre, et l'autre devait être attribuée aux dépenses casuelles.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a au sud-est de Calgary un superbe établissement de colons français qui sont au pays depuis un certain nombre d'années et y réussissent admirablement. J'ignore si c'est M. Fabre qui les a envoyés au Canada.

Académie des beaux-arts, $1,600.

M. HUGHES (Victoria) : Ce crédit est-il destiné à la Galerie nationale des Beaux-Arts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; c'est un don fait à l'Académie royale des Beaux-Arts du Canada, qui fait une exposition annuelle.

M. HUGHES (Victoria) : Il me semble que le gouvernement consacre chaque année des sommes considérables à l'achat de tableaux de tous genres pour la Galerie Nationale d'Ottawa. On m'apprend qu'on fait peu de cas des œuvres canadiennes. J'espère que l'on aura pour les artistes-peintres canadiens tous les égards qui leur sont dus et qu'on ne laissera pas leurs œuvres de côté pour acheter de la pacotille à l'étranger.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a tout récemment signalé ce point à l'attention du ministère des Travaux publics. Je suis sûr que mon honorable collègue sera heureux de comprendre dans se achats les œuvres de valeur des artistes canadiens.

M. BARKER : Quelle est cette société ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Celle dont M. O'Brien fut le président pendant de nombreuses années.

M. BELL (Pictou) : Aucune partie de ce crédit ne sert à l'achat de tableaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre le Canada et les provinces d'Ontario et Québec. (Des paiements pour services rendus pourront être faits à des membres du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil), $2,400.

M. TAYLOR : Quand verra-t-on la fin de ces paiements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous en verrons bientôt la fin ; mais quand il faut confier une affaire comme celle-ci à des juges et à des avocats, les choses traînent nécessairement en longueur. Je ne dis pas cela en manière de reproche, car les juges chargés de cet arbitrage sont tenus de remplir leurs fonctions judicaires, ce qui rend le retard inévitable. Quoi qu'il en soit, il ne reste plus que peu de chose à faire, et nous verrons bientôt la fin de cet arbitrage. Le règlement d'un si grand nombre de vieux comptes n'est pas tâche facile, et les procédures sont exposées à des retards de toute sorte.

M. CLANCY : On trouve que l'affaire traîne trop en longueur. Il y a bien huit ou neuf ans que cette affaire est sur le tapis.

M. TAYLOR : Elle l'est depuis que je suis membre du parlement, c'est-à-dire depuis une vingtaine d'années.

M. CLANCY : Le public commence à manifester son mécontentement non pas tant du retard que de la somme de travail que l'on a entrepris et qui n'avance pas. D'après ce que je sais, il n'a été pour ainsi dire rien fait l'année dernière. Bien qu'il s'agisse d'un travail très épineux, le public estime qu'on devrait l'avoir terminé depuis longtemps.

M. HENDERSON : Les provinces de Québec et d'Ontario ont-elles contribué leur part de dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HENDERSON : La moitié, je suppose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HENDERSON : Pour revenir à l'observation faite par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je dirai qu'il y a plus de huit ou neuf ans, selon moi, que cette affaire est pendante. Si je me rappelle bien, l'un des premier rapports concernant cet arbitrage a été produit en 1893, il y a dix ans, et il est bien certain que travail était alors commencé depuis déjà deux ou trois ans .

M. BELL : Je ne vois aucune trace de cette affaire dans les comptes publics de cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il en est question à la page 11 de l'introduction des comptes publics de cette année. Le sous-ministre a fait le rapport suivant :

Pour ce qui concerne les comptes non réglés des provinces d'Ontario et de Québec, je dois dire que depuis mon dernier rapport, le comité judiciaire du Conseil privé a rendu jugement par rapport au fonds des écoles communes. Nous avons préparé puis présenté à la cour de l'Echiquier une cause portant sur les points litigieux des comptes entre la province d'Ontario et le gouvernement fédéral. Jugement a été rendu tout récemment dans cette cause. Des mesures vont être prises pour régler de même façon les comptes litigieux de la province de Québec. Cela fait, il ne restera plus aux arbitres qu'à disposer du traité n° 3. Il est à espérer qu'on s'efforcera d'en disposer dans le cours de l'année prochaine ; on aura alors effectué le règlement définitif des comptes en suspens entre les provinces d'Ontario et de Québec et le gouvernement fédéral depuis la confédération.

Il a donc été fait quelque chose au cours de l'année dernière.

M. BELL : Je vois dans les comptes fédéraux, que publient la Gazette du Canada, qu'il est fait mention d'une somme de deux ou trois millions de dollars par rapport aux comptes contestés des provinces. Cette somme doit-elle servir à solder les réclamations de la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si cette somme est inscrite, c'est parce que l'on est sur le point de régler ces comptes.

M. BARKER : Je lis ce qui suit à la page M—18 du rapport de l'auditeur général :

L. A. Audette, secrétaire-archiviste, cour de l'Echiquer, avance pour couvrir la part de dépense du gouvernement fédéral, $2,000.

Voilà une inscription bien vague et bien différente des autres où les noms des personnes et le chiffre des sommes à leur être payées sont séparément indiqués. Il semblerait ici qu'on a eu à effectuer un paie-

ment général de $2,000. Il est fortement à désirer qu'en ces matières, il soit tenu compte de tous les chefs de dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est M. Audette qui est chargé de recevoir les avances des mains du gouvernement fédéral; les gouvernements des provinces de Québec et d'Ontario versent leur part entre les mains de leurs fonctionnaires, et le tout passe ensuite à un fonds commun. Je présume que M. Audette doit fournir certains détails à l'auditeur général, mais je ne saurais donner de renseignements sur ce point. C'est ainsi, du reste, qu'on procède en cette affaire depuis nombre d'années.

Pour aider à payer le coût de la publication de documents par le " Canadian Mining Institute," $800.

M. BELL : Ce crédit est beaucoup moins élevé que celui de l'an dernier.

Le MINISTRE DES FINAINCES : Je crois que le crédit de l'an dernier a été voté en deux moitiés. Je connais bien l'objet de cette aide, mais je ne saurais dire si on a eu l'intention d'en diminuer le chiffre ou non. Je crois que le crédit figurait dans les deux budgets et qu'en le copiant on l'aura biffé du budget principal. Je vais m'enquérir de la chose, attendu que j'ignore si on a eu l'intention de le réduire.

Préparation et impression du dictionnaire Anglais-Micmac du Dr Rand, $748.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un petit volume que l'on est à préparer d'après le manuscrit d'un homme qui, de son vivant, s'est beaucoup occupé des Micmacs ; il a étudié leur langue au sujet de laquelle il a laissé des manuscrits. Cet ouvrage est préparé par M. Jeremiah Clarke, homme de lettres qui s'est fait une spécialité de ces sortes de sujets. Ce dictionnaire a été publié récemment, mais je ne l'ai pas encore vu.

M. CLANCY : Ce crédit est-il destiné au parachèvement de l'ouvrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est commencé depuis quelques années, et je crois qu'il est maintenant terminé.

M. KAULBACH : Ce travail ne m'est pas tout à fait inconnu ; je le crois très utile et destiné à rendre de grands services. Cette dépense me paraît sage.

Classement des anciennes archives du Canada dans le bureau du Conseil privé, $800.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici d'un crédit annuel que l'on vote depuis longtemps au Conseil privé.

Commission géologique—appointements, 43,-920.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a ici une augmentation de $1,350 qui se répartit comme suit : $50 à chacun des trente-cinq fonctionnaires, $1,150 ; premier commis et comptable, augmentation statutaire de $50 ; commis de deuxième classe, augmentation statutaire, $50 ; commis de seconde classe cadette, augmentation à M. McKinnon, $50 ; augmentation au gardien, $50. Toutes ces augmentations sont prévues par la loi.

M. HUGHES (Victoria): Si le ministre de l'Intérieur était ici, je lui ferais observer qu'il importe d'élever le chiffre des appointements des employés supérieurs de ce département. A ce propos, où en est rendue la question de la construction du musée géologique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le ministre des Travaux publics a l'intention de commencer la construction de ce musée dès cette année.

M. CLANCY : A-t-on choisi un emplacement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question est à l'étude. Mon collègue n'aimerait pas, je crois, faire connaître l'emplacement qu'il a en vue, et il a de bonnes raisons pour cela.

Remise à locomotives, atelier des machines, atelier de réparations, magasins, bureau à la Rivière-du-Loup, $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le chiffre de ce crédit était d'abord de $50,000 ; on en a déjà voté un cinquième. On estime que le coût des travaux auxquels ce crédit est destiné sera de $128,000. Il faut construire une remise à locomotives à quatre compartiments ainsi qu'une annexe dont le coût est estimé à $61,250, installer trois chaudières, $8,900, et des cendriers, $1,000 ; agrandir l'atelier des machines, $15,000 ; acheter d'autres terrains, $11,100 ; faire des travaux de drainage et construire l'aqueduc, $4,000 ; faire des excavations et des travaux de régalage, $5,000 ; construire des voies accessoires, $16,000 ; pour payer les ingénieurs surveillants, etc., $5,150. La dépense prévue pour cette année est de $50,000. Il restera encore à voter plus tard un autre crédit de $78,000.

M. WILSON : A-t-on fait quelque dépense l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous n'avions pas encore acquis le terrain.

M. CLANCY : L'a-t-on acheté depuis ?

Le MINISTRE DES FINANSES : Nous avons entamé des négociations qui, nous l'espérons, aboutiront à l'acquisition du terrain.

M. CLANCY : Ce terrain coûtera-t-il bien cher ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On pense qu'il coûtera $11,100 ; c'est du moins ce que prévoit l'ingénieur.

M. WILSON : A ce prix-là, on pourrait acheter une excellente ferme. De combien de terrain a-t-on besoin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le terrain en question est situé dans la ville de la Rivière-du-Loup, et ne saurait se comparer à une ferme. Pour $11,000, on n'achète pas grand terrain dans nos villes érigées en corporation.

M. HUGHES (Victoria) : Les ateliers de chemin de fer ne sont généralement pas situés dans le centre des villes Je crois savoir que ceux-ci seront construits à l'extrémité ouest de la ville, près de laquelle passe la ligne du chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont situés dans les limites de la ville.

M. CLANCY : Va-t-on acquérir le terrain à la suite de ce qu'on appelle des négociations amicales, ou après avoir recouru à l'arbitrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois avoir par devers moi un rapport où il est dit qu'on pourrait acquérir le terrain à un prix raisonnable. J'ignore si l'on a approuvé ce rapport. A l'heure qu'il est, il n'est pas question d'expropriation. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il vaut mieux, dans bien des cas, payer tout de suite un prix raisonnable que d'avoir recours à l'expropriation, qui coûte toujours cher, étant donné tous les frais qu'elle entraîne.

M. CLANCY : Et le gouvernement perd généralement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans un trop grand nombre de cas, je regrette de le dire, c'est lui qui est le perdant. Si on peut nous offrir le terrain à des conditions raisonnables, il sera sage de l'acquérir sans qu'il soit besoin de s'adresser à la cour de l'Echiquier.

M. CLANCY : Le seul inconvénient qu'il y a, c'est que le gouvernement a plus de latitude, de cette façon, pour favoriser un ami. Je ne veux pas insinuer par là que c'est ce qu'on se propose de faire dans le cas présent. Je conviens volontiers qu'il ne faut recourir à l'expropriation que dans les cas extrêmes. Ce mode de procédure coûtant fort cher, mieux vaut parfois payer un prix qui pourrait sembler trop élevé.

M. HUGHES (Victoria) : Maintenant que l'on doit construire le transcontinental, ces travaux sont-ils bien nécessaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement ; l'accroissement du trafic de l'Intercolonial les justifie amplement.

Remise à locomotives, etc., à la Jonction de la Chaudière, $40,000.

M. BARKER : L'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est destiné à solder les dépenses suivantes : remise à locomotives à dix-huit compartiments, Jonction de la Chaudière, dont le coût est de $44,200 ; construction de l'atelier des machines, chambre des chaudières, réparation des wagons et magasins, $8,000 ; installation de chaudières, $5,650 ; eau et combustible, $6,000 ; réservoir d'une capacité de 80,000 gallons d'eau, $4,500 ; garages dans la nouvelle cour, $20,000 ; régalage, ballast, etc., $8,000 ; installations relatives au charbon, aux cendres et au sable, $12,150; ingénieurs et inspecteurs, $4,465.75 ; soit un total de $112,965.75.. En 1902-3, nous avons payé de ce chef, $39,465.75 ; il nous faut encore $83,500. Nous demandons aujourd'hui $40,000, le reste sera compris dans le budget supplémentaire.

M. HUGHES (Victoria) : Etablit-on une nouvelle cour à cet endroit, ou transporte-t-on à Lévis les installations qui s'y trouvent déjà ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une cour à la Jonction de la Chaudière, mais pas de bâtiments ; on s'était proposé d'y construire une remise à locomotives. La Jonction de la Chaudière est située tout près de l'endroit où l'on projette de construire un nouveau pont.

M. HUGHES (Victoria) : Va-t-on faire disparaître la cour de Lévis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais on ne s'en servira probablement pas autant que par le passé.

M. BARKER : Le ministère a-t-il recherché si le nouvel état de choses qui devra résulter de la construction du transcontinental justifiera toutes les dépenses qu'on fait à la Rivière-du-Loup, et s'il ne vaudrait pas mieux en reporter une partie à la Jonction de la Chaudière ? Il me semble que la construction de la ligne de Moncton aura pour effet d'augmenter l'importance de la Jonction de la Chaudière et de diminuer d'autant celle de la Rivière-du-Loup.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Jonction de la Chaudière va acquérir plus d'importance, et nous demandons un crédit destiné à la construction d'une remise à locomotives et à de nouvelles installations dans la cour ; mais nous ne croyons pas que le nouveau chemin de fer ait pour effet de diminuer le trafic de l'Intercolonial ; nous estimons, au contraire, que ce dernier fera plus d'affaires lorsque le nouveau chemin de fer sera ouvert à l'exploitation.

M. BARKER : Le ministre verra qu'en faisant de la Jonction de la Chaudière un point central, on changera les conditions de certains autres endroits qui, comme la Rivière-du-Loup, n'auront certainement plus besoin d'installations aussi considérables par rapport aux locomotives.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces deux endroits sont fort éloignés l'un de l'autre.

M. BARKER : C'est vrai, mais il n'est pas d'usage que les remises à locomotives ne

soient séparés que par une distance de quelques centaines de milles. Ces deux crédits ont été inscrits longtemps avant que l'on eût songé au transcontinental. Il me paraît assez évident que ce n'est qu'en avril dernier qu'on a pensé à construire un nouveau chemin de fer ; c'est pourquoi je me permets de faire observer à l'honorable ministre qu'il serait peut-être sage de ne faire ces dépenses qu'en un seul endroit au lieu de deux.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai posé une question dans ce sens à l'honorable ministre par rapport à la Rivière-du-Loup, mais la réponse badine qu'il m'a donnée me porte à croire que, dans son esprit, le chemin ne sera jamais construit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas de mon pouvoir d'empêcher mon honorable ami de se tromper.

M. BARKER : J'affirme que le nouvel état de choses pourra avoir pour effet de rendre absolument inutiles des travaux projetés depuis deux ans. Si l'honorable ministre entend construire un chemin de fer qui se rendra à Moncton, ce serait peut-être une folie que de faire des dépenses décidées depuis deux ans. Il me semble que l'on devrait remettre la question à l'étude.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je puis dire, c'est que l'ex-ministre des Chemins de fer a jugé ces dépenses nécessaires, et comme nous sommes convaincus que le nouveau chemin de fer n'aura pas pour effet de diminuer le trafic de l'Intercolonial, je ne vois pas pour quelle raison je devrais demander la réduction de ces crédits.

M. HUGHES (Victoria) : Sont-ils destinés à la construction de locomotives, ou simplement à l'érection de remises pour ces dernières ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont destinés à la construction d'une remise à 18 compartiments et de petits ateliers de réparation.

M. BARKER : On a décidé de faire ces dépenses longtemps avant que l'on eût songé à construire un chemin de fer devant aboutir à Moncton. Je voudrais savoir si, depuis que l'on caresse ce nouveau projet, le ministère des Chemins de fer et Canaux a remis cette question à l'étude, car, aux yeux de tous les membres du comité, il est évident que le nouvel état de choses peut avoir pour effet de rendre absolument inutiles des travaux que l'on a décidés depuis deux ans de faire exécuter dans un rayon de 100 à 200 milles de Québec. Il me semble que le ministre ferait bien de remettre la question à l'étude avant de demander l'adoption de ces crédits. On se propose de dépenser $112,000 en un endroit et $128,000 en un autre : or, il ne convient pas de voter d'aussi fortes sommes à la légère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je croyais comme l'honorable député que la nouvelle ligne dût nuire à l'Intercolonial, je partagerais sa manière de voir, mais comme nous sommes convaincu qu'il n'en sera rien, je ne puis lui donner d'autre réponse que celle que je lui ai donnée.

Accroissement de commodités à Saint-Jean, N.-B., $84,800.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à des travaux dont le coût est fixé à $11,000. Le budget principal comprend un crédit de $84,800 ; le reste du montant requis sera inscrit au budget supplémentaire. Ce crédit est destiné à la construction d'une remise à locomotives à 18 compartiments et d'un atelier des machines. L'entreprise a été adjugée à MM. Flood et Bates, de Saint-Jean, à raison de $71,925. En 1902-03, il a été payé $30,567.56, de sorte qu'il reste encore à payer $41,355.

M. CLANCY : Il y a là un item de $3,000 pour travaux d'ingénieurs et d'inspecteurs. Ces travaux ne sont-ils pas faits par le personnel du ministère ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'item comprend une partie des appointements de l'Ingénieur en chef préposé à la construction. Il faut avoir recours à des ingénieurs du dehors pour surveiller les travaux.

M. CLANCY : Les appointements des ingénieurs sont-ils proportionnés aux travaux divers dont ils sont chargés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ingénieurs reçoivent des appointements fixes qui sont portés au compte de ces travaux dans une juste proportion.

M. BARKER : N'est-il pas possible qu'il se glisse quelque erreur, et que ces différents item soient plus élevés qu'ils ne devraient être ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ingénieur en chef m'assure que tous ces montants sont inscrits à bon droit et qu'ils n'excèdent pas le chiffre des appointements fixés.

M. BARKER : Si l'ingénieur en chef est sûr de cela, je n'ai plus rien à dire. Ces montants n'excèdent donc pas le chiffre des appointements des ingénieurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BARKER : On a demondé l'année dernière un crédit de $90,500 dont $30,500 étaient à voter de nouveau, et je crois qu'on a dépensé $60,000 au cours du dernier exercice.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après mes données, on n'a dépensé que $30,567.

M. BARKER : Mais il semble que ce n'est pas à $111,000, mais bien à $166,000 que s'élèvent les dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a raison ; le chiffre total des dépenses excédera de beaucoup $111,000. Nous avons encore besoin de $111,000 et ce montant ne comprend pas la dépense du dernier exercice. Il faudra ajouter à cela les $94,000 dépensés l'année dernière, ce qui portera à un peu plus de $200,000 le coût des travaux.

M. FOWLER : A-t-on demandé des soumissions pour ces travux ? MM. Flood et Bates sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a demandé des soumissions.

M. FOWLER : La soumission de ces messieurs était-elle la plus basse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Accroissement de commodités à Halifax, $83,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à accroître les accommodations à Halifax et surtout dans le voisinage de Richmond. Le chemin de fer s'y trouve fort à l'étroit, et bien que cette question soit depuis longtemps à l'étude, il n'a pas été possible, jusqu'à présent, d'en arriver à une solution quelconque. Il y a fort peu de terrain disponible, et il va falloir s'en procurer en dehors de la ville. Nous ne croyons pas qu'il soit utile de dire dès à présent où se trouve le terrain que nous avons l'intention d'acquérir.

M. FOWLER : Vous ne l'avez pas encore acheté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOWLER : Qu'a-t-on fait du crédit de $143,000 que l'on a voté à la dernière session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit devra rester en suspens.

M. HUGHES (Victoria) : Je me permettrai de faire une observation à l'honorable ministre au sujet de l'importance que devra prendre Halifax dans un avenir prochain. Tous ceux qui connaissent cette ville n'ignorent pas qu'il n'est guère possible d'y agrandir les quais d'une manière bien sensible ; je demanderai donc au ministre de rechercher s'il ne conviendrait pas d'assurer l'agrandissement du port en pénétrant un peu plus à l'intérieur.

Le crédit reste en suspens.

Améliorations à Sydney-nord, $10,400.

M. LEFURGEY : Quelles améliorations fait-on ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les améliorations auxquelles ce crédit est destiné devront coûter $33,000, et se répartissent comme suit : Dépense relative au quai, y compris le dragage, l'agrandissement des hangars à marchandises, la pose de nouvelles voies, les travaux d'ingénieurs, etc., $13,000 ; dépense relative à la station, y compris le quai de chargement, le hangar à marchandises, de nouvelles voies de garage, etc., $20,000. Le budget principal comprend un crédit de $13,000, et le budget supplémentaire en contiendra un autre de $20,000.

M. FOWLER : Vous avez dépensé $40,000 l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cela s'ajoute aux dépenses des années précédentes. Le crédit de 1902-3 était de $40,000, et il n'a été dépensé que $29,293 ; de sorte qu'il reste un peu plus de $10,000 qui n'ont pas été dépensés, et qu'il s'agit en somme d'un crédit à voter de nouveau.

M. FOWLER : C'est-à-dire que la dépense se chiffrerait, en tout, à $63,000?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOWLER : Qu'a-t-on fait?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les améliorations comprennent l'agrandissement —60 pieds de large et 200 pieds de long—du quai de l'Intercolonial, ainsi que la construction de hangars à marchandises et de voies indispensables.

M. CLANCY : Ces crédit serviront-ils à compléter les travaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES FINANCES : La construction du quai a été donnée à l'entreprise. Les travaux de creusement sont faits par les dragueurs du gouvernement.

M. LEFURGEY : Quelle décision a-t-on prise par rapport à la construction d'une nouvelle station à Sydney?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il y a bientôt quatre mois qu'il a été voté un crédit destiné à la construction d'une station à Sydney.

M. BARKER : Quel est le prix de revient du dragage?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais fournir ce renseignement à l'instant même, mais je le donnerai un peu plus tard.

M. CLANCY : Quel est le montant nécessaire pour le dragage, et quel est celui qu'on destine à la construction du quai?

Le MINISTRE DES FINANCES : On estime que le dragage coûtera $4,000, l'agrandissement des hangars à marchandises, $3,000, les voies de garage, $3,000 ; le reste du crédit servira à l'amélioration du quai de la gare et à d'autres travaux.

M. KAULBACH : Puis-je demander à l'honorable ministre s'il va tenir compte des demandes pressantes que je lui ai faites en

différents temps au sujet des travaux de dragage qu'on doit faire dans le port de Lunenburg, la rivière La Have et le port de la baie Mahone ? Quand j'entends dire qu'il se fait du dragage à Sydney et en certains autres endroits de la province, tandis qu'il n'en est point fait aux trois endroits que je viens d'indiquer et qui en ont un besoin pressant, force m'est de penser que les intérêts du pays ne sont pas surveillés comme ils devraient l'être. Ces travaux, il y a longtemps qu'on aurait dû les faire exécuter. L'honorable ministre peut-il me promettre qu'on s'y mettra bientôt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'aimerais pas faire de promesse que je ne pourrais tenir.

Construction d'un tronçon de chemin de fer depuis la station de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai sur le Saint-Laurent, $21,600.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est l'objet de ce crédit?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à la construction d'un chemin de fer qui aboutira à l'endroit d'où part le bateau qui traverse à la Malbaie. Il s'agit d'un nouveau tronçon dont la construction a été accueillie avec la plus grande faveur.

M. FOWLER : Qu'en avait-on besoin?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne sert qu'à accommoder le public.

M. FOWLER : Quelle en est la longueur?

Le MINISTRE DES FINANCES : De six milles et demi. Il coûtera $100,000 en chiffres ronds.

M. BARKER : C'est bien cher pour un tronçon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été construit par voie d'adjudication.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'est qu'à quarante pieds au-dessus du niveau de la mer. Il n'était pas nécessaire, ce me semble, de construire un chemin de fer jusque-là. Y a-t-il par là dautres ports vers lesquels il faudra diriger d'autres embranchements?

M. BARKER : L'entreprise a-t-elle été adjugée à la verge ou "en bloc"?

Le MINISTRE DES FINANCES : Conformément à la loi.

Accroissements de commodités à Moncton,

M. BARKER : Ce crédit servira-t-il à compléter les travaux qu'on fait exécuter à Moncton? On nous demande des crédits tous les ans, et toujours on nous assure que c'est la dernière fois.

M. EMMERSON : Grâce à ces travaux, on a pu produire cette année quatre locomotives, les seules u'on ait fabriquées depuis longtemps, et on dit que ce sont les meilleures de l'Intercolonial.

M. BARKER : Je n'objecte rien à l'agrandissement des ateliers, mais je voudrais savoir si le présent crédit va nous faire voir la fin des dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il va servir à compléter les travaux désignés sous cette rubrique, mais cela ne veut pas dire qu'on n'en entreprendra pas d'autres. Cette somme ne permettra pas de compléter tous les travaux actuellement en voie d'exécution. Le coût prévu des travaux est beaucoup plus considérable que cela, et il faudra demander plus tard un autre crédit de $294,000. On estime que les travaux devront coûter $297,000. Après avoir voté cette somme et terminé ces travaux, d'autres améliorations s'imposeront par rapport auxquelles un crédit important sera nécessaire.

M. LEFURGEY : Je conseillerais à l'honorable ministre de corriger ses chiffres, car il se pourrait, advenant le cas où le Grand Tronc se rendrait jusqu'à Moncton, que nous ne fussions pas obligés de faire cette dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous craignons que lorsque le Grand Tronc se rendra là, la propriété immobilière n'acquière une valeur telle qu'il soit difficile d'acheter le terrain dont on aura besoin.

Pour munir des voitures à voyageurs de vestibules, $10,000.

M. HUGHES (Victoria) : Les voitures à voyageurs et à marchandises sont-elles toutes munies de freins pneumatiques et d'attelages nouveaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas toutes, mais cette réforme est en voie d'accomplissement.

Habitation pour l'agent à la Rivière-à-l'Anguille, $1,440.

M. BARKER : Cette station est-elle de quelque importance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit représente le coût total de l'habitation. Comme le chef de gare de la Rivière-à-l'Anguille peut difficilement trouver à se louer une maison, nous avons jugé à propos de lui fournir un logement.

M. FOWLER : Ne fournit-on pas le logement à tous les chefs de gare ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas de règle, mais nous le faisons en nombre d'endroits.

M. FOWLER : Ils ont leur logement dans la station.

Le MINISTRE DES FINANCES : La station est parfois trop petite pour cela.

Une VOIX : Où est situé la station de la Rivière-à-l'Anguille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Près de Daihousie, province du Nouveau-Brunswick.

M. EMMERSON : Cette station accommode la population de la région circonvoisine.

M. FOWLER : Depuis Saint-Jean en montant, je ne connais pas de chef de gare qui soit logé dans la station. Les chefs de gare de Moncton et Saint-Jean habitent les stations dont ils ont la garde.

M. EMMERSON : Pas à Moncton.

M. FOWLER : Le chef de gare de Saint-Jean habite la station, et il en est de même pour tous les autres chefs de gare de la ligne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas pour tous.

Accroissement de commodités à Amqui, $4,000.

M. BARKER : Quel est l'objet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est destiné à la construction d'une nouvelle station et d'une habitation dont le coût sera de $3,700, à l'agrandissement du hangar à marchandises et à d'autres commodités.

M. FOWLER : Où se trouve cette station?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans la vallée de la Métapédia, province de Québec.

M. FOWLER : L'agent habite-t-il la station ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La station et l'habitation seront comprises dans le même édifice.

M. BARKER : L'agent général du chemin a-t-il conseillé de faire ces travaux-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis assurer mon honorable ami qu'il n'est point ici de crédit que le gérant général n'ait recommandé.

M. BARKER : Le présent crédit a-t-il été inscrit sur la demande du gérant général, ou l'a-t-il approuvé après que quelqu'un en eût demandé l'incription ? Est-il venu de son plein gré demander la construction de cet édifice à l'endroit en question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas l'origine de l'affaire, mais je sais bien que le gérant général a donné son approbation à chacun de ces item.

M. FOWLER : Dans quel comté se trouve cette station ?

M. TALBOT : Dans le comté de Rimouski, dans un district où se trouvent de nombreuses scieries et où il se fait un important commerce de bois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est destiné que $3,700 à la construction de la station et de l'habitation ; il faudra en outre construire un hangar à marchandises.

M. FOWLER : Je ferai observer qu'il est devenu nécessaire d'accroître les commodités dans la ville de Sussex où, j'en donne ma parole, l'Intercolonial fait plus d'affaires en un mois qu'il n'en fait à Amqui en deux années, et où l'on voit cependant une vieille station branlante, dont la construction remonte aux premiers jours de l'Intercolonial, et qui est une vraie honte pour ce dernier. Je ne m'oppose pas à ce qu'on fasse de fortes dépenses, car je désire ardemment qu'on fasse de l'Intercolonial un chemin de fer de premier ordre ; c'est, à mon sens, ce qu'on devrait et ce que l'on est en train de faire. Mais qu'on me permette de dire un mot en faveur de cette station, la plus importante qu'il y ait entre Saint-Jean et Moncton : elle est dans un état pitoyable, le hangar à marchandises tient à peine debout, et la remise à locomotives est une honte. Si je me rappelle bien, l'honorable ministre m'a promis de construire une nouvelle remise à locomotives

Le MINISTRE DES FINANCES : Suis-je allé aussi loin que cela ?

M. FOWLER : Sans doute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me croyais plus prudent que cela.

M. FOWLER : L'honorable ministre était en frais de générosité lorsqu'il a promis de construire une nouvelle remise à locomotives à Sussex. A la suite de l'incendie qui a détruit l'ancienne remise, on a construit un abri grossier pour les locomotives.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si j'ai dit cela, je le ferai. Je me souviens que l'honorable député a déjà soulevé la question et que j'ai promis de m'en occuper.

M. FOWLER : Vous avez promis de construire une nouvelle remise à locomotives.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je tiendrai tout ce que j'ai promis de faire.

Accroissement de commodités à Sainte-Flavie, $95,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici quelques-uns des détails de ce crédit : terrain additionnel, $1,000 ; nouveau hangar à houille et chevalets, $8,000 ; remise à 12 compartiments pour locomotives et annexe, $50,000 ; nouveau réservoir à eau et fondations, $4,500 ; bureaux du contremaître, $2,500 ; cendriers, $3,000 ; ingénieurs surveillants, annonces, etc., $5,000.

M. HUGHES (Victoria) : Fait-on disparaître les anciennes remises à locomotives, ou n'en construit-on de nouvelles que pour faire plus de place?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les nouvelles locomotives étant beaucoup plus grosses que les anciennes, ne peuvent pas entrer dans les vieilles remises, dont on se servira pour d'autres fins. On ne les démolira pas. Tous ces travaux sont exécutés par voie d'adjudication. Ce crédit suffira pour compléter les travaux.

Pour améliorer le service de passage d'eau au détroit de Canso, $11,000.

M. BARKER : Quelle est la nature de ce service?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit est destiné à des installations électriques à Mulgrave et à la Pointe-Tupper, ainsi qu'à l'éclairage des quais aux deux extrémités du bateau passeur.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre demandera-t-il quelque crédit par rapport à la construction d'un pont au-dessus du détroit de Canso?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; une compagnie a été civilement instituée à cet effet.

M. HENDERSON : Il en coûterait moins de $11,000 pour installer dans une ville de la province d'Ontario des appareils d'éclairage à l'électricité pouvant éclairer toute la ville.

M. HACKETT : Comment fonctionne le nouveau steamer " Scotia " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'une façon tout à fait satisfaisante, d'après les rapports reçus.

Accroissement de commodités à Truro, $60,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à la construction d'une nouvelle remise à locomotives et d'autres édifices nécessaires s'y rattachant, ainsi qu'à la construction et au nivellement de certains tronçons de chemin.

M. GOURLEY : Je dirai au ministre que l'été dernier nous avons eu beaucoup de difficultés avec les autorités du chemin de fer. En faisant des améliorations aux rues au nom de la municipalité, on a trouvé qu'une grande étendue de terrain, à laquelle on avait donné le nom d'Esplanade, appartenait à la compagnie. On a cherché à abaisser le niveau de ce terrain au-dessous de celui de la ville et l'on a créé là un bourbier. Si la ville élève le niveau des rues en général il faut aussi que celui de l'Esplanade soit élevé, afin que tous les bourbiers disparaissent. Par un temps humide il est impossible de se rendre à la ville sans avoir à traverser de ces bourbiers-là. La ville pensait que le terrain en question lui appartenait et elle avait l'intention de le remettre en bon état, mais la compagnie s'en est prétendue propriétaire à l'exclusion de la municipalité. Les autorités municipales m'ont demandé de porter ce fait à la connaissance du ministre et de le prier de faire des démarches pour asseurer à l'Esplanade le niveau nécessaire. Est-ce que ce crédit comprend de quoi pourvoir à la construction d'une remise à locomotives ou d'une nouvelle gare?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Le projet d'améliorations comporte une dépense de $233,000. Nous prendrons sur cette somme $75,000 pour l'exercice courant et il faudrait décider à une autre session ce que nous ferons de la différence.

M. GOURLEY : Ce crédit comprend-il de quoi pourvoir à la construction d'une nouvelle gare et d'une remise à locomotives ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas à la construction d'une nouvelle gare, mais d'une nouvelle remise à locomotives et d'autres édifices s'y rattachant nécessairement.

M. GOURLEY : Il faut une nouvelle gare à cet endroit-là, la gare actuelle ne convenant pas du tout à la ville.

M. BARKER : Quels travaux se propose-t-on de faire là?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nouveau terrain, y compris édifices, $12,000 ; creusage et nivellement, $45,000 ; drainage, $2,000 ; approvisionnement d'eau, $9,500 ; cour à ballast, $1,500 ; remise à locomotives, comprenant 20 compartiments, $95,000 ; installations de chauffage, $6,000 ; de bouilloires, $9,000 ; de conduites, $4,500 ; pour manutention du charbon, $17,000 ; inspection des machines et annonces, $21,200.

M. GOURLEY : Ces $45,000 sont-ils destinés au nivellement de l'esplanade ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, il va falloir mettre tout le terrain en bon état.

M. GOURLEY : Dans ce cas, on aura satisfait aux exigences de la ville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Grâce à cet octroi généreux, Truro va pouvoir fleurir.

M. GOURLEY : A présent, je voudrais avoir quelques renseignements au sujet de la construction d'une gare. La gare actuelle n'est ni plus ni moins qu'une vieille boîte ; elle est bien loin de faire honneur à la ville, qui est en voie de progrès et dont la population a besoin d'une gare nouvelle. Je crois qu'on l'a promise ou qu'il y a eu entente à ce sujet avec le ministre des Chemins de fer. S'il ne peut la faire construire maintenant, je veux qu'il nous la promette pour l'année prochaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis faire de promesse.

M. EMMERSON : S'il vous promet de construire une gare à Truro, il faut qu'il me promette d'en construire une à Sackville; il en est encore plus besoin là qu'à Truro.

M. GOURLEY : Je crois que nous avons tous besoin de nouvelles gares. Pour moi, je me suis engagé à faire mettre l'Intercolonial en aussi bon état que le meilleur chemin de fer de la province d'Ontario.

Améliorations à la station du Petit-Métis et déviation du chemin public, $3,200.

M. HACKETT : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour faire transporter la gare du côté du chemin qui se trouve le plus rapproché de la rivière et pour faire construire un chemin qui se raccordera avec le chemin actuel à un certain point entre le passage à niveau du chemin et le village ; ainsi, on aura réduit d'un demi mille la distance qu'il y a entre la gare et le village, et il ne sera pas nécessaire de traverser le chemin de fer.

M. FOWLER : Pourquoi mettriez-vous à la charge du pays les frais de déviation de ce chemin public ? D'ordinaire, c'est la municipalité qui est appelée à payer pour cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfois c'est le pays, afin de rendre les chemins de fer plus sûrs et d'écarter tout danger des passages à niveau.

M. FOWLER : Ces travaux-là ne sont-ils pas destinés à protéger le public qui voyage le long du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les autorités du chemin de fer sont tenues de protéger le public voyageur. Quand à nous, nous devons écarter tout danger des passages à niveau du chemin de fer.

M. FOWLER : Quelle partie de cette somme de $4,000 se propose-t-on de consacrer à la déviation de ce chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les détails.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que par ce moyen, vous allez éviter de traverser le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que nous voulons.

M. HUGHES : La voie publique traverse-t-elle le chemin de fer actuellement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HUGHES : Et par ce moyen vous allez pouvoir vous dispenser d'un signaliste ?

M. FOWLER : On ne tient pas de signalistes aux endroits où sont situés les passages à niveau. Il y a un passage à niveau au centre de la ville où je demeure et on n'y voit ni barrières ni signalistes.

M. EMMERSON : Vous avez un sémaphore breveté ?

M. FOWLER : Mais il n'empêche pas le public de se rendre sur la ligne.

M. EMMERSON : Il l'avertit de l'approche des trains.

M. FOWLER : Si nous avions à dévier un chemin il nous faudrait faire ces travaux à nos frais et non aux frais du pays. Je crois qu'il conviendrait d'appliquer cette règle sur tout le parcours de l'Intercolonial. Je voudrais savoir quelle partie de cette somme on destine à la déviation de ce chemin public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le crédit ne comprenant que $4,000, les travaux relatifs à la déviation ne pourront coûter bien cher.

M. FOWLER : Des travaux de ce genre ne devraient jamais coûter cher.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il arrive fort souvent qu'on dévie un chemin pour éviter un passage à niveau.

M. FOWLER : Ce n'est pas une compagnie de chemin de fer qui se charge de cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, cela s'est vu.

M. EMMERSON: C'est arrivé au Nouveau-Brunswick. Le Canada-Est a dévié les voies publiques de la vallée de Tobique.

M. HUGHES (Victoria) : Le chemin de fer suit cette vallée, et il y avait là des routes carrossables avant qu'il se fût construit des chemins de fer.

M. FOWLER : C'est un cas tout différent. Ici, c'est une voie publique qui se rend jusqu'au chemin de fer ; vous la déviez et vous payez les frais de ces travaux.

M. EMMERSON : On peut en dire autant du Canada-Est.

M. FOWLER : S'il est nécessaire de dévier le chemin parce qu'on construit un chemin de fer, le cas est bien différent.

M. HACKETT : M. le président, avant que vous déclariez ce crédit adopté je voudrais dire un mot au sujet de la construction d'un chemin par le gouvernement dans l'Ile du Prince-Edouard. Cette province a construit ses chemins de fer sans l'aide du gouvernement. Il y a quelques années lorsqu'il fallut ouvrir une voie publique conduisant à une gare le gouvernement ne nous a pas accordé un sou, il nous a fallu tout payer nous-mêmes. Aujourd'hui le gouvernement consacre $4,000 à la déviation d'un chemin public au Petit-Métis. Je proteste contre cela au nom de ceux que je représente ici et qui ont eu à payer eux-mêmes pour leurs propres chemins.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a-t-il un plan des travaux qui doivent se faire dans cet endroit?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'apprends que depuis plusieurs années il règne beaucoup d'agitation au sujet de ce passage à niveau et qu'on a voté $5,000 pour pratiquer un passage en dessous du chemin de fer. Cependant, pour certaines raisons, on n'a pas fait les travaux.

M. FOWLER : Pourquoi ce passage est-il beaucoup plus dangereux que ceux qu'il y a au milieu des villes?

Le MINISTRE DES FINANCES: Tous les passages à niveau sont plus ou moins dangereux, mais quelques-uns le sont plus que d'autres, à cause des courbes et des rampes.

Un passage à niveau situé près d'une courbe où le train arrive tout à coup en sortant de derrière une éminence, est toujours très dangereux. En outre, la pente qu'il y a à cet endroit est une des plus raides que l'on puisse trouver sur ce chemin.

M. FOWLER : Est-elle près d'une courbe?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, mais elle est très raide.

M. HUGHES : L'honorable ministre a déclaré, il y a un instant, qu'on doit employer ce crédit à la déviation d'un chemin, afin qu'il ne traverse pas le chemin de fer à niveau, et maintenant il nous dit que c'est afin d'adoucir une pente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. HUGHES : Quel est le degré de la rampe à cet endroit?

Le MINISTRE DES FINANCES : Soixante-trois pieds au mille, à ce que me dit l'ingénieur en chef.

M. HUGHES (Victoria) : C'est à cet endroit-là que se trouve la pente la plus raide de tout le chemin? Si l'honorable ministre consacrait ces $4,000 à réduire le degré de cette pente il rendrait au pays un service beaucoup plus grand.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que la déviation du chemin va coûter environ $1,500.

M. FOWLER : Est-ce parmi les détails que vous avez?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. C'est le renseignement qu'on m'a donné.

M. FOWLER : Que vous a donné l'ingénieur en chef?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOWLER : Il y a renseignements et renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le sais, mais je ne peux me fier à celui-là.

M. FOWLER : Le ministre peut le croire, mais il nous faudrait, à nous, des renseignements plus précis que la parole de quelqu'un qui se tient derrière le ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'oppose pas à ce que cet item soit laissé en suspens si on le désire.

M. FOWLER : Je demande qu'il soit laissé en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la bonne heure.

L'item est laissé en suspens.

Pour achat d'une machine à scier les rails, $1,150.

M. BARKER : Je ferai remarquer qu'on ne devrait pas inscrire au compte du capital le prix d'achat de machines de ce genre. Le ministre inscrirait bientôt à ce compte le prix d'achat d'un godendard. Ce sont là des accessoires achetés pour un chemin de fer qui existe depuis cinquante ans, et il ne faudrait pas les inscrire au compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est de l'outillage additionnel.

M. BARKER : Vous pourriez tout aussi bien inscrire au compte du capital le prix d'achat d'un seau à l'eau comme outillage additionnel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ferais peut-être bien de l'y inscrire à ce titre, s'il n'y en avait pas encore.

M. BARKER : Ah, bah !

M. CLANCY : S'il survient une difficulté, dans certains cas, sur la question de savoir s'il faut faire une inscription au compte du capital ou à celui du revenu, qui doit décider le point en litige?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le fonctionnaire de Moncton qui a préparé cette estimation ; le ministre la contrôle et il en est responsable.

M. CLANCY : C'est le ministre qui en fait ensuite la classification?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont les fonctionnaires, mais le ministre la contrôle et en est responsable.

M. CLANCY : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Je suppose qu'on soumet d'abord au ministre un exposé des travaux à faire et de ce qu'ils devront coûter et qu'il s'agit ensuite de savoir si on inscrira cela au compte du capital ou à celui du revenu. Je ne puis m'imaginer qu'il appartienne aux fonctionnaires qui sont là-bas de dire à quel compte il faut inscrire cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourtant ils disent à quel compte cela devrait être inscrit, et l'inscription se fait comme ils le conseillent. Naturellement, c'est le ministre qui est responsable.

M. BARKER : Je me rappelle avoir lu il y a quelques années, qu'on avait inscrit au compte du capital le prix d'un fauteuil de bureau qui se trouvait dans une vieille gare de l'Intercolonial. On devrait prendre soin de bien inscrire au compte du capital ou des frais d'exploitation ce qui doit y paraître.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si ce fauteuil s'était trouvé dans une nouvelle gare, il n'y aurait peut-être pas à redire à cette inscription.

M. BARKER : Mais j'ai dit que c'était une vieille gare, et c'est ce qui m'a amené à parler de l'inscription d'un seau à l'eau au compte du capital. Naturellement, chaque dollar inscrit à ce compte-là peut contribuer à démontrer qu'il y a eu excédent sur les frais d'exploitation ; mais ce n'est pas

ainsi que procéderait une compagnie ordinaire.

M. HUGHES : Mais cette chaise-là pouvait bien être la première qu'on eût installée dans cette gare, et jusque-là, le chef de gare pouvait bien n'avoir eu qu'un tabouret.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $653,440.

M. BARKER : Je suis d'avis que nous devrions nous arrêter ici.

M. LEFURGEY : Je voudrais qu'on expédiât deux ou trois autres item, car je serai peut-être absent lorsqu'il en sera question de nouveau.

M. BARKER : Le deuxième item étant de $750,000, on ne saurait en décider à la hâte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis disposé à continuer ou à ajourner, selon que les honorables députés le désireront.

L'honorable M. HAGGART: La discussion de ces item ne devant pas durer longtemps, il vaudrait mieux lever la séance dès à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme vous le voudrez.

M. LEFURGEY : Je voudrais qu'on s'occupât maintenant de quelques-uns des item de peu d'importance.

M. EMMERSON : Si nous devons discuter des item sans les adopter, nous ferions mieux d'attendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations.

M. REID (Grenville) : Je tiens à dire, avant que le comité lève sa séance, que j'aurai certaines remarques à faire au sujet des item 91 et 92, relatifs à la construction d'un barrage dans le chenal des rapides des Galops, côté nord. Le ministre sait que je me suis opposé à la construction de ce barrage parce qu'il formait partie de ce nouveau chenal. Certains navigateurs à qui j'en ai parlé prétendent que la construction de ce barrage va réparer le dommage considérable qui a été causé à cette voie fluviale en creusant ce chenal et en faisant ainsi baisser l'eau en amont de l'île. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à présent à la construction de ce barrage. Je crois qu'elle aura pour effet de faire remonter l'eau à son niveau normal d'autrefois. Pour ce qui est du creusage des rapides, l'honorable ministre voudra bien se rappeler qu'on a accordé l'entreprise à raison de $425 par jour pour le dragueur et le remorqueur. On pense que par suite de la construction de ce barrage le courant ne serait plus aussi fort. J'exprime cet avis afin que le ministre intérimaire et le sous-ministre puissent y réfléchir. Si le gouvernement permet la construction de ce barrage elle s'effectuera cet automne et on sera à même de constater si elle a pour effet d'arrêter l'eau.

Dans l'affirmative, le gouvernement pourra faire faire le dragage à beaucoup meilleur marché que si le courant se maintenait. Je crois vraiment que si l'on construit ce barrage, le gouvernement jugera qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre l'exécution de travaux au moyen desquels il s'agirait de couper le chenal. Je déclare en toute sincérité que tout cela est fort malheureux, et je conseillerai au gouvernement de tenir à cet égard la conduite que tiendrait un homme d'affaires. La saison est trop avancée pour qu'on puisse effectuer beaucoup de dragage cette année. Je suis donc d'avis que l'on biffe le crédit destiné aux travaux dont je viens de parler, et si, après avoir construit le barrage, on croit devoir poursuivre l'exécution de ces travaux-là, on profitera de la prochaine session pour demander un crédit à cette fin. Pas n'est besoin de se hâter, il y a déjà un magnifique chenal à l'endroit même où se poursuit actuellement l'exécution des travaux. Je demeure non loin de là et je sais par conséquent ce qui en est. Si le ministre intérimaire et le sous-ministre veulent bien se donner la peine de réfléchir à ma proposition, ils finiront par la trouver juste et raisonnable. Cette proposition, j'ai cru devoir l'émettre dès maintenant, afin que le ministre intérimaire soit absolument libre de l'étudier jusqu'à ce qu'il s'agisse de discuter la question qui y a donné lieu.

Il est fait rapport au sujet de certaines résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. HUGHES (Victoria) : Certains de mes collègues me suggèrent de demander quelle tâche nous est réservée pour demain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois savoir qu'on proposera demain la troisième lecture du bill relatif au chemin de fer transcontinental national.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 50 du soir.

INDEX

TROISIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Bil (n° 235), Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 12960 ; amendement, 12961, rejeté, 12961 ; pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.

Deseronto, édifice public (sub.) 13380.

Picton, édifice public (sub.) 13380 et suiv. ; bureau de poste (observ.) 13403.

Rossland, dépôt d'armes (sub.) 13401.

Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 13402.

Anderson, M. J. G., nomination (int.) 13648.

Ficelle d'engerbage, inspection (int.) 14989.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6705.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10611.

ARCHAMBAULT, Joseph Eloi (Berthier) :

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, (débat) 10335,

AVERY, Melzar (Addington) :

Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4259 et suiv.

Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4876.

Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5650.

Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11865 et suiv.

Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13619 et suiv.

Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (int.) 14296.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 454 ; 2e l., 646 ; 681 ; 874 ; 1558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapp. de ce comité, (débat) 6829.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10430.

Canal de Chambly, percepteur (int.) 12750.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 442 et suiv.

Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 851.

BARKER, Samuel—*Suite.*

Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 932 ; 14717 et suiv.

Rideau Hall, divers (sub.) 1026.

Bill (n° 66) représentation dans la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1278.

Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1379.

Burlington, chenal, quai (sub.) 1404.

Wendover, quai (sub.) 1485

Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2491.

Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2679 et suiv. ; 3690 et suiv. ; 3857 et suiv. ; 3970 et suiv. ; 4025 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 5433 ; 5759 et suiv. ; 5874 et suiv. ; 5963 et suiv. ; 6277 et suiv. ; 6387 ; 6422 ; 8387 ; amend. du Sénat, 14140 ; 15062.

Dragueurs, réparations (sub.) 2705.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurise (sub.) 2780.

Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2804.

Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2812 et suiv.

Etudes et inspections (sub.) 2817.

Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv.

Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3008.

Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hypothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton (observ. sur mot. pour 1ère l.) 3516.

Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3800 et suiv. ; améliorations à Sydney (sub.) 3829 et suiv. ; aménagements à Lévis, 3836 et suiv. ; wagons et locomotives (int.) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int.) 4602 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière 12847 et suiv. ; machine à scier les rails, achat, 12861 et suiv. ; crédit général, 13133 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14345 et suiv. ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14372 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380.

Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5135 et suiv.

Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267.

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5331 et suiv.

Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv. ; 5981 et suiv.

Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6081 et suiv.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Bill (n° 157) en comité, 6190.
Commission géologique (sub.)7030 et suiv.
Recensement (sub.) 7279 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7651 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.; 14407 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7785.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8016 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8088 et suiv. ; 3e l., 8298 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155 ; (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8267 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8511 et suiv ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 et suiv. ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Transports, commission (int.) 8572.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8845 ; bill (n° 235) en comité, 11457 et suiv. ; 11641 ; sur mot. pour 3e l., 13025 ; (amend.) 13025.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9410.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9684 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11029 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11064.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int.) 11222.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11306 et suiv. ; 11369 et suiv. ; 12692.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11431.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12774.
Chemins de fer, avances au ministre (en comité sur résol.) 12830.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12548.
Bill (n°258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13215 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14093 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14778 et suiv.
Bill (n° 269) attributions de certains départements, en comité, 15043.
Transcontinental national, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15150 et sniv.

BAZINET, Charles (Joliette) :
Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Joliette et du lac Manouan (mot. pour 2e l.) 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BEITH, Robert (Durham-ouest) :
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-est, 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10488.

BELCOURT, Napoléon (Ottawa) :
Bill (n° 30) Compagnie d'huile du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 777.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Compagnie d'amélioration du gaz du Dominion, bill (n° 91), 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1360 et suiv.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, bill (n° 108), 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, (bill n° 118) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Bill (° 144) chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (en comité et 3e l.) 4752.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company (mot. pour comité) 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 161) pour faire droit à la Compagnie des machines à cylindre de Wolf, 3e l., 5749.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6062 et suiv.
Postes ,service extérieur (sub.) 6230.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6513.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Bill (n° 104) en comité, 7564 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7734.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8278 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national, en comité (décision) 10902-10903.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12758 et suiv. ; 12777.
Yukon—terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14081 et suiv.

BELCOURT, Napoléon—*Suite.*
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14109 et suiv. (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14718.

BELL, Adam Carr (Pictou) :
Changements ministériels, explications, débat, 189.
Bétail canadien en Angleterre (mot. en amend. à mot. Fielding pour comité des subsides) 270 ; 375.
Yukon—concession Treadgold (mot. pour doc.) 293.
Steamers de l'Etat, commandants (int.) 454.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 597.
Scotch-Hill, station (int.) 895.
Postes, rapp. (int.) 901.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1072.
Yukon, concession Treadgold (mot. pour doc.) 293 ; int.) 1231 ; 5423 ; taxes de représentation (int.) 6193.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int.) 1338.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int.) 1648.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int.) 1924.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (int.) 1925.
Intercolonial, tarif (int.) 1925 ; circulation gratuite (mot. pour doc.) 2416 ; taux de transport (mot. pour doc.) 2418.
Budget (débat) 1976.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2781.
Intercolonial, garage de Lorne (int.) 3022.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int.) 3107.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton (int.) 3245.
Transport, commission (débat sur observ. Borden) 3622 et suiv.
Conseils de conciliation (int.) 3759 ; 4150.
Steamer "Minto", usage (int.) 3762.
Intercolonial—mot. pour doc., et débat sur l'exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3820 et suiv. ; tarifs du trafic (mot. pour doc.) 3846.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4080 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc., (sub.) 4313 et suiv.
Pêche dans la zone de trois milles (int.) 4332.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4405.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4435.
Recensement (sub.) 4825 et suiv.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int.) 5006.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5083 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5458.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5619 et suiv.
Yukon——
Goélette "Markland" saisie (sur observ. Kaulbach) 6198.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6572.

BELL, Adam Carr—*Suite.*
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6707 ; 7432 et suiv.
Milice, loi, dépêche Chamberlain (int.) 6754.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7338.
Armée anglaise, commissions accordées aux officiers canadiens (mot. pour doc.) 7518.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8450 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8541 et suiv.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10048 ; bill (n° 235) en comité, 11457 ; 11507 ; 11631-45 ; sur mot. pour 3e l., 13029 ; (amend.) 13031.
Service postal du Canada, par New-York (int.) 10980.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11295 et suiv. ; 12065 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11438 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., salle d'exercices militaires (int.) 12749.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13069.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13271 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13310 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13559.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (int.) 13955.
Recensement, coût (débat sur observ. Blair) 14025 et suiv.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, appointements, résolution (en comité) 14120.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14276 et suiv.
Chambre des commuens, augm. d'app. de dix commis (sub.) 14404 et suiv.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14485.
Halifax, bureaux de la marine et des pêcheries (int.) 14573.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14669 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14840.
Situation financière, revue, (observ.) débat, 14902 et suiv. (amendement) 14917, rejeté, 14944.
Chemins de fer, subventions (int.) 14991.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :
Importation du grain par les ports de l'Ontario Occidental, en 1902 (int.) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (int.) 99 ; (sub.) 5560 et suiv.
Libération d'Arthur Brunet (int.) 110.
Changements ministériels, explications, débat, 176.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 218.
Revenu de l'Intérieur, ministère ; appointements (sub.) 231.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 288.
L'Assomption, édifice public, 436 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 884.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 ; en comité, 925 ; 934.
Edifices publics en général, dépôt d'armes (sub.) 993 ; loyer (sub.) 1016.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 et suiv. ; 1004 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1025.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044 et suiv. ; 1048 et suiv.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1571 et suiv.
Transport des malles entre Ashcroft et Barkerville (int.) 1653.
Murray-Bay, quai (sub.) 2352.
Chemin de fer Transcontinental, construction (int.) 2387.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre (int.) 2387.
Cutler, Bore-Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2400 et suiv.
Saskatchewan, Compagnie des terres de la vallée de la (int.) 2587.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int.) 2854.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3113 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3489 et suiv.
Milice (sub.) : troupes et matériel, transport, 3890 et suiv. ; aide aux associations de tir, 3908 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4053 et suiv.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (int.) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4164.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771 et suiv.
Recensement (sub.) 4832 et suiv. ; 4993 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4842 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5467.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5595 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5930 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6023 et suiv.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (int.) 6194.
Postes, service extérieur (sub.) 6265 et suiv.; salaires (sub.) 6343.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, 6551 et suiv. ; arpentage des réserves, 6620 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6633 et suiv.
Steamer "Alaska", achat (int.) 6842.
Terres fédérales, agents (sub.) 6979.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6979.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7602 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7749 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7790 et suiv.
Indiens, réserve de Duceis (int.) 8151.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8207 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8343 et suiv.
Intercolonial, freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8526 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9457 ; bill (n° 235) en comité, 10875 ; 11635 ; sur mot. pour 3e l. 13018, 13024.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11033 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11871 et suiv.
Article de l'"Evening Journal" (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.), observations, 13329.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification (sub.) 13335 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515 et suiv.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517 suiv.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Explication de nature personnelle, compagnie de New-Market (rép. à explications de M. Mulock) 13528.
Trancontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13541 et suiv.
Intercolonial, incendie des gares, etc. (int.) 14967.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :
Revenu de l'Intérieur (rapp.) 91 ; appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 448.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—*Suite.*
Tabac, importé, droits (rép. à int. Clancy) 455 ; droits (rép. à int. Henderson) 2174 ; 12751 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les T. N.-O. (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 904.
M. F. X. Chabot, retraite (rép. à int. Morin) 2085.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, sur mot. pour 2e l., 2420.
Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l. 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.
Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 3841 ; 2e l. en comité et 3e l., 4154.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures, 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591; droits (rép. à int. Clarke) 14578.
Alcool méthylique (sub.) 5560.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
M. A. E. Forrest, remboursement (sub.) 5591.
M. J. Kelly, paiement d'appointements (sub.) 5592.
M. A. Guay, compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Trottier, M. Louis, emploi (rép. à int. Morin) 8736.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12787 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14115 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058, 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. pour substitution du titre de " Agence Impériale " à celui de " Compagnie Impériale ", adoptée, 3282.
Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Cigarettes, prohibition (mot.) débat, 841.
Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée) bill (n° 92) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Fédération Maritime du Canada. Bill (n° 93) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.
Compagnies légalement constituées, bill (n° 94) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369; retiré, 3371.
Bill (n° 133) prohibition des cigarettes, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2383, 3,400 ; retiré, 3402.
Bill (n° 153) constituant en corporation la banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816.
Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

BICKERDIKE, Robert—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4617.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6315 ; 6337 et suiv.
Service océanique (débat sur obser. Hughes) 7823.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Blind-River, quai (int.) 1340.
Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; retiré, 11099.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2592.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adopt., 7711.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4243 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4322 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 5039 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6057.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7020.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10480.
Nouveau musée géologique (int.) 11455.
Pointe Nepean, usage (int.) 12086.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12587 ; 12763 et suiv. ; 12828.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14098 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14537.

BLAIN, Richard (Peel) :
Ficelle d'engerbage, prix (int. 206 ; 455 ; ventes (int.) 3934.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 991.
Pélérinage des Doukhobortses (int.) 1059.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1173.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1421.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Budget (débat) 1850.
Cure-môles, coût (int.) 1924.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428 et suiv.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3160 et suiv.
Entrefilet du " Citizen " d'Ottawa, explication de nature personnelle par M. Talbat (observ.) 3238.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3279.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3462 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3641 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Débats, bureau des traducteurs (int.) 3935.
Douanes, appoint. et dép, casuelles dans les ports du Canada (sub.) 4037 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4211 et suiv. ; 4256 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4712.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4764 et suiv.
Recensement (sub.) 4799 et suiv. ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int.) 6647 ; tableaux (int.) 7106 ; 11688 ; (sub.) 7270 et suiv. ; coût du recensement (observ. et amendement) débat, 13984 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5201.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5210 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6050.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6061 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6133 ; 6257 ; salaires (sub.) 6356.
Malles, service (sub.) 6269 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6307 et suiv. ; 6466 et suiv.
Indiens, dépenses légales et générales, M. Stewart (sub.) 6626 et suiv. ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7476 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6991 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7081 et suiv.
Latour, M. L. J., congé (int.) 7106.
Savard, M. P. V., emploi (int.) 7107.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7184.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7202 et suiv.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7496 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol.) 7591 ; inspection (sub.) 7997 et suiv. ; 8005.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7962 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7982 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8451 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 18545 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8550 ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux) (en comité) 13232 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13326 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Quelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13355 et suiv.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13413 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13435.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13452 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686.
Cummings, M. James, paiement (sub.) 9723.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int.) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9758 ; bill (n° 235) en comité, 10976 ; sur mot. pour 3e l., 12980 ; (amend.) 12981 ; rejeté, 13006.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada ; 2e l., 10999 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11043.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11883 et suiv. ; 12545.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12577.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13462 et suiv.
Port-Crédit, lac Ontario (sub.) 13523.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13546 et suiv.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13879.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13910 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Postes, administration (observ.) 14328 et suiv.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14349 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14399 et suiv. ; 14411 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement, 14958 et suiv.

BLAIR. Hon. Andrew George (Saint-Jean, ville) :

Chemins de fer et Canaux (rapp.) 93.
Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat, 2397 et suiv.
Changements ministériels (explications) débat, 148.
Chemin de fer de la Rive Sud (rép. à observ. Geoffrion) 208 ; (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 459.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer, 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ;

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 8388 et suiv. ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 15064.

Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (rép. à int. Monk) 289.

Bill (n° 8) expropriation, en comité, 298 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 427 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (rép. à mot. Tarte pour doc.) 456 ; propositions au gouvernement (rép. à int. Sproule) 897.

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 461.

Intercolonial—embranchement de la Rivière-Ouelle (rép. à int. Casgrain) 554 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (rép. à int. Monk) 683.

Subventions en terres et en argent aux chemins de fer (rép. à int. Davis) 1233 ; subventions (rép. à int. Scott) 1234 ; 1738 ; 1739.

Intercolonial : Gages des employés (rép. à int. Kendall) 1339 ; tarif (rép. à int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (rép. à int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (rép. à mot. Bell pour doc.) 2417 ; trafic, échange avec Grand Tronc (rép. à int. Kemp) 2857 ; garage de Lorne (rép. à int. Bell) 3022 ; guide officiel (rép. à int. Clarke) 3662 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 3665 ; terrain acheté par le gouvt. à Lévis (rép. à int. Casgrain) 3762 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3826 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (rép. à mot. Bell pour doc.) 3846 ; wagons et locomotives (rép. à int. Barker) 4517 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (rép. à int. Barker) 4603 ; surestarie (rép. à int. Fowler) 4837, 5130 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (rép. à int. Fowler) 4837 ; prix du transport des houilles (rép. à int. Kendall) 6275.

Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 559.

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de de fer (2e l.) 575 : mot. pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578.

M. George Robertson, M.P.P., commissaire, garde-bestiaux, nomination (rép. à int. Ganong) 685.

Canal Welland, pouvoir hydraulique (rép. à int. Lancaster) 685.

Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Lennox) 686, 897, 1062.

Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (rép. à int. Monk) 688.

Chemin de fer Trans-Canada (rép. à mot. Tarte pour doc.) 689 ; propositions au gouvt (rép. à int. Monk) 1054, 1060 ; (rép. à int. Wilmot) 2857 ; explication personnelle, 2893.

Stock-Hill, station (rép. à int. Bell) 895.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Chemins de fer, accidents, pertes de vie, (rép. à int. Clarke) 896, 1060, 1374 et suiv. ; traverses, importation (rép. à int. Emmerson) 1740.

Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 956.

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1081.

Garde-bestiaux (rép. à int. Borden) 1235.

Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.

Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.

Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (rép. à int. Hughes) 1741 ; embranchement de chemin de fer, construction (rép. à int. Hackett) 6375.

Immigrants pour les provinces maritimes (rép. à int. Emmerson) 1924.

Pugwash, N.-E., phare, gardien (rép. à int. Bell) 1924.

Canal Welland, force motrice (rép. à int. Lancaster) 1928.

Canaux, employés, salaires (rép. à int. Broder) 2382.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvt pour construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (rép. à int. McCreary) 2391.

Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Wilson) 2386, 4115.

Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426.

Alberton, gare (rép. à int. Hackett) 2588.

Ile du Prince-Edouard, chemins de fer, billets (rép. à int. Hackett) 2588 ; chefs de gare (rép. à int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (rép. à int. Lefurgey) 4601.

Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (rép. à int. Lefurgey) 2672.

Pont de Hillsbourough (rép. à int. Lefurgey) 2673 ; (rép. à int. Hackett) 2855.

Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (rép. à int. Clarke) 2673.

Yukon—Concession Treadgold (débat) 2965. Commission d'enquête, observ. Casgrain (débat) 4016, 4671.

Bill (n° 83) nouvelle Compagnie Canadienne (en comité) 3333.

Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.

West Lorne, accident de chemin de fer (int. à int. Clarke) 3344, 4895, 5261, 6275.

Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3349 et suiv.

Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (rép. à observ. Marcil, Bonaventure) 3415.

Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3416 ; (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3845.

Fret, classement (rép. à int. Kemp) 3417, 3664.

Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.

Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (mot. pour comité, sur résol.) 4339 ; en comité, 4520 et suiv., 5131 et suiv., 5262 ; estimations du coût de cette ligne (mot.) 5224.

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S. R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4360.

Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, sémaphores (rép. à int. Hackett) 4601 ; pont de Hillsborough (rép. à int. Hackett) 4602.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4621 et suiv.; 4637 et suiv.
M. Albert J. White, emploi (rép. à int. Fowler) 4837.
Territoires du Nord-Ouest, organisation en provinces, naturalisation (rép. à int. Borden) 5261.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5268 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.; (2e l. et adop.) 5297.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5317 et suiv., 5372 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, commis principal de la correspondance (rép. à int. Lennox) 5502.
Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 5544 ; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.
Bill (n° 102) en comité, 6090.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 6406.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6948.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8653.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12069 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885 et suiv., 14725 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14741 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour construction, 15031 et suiv.

BORDEN. Hon. sir Frederick W., K.C.M.G. (King, N.-E.) :

Rapports (rép. à int. Hughes) 209.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; loi, dépêche Chamberlain (rép. à int. Bell) 6755.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352.
L'Assomption, édific public (sub.) 437.
Port-Moody, réserve militaire (rép. à int. Earle) 455.
Chemin de fer Canadien Transcontinental (rép. à int. Casgrain) 553.
Nouveau bill de la milice (rép. à int. Hughes) 686.
Général en chef, rapport (rép. à int. Hughes) 687.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 841.
Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice, 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Guerre Sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (rép. à int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (rép. à int. Ingram) 1056 ; selles et brides pour dernier contingent (rép. à int. Borden) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers, à cheval (rép. à int. Taylor) 1237.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (rép. à int. Bell) 1925.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (rép. à int. Hughes) 2174 ; pensions aux soldats (rép. à int. Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ. Clarke) 8561 ; 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (rép. à int. Hughes) 14581.
Milice canadienne, organisation, discours Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ Bourassa) 2485.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à observ. Charlton) 3242 ; officiers des corps permanents (rép. à int. Smith) 4601 ; 6645.
Plaines d'Abraham, cession (rép. à int. Casgrain) 3346.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (rép. à int. Fowler) 3348.
Milice (sub.) solde et indemnités, débat, 3714; exercices annuels et tir, 3732 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; tentes, achat (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; couvertures, tissus, chaussettes, achat, rép. à int. Blain) 10982 ; 11221.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (rép. à int. Smith, Wentworth) 3938.
Martineau, Arthur, nomination (rép. à int. Ingram) 3938.
Gendarmerie à cheval, tentes (rép. à int. Taylor) 3940.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (rép. à int. Morin) 8868 ; (rép. à int. Bell) 12749.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. R. L. Borden) 12975.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 1330 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Toronto, salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353.
Kingston, salle d'exercice du collège militaire (sub.) 13361.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (rép. à int. Gallery) 3751 ; (rép. à int. Monk) 4153.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (rép. à int. Wade) 6374.
Winnipeg, pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercices (sub.) 7164.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Gordon Highlanders, trophée des (rép. à observ. Hughes) 7473.
Dixon, M. le capitaine (rép. à int. Hughes) 8150.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

24e régiment (rép. à int. Hughes) 9340.
Pêche, primes, fraudes présumées (rép. à int. Hackett) 11221.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (rép. à int. Bourassa) 11456.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13399.
Velleyfield, grève, paiements à la milice sub.) 13647.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13655.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 24.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 107.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Peter J. Carlin, destitution (int.) 132.
Changements ministériels (explications) débat, 151.
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 212 et suiv.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles, 229.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 248 et suiv.
Affaires des Indiens (sub.) 178 et suiv.
Milice (rapp.) 287.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 476.
Alaska—frontière, traité (observ.) 490 ; (int.) 900 ; entrevue avec M. Aylesworth (int.) 13952 ; dépêche de lord Alverston (observ.) 14091 ; commission, frais (sub.) 14245.
Affaires de la Chambre (int.) 492 ; (observ.) 494.
Alexandria, édifice public (sub.) 508.
Clinton, bureau de poste (sub.) 540.
Rapports, demande de (observ. sur int. Taylor) 556.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 608 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 615 et suiv.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 636.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int.) 684.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695 et suiv.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par gouvernement fédéral (mot. pour doc) 723 ; 2086 ; 2769.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (débat sur 1ère l.) 732 ; annexes et cartes (int.) 899.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 802.
Commission des transports et enquête sur tarif (observ. sur int. Monk) 876.
Ile du Prince-Edouard, correspondance (int.) 898.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int.) 898.
Bond-Hay, traité (int.) 900.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Conférence coloniale (int.) 900.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 906 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 921 et suiv. ; en comité, 929 et suiv., 936.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. pour doc.) 939.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 954.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int.) 965.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 979.
Edifices publics en général (sub.) 987 ; dépôts d'armes (sub.) 996.
Rideau Hall, divers (sub.) 1023.
Yukon—concession Treadgold (int.) 1052 ; instructions au commissaire de l'or (int.) 4723 ; commission (int.) 5009.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. pour doc.) 1085.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1088.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1092.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Bill (n° 78) loi des pensions militaires (en comité) 1150.
Immigrants, installation (rép. à observ. Borden) 1164.
Garde-bestiaux (int.) 1235.
Commission des transports (int.) 1235 ; 3240 ; 4273 (observ.) débat, 3556 et suiv. (int.) 4895 ; 5009 ; 7424 ; 7518.
Bill (n° 66) représentation du peuple dans la Chambre des communes, débat sur mot. Laurier pour 2e l., 1244 ; 1304 ; 1331 ; observ. sur mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335.
Budget (débat) 1514.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1643.
Murray-Bay, quai (sub.) 2347 et suiv.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2375 ; 3495 et suiv. ; 6120 ; 13104 et suiv.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2381 ; préséance des mesures ministérielles (débat sur mot. Laurier) 3842 et suiv.
M. George Swinehammer, démission (int.) 2392.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2429.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2447 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2465.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2631.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2688 ; 3848 et suiv. ; 3978 ; 4024 et suiv. ; 4118 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 4281 et suiv. ; 4732 ; 5892 ; 5966 et suiv. ; 6281 et suiv. ; 8367.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2755.
Câble transpacifique (int.) 2769.
Débardeurs de Montréal, grève (int.) 2770.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2774 et suiv.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2815.
Etudes et inspections (sub.) 2820 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2826.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (mot. pour doc.) 2858 ; 5600.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, organisation en provinces (mot. pour doc.) 2877 ; 5261 (mot. pour impression des doc. déposés) 5773 (observ.) débat, 14144 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2885.
Yukon—concession Treadgold (débat) 2990 ; dépêche de Dawson (int.) 3413 ; 4752 ; commission d'enquête (int.) 3418 ; 3519 ; 3846 ; (débat) 4010 ; (int.) 4272 ; 6638 ; débat, 4667.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3144.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3166 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3303.
Chenal du Saint-Laurent (sub.) 3330 ; 3423 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3463 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3478 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3524.
Cour d'Amirauté, Québec, appoint, du registraire (sub.) 3531.
Yukon—cour Territoriale, allocation de subsistance (sub.) 3546 et suiv. ; livres de droit et transport d'iceux, pepeterie, etc., 3631.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 3763.
Intercolonial—améliorations à Sydney (sub.) 3828.
Milice (sub) : troupes et matériel, transport, 3893 et suiv.
Douanes (sub.): ministère, appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 et suiv.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932, 4128.
Naturalisation dans les Territoires du Nord-Ouest, dernière période décennale (mot.) pour doc.) 3941, 5261, 5600.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Fer et acier, industrie (avis de mot.) 4002 ; mot. et débat, 4420.
Ligne transatlantique rapide (int.) 4020 ; 4154, 4603 ; (observations) débat, 1445 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseax de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4224 et suiv., 4264 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4211 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous, 1ère l., 4331.
Bill n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4359.
Bill (n° 184) loi des brevets (en comité) 4368 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5941 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6124 et suiv., 6207.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6167.
Subsides provisoires, entente avec le chef de l'opposition (rép. à observ. Fielding) 6199 ; (rép. à mot. Fielding) 6206.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6409.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6576.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6639.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6651 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des grains de semence (en comité) 6732.
Démission de l'hon. M. Blair (int.) 6736 ; explications, débat, 6960, 6968.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6758.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6849.
Yukon : Commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (int.) 4850 ; choix des commissaires (int.) 7518 ; commission Treadgold, droit de représentation (int.) 4850 ; télégramme de Dawson (int.) 4752, 8321.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6920 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (int.) 7017.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7019.
Rivière à la Pluie, service postal (observ.) 7101.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (mot. pour doc.) 7103 ; gouvernement (sub.) 7160 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7108 et suiv.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (en comité) 7129 et suiv.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7134.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7137 et suiv.
Terres fédérales, arpentages (sub.) 7155 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7215.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7245 ; racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. Bourassa (observ.) 7422.
Chemins de fer, politique du gouvernement (observ.) débat, 7325 et suiv. (int.) 7518, 7622.
Travail, ministère, traitement (sub.) 7371 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4377 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4400.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) débat, 4503.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4509.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4527 et suiv. ; 5170 et suiv. ; 5286 et suiv.
Woodstock, bureau de poste (mot. pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4748 et suiv.
Recensement (sub.) 4805 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4840 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4959 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5011.
Politique fiscale du gouvernement ; débat sur amendement Tarte, 5100.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int.) 5128.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5234.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5271 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5313 et suiv. ; 5390 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int.) 5601.
Bill (n° 201) avance de deniers aux commissaires du port de Montréal (en comité) 5604.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5702.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5781 et suiv. ; 5983.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des comptes concernant les ouvriers de chemins de fer (amendements du Sénat) 5846 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5849 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5914.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7507 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7528 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7717 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7747.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7836 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7930 et suiv. ; 7959 ; sur mot. pour 3e l., 12866 ; 13015 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7974 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7985 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv. ; 3e l., 8295 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8156 (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159 ; sur mot. Monk en amend.) 8275.
Conférence coloniale, débats, publication (int.) 8159 ; 9722.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8165 et suiv.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8243.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur projet de résolution) 8434.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8472 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9218 ; bill (n° 235) 11457 et suiv. ; 11572 ; amendement, 12897 ; rejeté, 12947 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13540 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9690 et suiv.
Yukon—commission Treadgold, dépêche concernant enquête (int.) 10080 ; 10244.
Transport, commission, composition (int.) 9722 ; 10081.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10233 et suiv.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11283 ; mot. pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill, 11686 ; en comité, 11702 ; 11849 et suiv. ; 11954 ; sur mot. pour 3e l., 12734.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11447 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (mot. pour doc.) 11689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Bill (n° 251) revenu consolidé et audition des comptes, dépôt de documents (int.) 11951 ; poursuite des délibérations (int.) 13530.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078.
Loi électorale, bill (n° 3) (int.) 12471 ; 12976.
Consul d'Allemagne, correspondance (int.) 12472.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12758 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (observ.) 12973 ; 13203.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (observ.) 12980.
Bill (n° 237) inspection des bateaux à vapeur, amendement de la loi de 1898 (en comité) 13035.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13040 et suiv.
Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes, amendement (en comité sur projet de résolution) 13060 et suiv.
Bill (n° 256) aide financière au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 13102.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Intercolonial, crédit général (sub.) 13134 et suiv.
Canal de Chambly, pour macadamiser chemin de halage (sub.) 13169.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (2e l. et comité) 13208 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13258 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13293 et suiv.
Québec, citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13321 et suiv.; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13345 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13332.
Longueil, édifice public (sub.) 13342.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13359 et suiv.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13369 et suiv.
Sainte-Marie (comté de Perth), édifice public (sub.) 13377.
Yukon.—Concession Treadgold, commission d'enquête, rapport (int.) 13402, 13530.
Cabotage aux Etats-Unis (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13405.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13421 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Chambre,—séance du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Le roi contre Calver, commutation de peine (mot. pour doc.) 13574.
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (int.) 13575 ; (sur int. Monk) 13653.
Télégraphe : ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13505.
North-Atlantic Trading Company, contrats (int.) 13648, 12952.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13650.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13749.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13752 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Steamers "Stanley" et "Lawrence", réparations (sub.) 13801 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, irrégularités (int. concernant motion Talbot) 13843, 13956.
Bill (n° 263) modifiant acte de 1901, concernant sinistres maritimes (sur mot. pour 3e l.) 13843-44.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13868 et suiv.
Steamers, service entre Grande-Bretagne et Canada (sub.) 13958 ; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13968 et suiv.; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047 et suiv.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14055 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 et suiv.; Yukon, approbation de règlements (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14078 et suiv.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066.
Grains, nomination de peseurs (en comité) sur projet de résol.) 14093.
Bill (n° 357) service civil (en comité) 14117.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications, amendements du Sénat, 14122 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14242.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14243 et suiv.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 14252.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14274 et suiv.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14817 ; (article 5) 14819 ; (article 6) 14820 ; (article 8) 14821.
Alaska : frontière, décision de la commission d'arbitrage (int.) 14826 ; (motion pour documents) 14835 ; correspondance, 14993;
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14835 ; (débat sur int. Taylor) 14986 ; (sur observ. Mulock) 15153.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14947.
Journaux, et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14980.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15037 et suiv.
Voies et moyens (motion Fielding) 15059.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 15061.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ.) 15066.
Transcontinental National, arpentage (int.) 15067.
Colombie Anglaise, commerce de bois (observ.) 15067.
Bill (n° 3) retiré, 15070.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer (amendements du Sénat) 15071.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15094.
Transcontinental National, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15148 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 76.
Abrogation du traité Clayton-Bulwer (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Embargo sur le bétail canadien (mot. pour doc.) 111.
Ecole de marine, réserve navale au Canada, organisation (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Agents d'immigration (mot. pour doc.) 293.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 707.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 783.
Comité des Débats (discussion sur mot. Champagne pour adoption du 2e rapport, affaire S. A. Mackay) 1144 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2443 et suiv.

BOURASSA, Henri—*Suite.*

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ.) débat, 2480 ; état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5916.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4484.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4539.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4939.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5115.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5321 et suiv.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6847.
Immigration, agences (sub.) 6882 et suiv.
Opérations de la bourse (observ.) débat, 7221 et suiv. ; racontars de journaux (explication de nature personnelle) 7422.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int.) 10364.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9927.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int.) 11455.
Alaska, frontière, décision de la commission (observ.) débat, 15075 et suiv.

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 219.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 404.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 450 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (mot.) débat, 471.
Bowmanville, édifice public (sub.) 526.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 870.
Immigrants, installation (observ.) 1151 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (int.) 1337.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 1338.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (int.) 1339.
Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2548.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3283.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3322.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3394.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3542.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4345 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4767 et suiv. ; envoi de bestiaux (int.) 5007.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5570.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8233.

BOYD, Nathaniel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10340.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (sur observ. Scott) 12081.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12572.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12621 ; 12785 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14241.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14526 et suiv.
Parlement, convocation (observ.) 15155.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 257 4916 et suiv.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 305 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 360 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 434 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 500.
Bomanville, édifice public (sub.) 518.
Clinton, bureau de poste (sub.) 538.
Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892, 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366 ; en comité, 1366, 2878, 3349.
Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Intercoloniale d'outillage des chemins de fer, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1011.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1213 et suiv.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2595.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2641.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3179 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3374 et suiv.
Douanes : ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4090 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4308 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (int.) 4333.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5052 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6049.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 et suiv.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6100.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6102 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110 et suiv.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Toronto, hôtel des postes (sub.) 6120.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6896 et suiv.
Indiens, affaires de Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7479.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7829.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8328 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10133 ; bill (n° 235) en comité, 10812 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11964 et suiv.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12551.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13108 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13145.
Loyer au Grand Gronc (sub.) 13150 et suiv.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveaux (sub.) 13623.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14651 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14661 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14692.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14699.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Alexandria, édifice public (sub.) 503.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 773.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Budget (débat) 2190.
Canaux, employés, salaires (int.) 2382.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l., 4396 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4965 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5642 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5666 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9657 ; bill (n° 235) en comité, 10969 ; sur mot. pour 3e l., 12953 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051.
Guerre sud-africaine, pensions (observ.) débat, 14892 et suiv.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14943.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Greffier de la Chambre, 1.
Pétitions d'élection, jugements de la cour Suprême, 1 ; 93.
Elections contestées, 2.
Vacances, 2 ; 1051.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; présentés, 3.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Discours du Trône, 3 ; 15163.
Messages de Son Excellence, économie interne (lec.) 92 ; budget supplém., 725 ; 5127 ; 14332 ; 14966.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 110.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (déc. sur observ. Maclean) 112.
Division Saint-Jacques (Montréal) vacance (rép. à int. Monk) 417 ; nouveau bref d'élection, 1052.
Traduction française des bills (rép. à observ. Monk) 493.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) déc., 560.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées (déc.) 605 ; 670.
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges (2e l.) déc., 646.
Message de Son Excellence, adresse, remerciements, 1241.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (rép. à observ. Sproule) 2479.
Bill (n° 53) relatif à la faillite, décision (sur mot. pour 2e l.) 3361.
Bill (n° 133) prohibant importation, fabrication et vente des cigarettes, décision (sur mot. pour 2e l.) 3400.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus, décision (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton, décision (sur mot. Compbell pour laisser bill en suspens) 5039.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company, décision (sur mot. pour 3e l.) 5042.
Politique fiscale du gouvernement, décision (débat sur amendement Tarte) 5052-5056.
Chambre des communes, service téléphonique (rép. à observ. Reid) 5262.
Sénat, appoint. et dép. casuelles (sub.) 5446.
Débats, publication (sub.) 5446.
Chambre des communes (sub.) 5446 et suiv.
Bibliothèque du parlement, employés, appoint. (sub.) 5449.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456.
Sanction royale (communic.) 5498 ; 5614 ; 6565 ; 6598 ; 8892 ; 15161.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (rép. à observ. Hughes) 5604.
Procédure (décision sur mot. Haggart) 6091.
Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) amendements du Sénat (décision) 7059.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7564 et suiv. ; 7693 et suiv.
Visiteurs au Canada, observ. Smith, Wentworth (décision) 7713.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes, débat sur observ. Ethier (décision) 7799 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 8067.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (décision) 8154 et suiv. ; sur mot. Wade pour adoption du 2e rapp. (décision) 8158.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, débat sur mot. pour 3e l. (décision) 8595.
Explication de nature personnelle, M. Osler, paroles de M. Scott, député, et arti-

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*
cles du Star et du Globe de Toronto (décision) 10770 et suiv.
Beurre canadien, observ. Henderson (décision) 11013.
Pommes canadiennes, propos de M. Prestion (en comité) 11825 et suiv. ; sur mot.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation en comité, 11825 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat (rép. à mot Demers modifiant rapport du comité de revision) 12469.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 13031 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (rép. à int. Talbot) 12971 (rép. à observ. Marcil, Bagot) 13204 et suiv. (observ. et décision sur mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections) 13538 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle, par M. Roche (Halifax) 13650.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074.
Chambre des communes, augmentations d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; journalistes commis de la session (rép. à int. Hughes, Victoria) 14535 ; commis de la session, augm. d'appointements (sub.) 14535 ; compte rendu des débats, clavigraphistes (sub.) 14536 ; messagers de la session (sub.) 14536.
Messagers au service de M. Taylor (rép. à int. Talbot) 14580.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14869 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, conférence avec le Sénat, 15042 ; message, 15062 et suiv., 15064.
Prorogation, 15146.

BROWN, James P. (Châteauguay) :
Bill (n° 37) concernant la compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; mot. pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop. 8005.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3322 et suiv.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :
Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, du Canada, 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop. 2383.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437 et suiv.

BRUNEAU, Arthur Aimé (Richelieu) :
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13116 et suiv.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2376.

BUREAU, Jacques—*Suite.*
Desjardins, M. Camille, nomination (int.) 3664.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub) 4243.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal, entrée de l'est (sub.) 6103 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10169.
Montréal, port, hangars permanents (int.) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding" (int.) 14577.
Dette publique, intérêt (int.) 14969.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest) :
Bill (n° 31) Ordre Canadien des Forestiers du Monde, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.
Banque du Canada. Bill (n° 100) 1ère l., 1336 ;2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Compagnie contre les accidents et de garantie (bill n° 107) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1566, 1882 ; en comité, 2853, 3059 ; 3e l., 3059.
Bill (n° 121) Corporation des syndicats réunis, 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.
Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.
Recensement, Cardwell, Halton et Peel, tableaux (int.) 7309.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11844 et suiv., 11867 et suiv.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (int.) 12470.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest, Ont.) :
Bill (n° 20) modifiant l'acte des poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 1ère l., 205 ; 2e l., 2418, 3357 ; mot. pour renvoi à un comité, 3359.
Bill (n° 27) Compagnie Nationale de chemin de fer et de transport, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.
Bowmanville, édifice public (sub.) 523.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667 et suiv.
Bill (n° 113) Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto et Hamilton, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; en comité, 9684 ; 3e l. et adop., 9696 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3689 et suiv. ; 6310 et suiv. ; 6500.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Borden) 4961 et suiv.
Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-ouest, 1ère l., 5418; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, en comité, 5546.
Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissing à Ottawa, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.
Arichat, édifice public (sub.) 6031.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation, 11274 et suiv., 11841 et suiv., 11925 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12714.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13972.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14607 et suiv.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14771 et suiv.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 402.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2365.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4381 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5710.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6055 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10412.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11264.

CARROLL, Hon. H. G. (Kamouraska) :
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet, démission (rép. à int. Léonard) 290.
Ficelle d'engerbabe, prix (rép. à int. Blain) 455 ; (rép. à int. McCreary) 1653 ; vente (rép. à int. Blain) 3934.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 949.
Commission de refonte des Statuts (rép. à int. Sproule) 1058.
Tabac, monopole (rép. à int. Monk) 1338.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2439 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11206.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, frais d'exploitation (sub.) 13153 et suiv.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (int.) 8352.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8465 et suiv.
Hôtel des Monnaies, construction (int.) 11222.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :
Ministère du Commerce (rapp.) 93.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Bennett) 288.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Budget (débat) 1654.
M. George Roy, inspecteur des peaux (rép. à int. Casgrain) 3758.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Borden) 4024, 4154, 4693, 4895.
Agences commerciales du gouvernement (rép. à int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993.
Grain, inspection (rép. à int. Clarke) 5007 ; (sub.) 13984 ; peseurs, nomination (en comité sur projet de résol.) 14092.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbabe, nomination (rép. à int. Wilson et Taylor) 5131 ; (rép. à int. Wilson) 5779.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 6205.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801, 7962.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980; entre la France et le Canada (résol.) 10675 ; en comité, 11070 ; 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada, 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et côte occidentale de l'Ile de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Immigration chinoise, application de la loi (sub.) 7992.
Bureau international des douanes, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Fer et acier, prime (sub.) 7995 ; (rép. à int. Henderson) 11818.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7995; (rép. à int. Alcorn) 14989.
Commerce avec le Japon (rép. à int. Clarke) 8869.
Yukon—Commission Treadgold, enquête (rép. à int. Borden) 10244.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9883 ; bill (n° 235) en comité, 11622 ; pétitions contre, comité des privilèges et élections (rép. à int. Borden) 13956.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (rép. à int. Monk) 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11709 et suiv.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12788 et suiv.
Canal Rideau, employés, paiement (rép. à int. Taylor) 13574.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (rép. à int. Borden) 13575.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (rép. à int. Bell) 13956.
Steamer " Lord Strathcona ", services (sub.) 13982
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection, 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adop., 14608.
Parlement, convocation, longues sessions (sur observ. Boyd) 15160.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :
Juges, traitement (int.) 97.
Détenus, libération conditionnelle (int.) 97.
Exercice de la prérogative de clémence (int.) 98.
Amendement à la loi des brevets (int.) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (mot. pour doc., et débat) 100.
Libération d'Arthur Brunet (mot. pour doc.) et débat) 103.
Extradition Gaynor et Greene (mot. pour doc.) 111.
Fabrique de carabines à Québec (mot. pour doc.) 111.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 391.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 425 et suiv.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Chemin de fer de la Rive Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Parlement, sessions plus hâtives, (débat sur mot. Boyd) 481.
Affaires de la Chambre (observ.) 494.
Elections contestées, bill modifiant loi des (int.) 496.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int.) 496.
Chemin de fer canadien transcontinental (int.) 553.
Intercolonial, embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 553.
Traduction française des documents de la Chambre (observ.) 557.
Lois concernant la libération conditionnelle des détenus (mot. pour doc.) 580.
Prérogative de pardon (mot. pour doc.) 580.
Ile d'Orléans, service postal (int.) 687.
Bill (n° 103) Compagnie de fidéicommis la Royale, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Québec : Manufacture Ross (mot. pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du " Soleil " (int.) 2313 ; nouveau quai, contrat pour constr. (int.) 4116.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int.) Monk) 2591 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ; 2723 et suiv.
Yukon—Concession Tredgold (débat) 2896 ; commission d'enquête (débat) 4003 ; (observ.) débat, 4645 et suiv.

CASGRAIN, Thomas Chase—*Suite.*
Travaux public (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3056 ; 3059.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, provinces maritimes, golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3094.
Plaines d'Abraham, cession (int.) 3346.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3594 et suiv.
Immigrants, examen médical (int.) 3663.
M. George Roy, inspecteur des peaux, nomination (int.) 3758.
Terrain acheté par le gouvernement à Lévis (int.) 3762 (mot. pour doc.) 3942.
Bill (n° 194) observ. sur mot. pour 2e l., 4379.
Juges des cours provinciales, traitement, (en comité sur résolution) 11028 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14225 et suiv.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :
Comité des Débats, 1er rapp., quorum, 671 ; mot. pour adop., 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, 964 ; (mot. pour adop.) discussion, 1144 ; 4e rapp., nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Slyva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1828 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 2005 ; 5e rapp. (mot. pour renvoi au comité) 7622 ; 6e rapp., secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; mot. pour adop., 8158 ; 9611 ; 8e rapp., M. Dunbar, sténog., 12469 ; 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 67.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8 de 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900, 1ère l., 93 ; 2e l., 908 ; en comité, 926 ; 1236 ; 13844 ; 14704.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 480.
Cour de divorce (mot.) débat, 581.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 753.
Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie, 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 972.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468 ; 13396.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1346.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) 2379.
Bill (n° 128) pour faire droit à William F. Schooley (sur mot. Boyd pour 2e l.) 2384 ; en comité, 3335.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3140.
Brimades dans l'armée anglaise (observ.) 3240.

CHARLTON, John—*Suite.*

Criminels allemands libérés, au Canada (int.) 3332.
Bill (n° 148) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3380.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3583.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6653 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7536 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impressions des documents) 8155.
Chemin de fer transcontinental national, débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8714, 8736 ; bill (n° 235) en comité, 10710 et suiv., 10862.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9408.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (en comité) 9407.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10236 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11873 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12654.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11822.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12085.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ.) débat, 13064 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13228 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13272 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Chemin de fer, de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1ère l., 115 ; 2e l., 721, 1088 ; en comité, 1090, 3349 ; 3e l., 3349.
Revenu de l'Int., min., appoint. (sub.) 245.
Intérieur, min., appoint. (sub.) 275 et suiv.
Recensement, coût (int.) 290 ; (observ. sur int. Taylor) 294.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 307.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 229 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 344 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 357 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 405.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 428.
Tabac importé, droits (int.) 455.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.

CLANCY, James—*Suite.*

Bill (n° 8) expropriation (en comité) 631 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 926, 14725.
La Biche, palais de justice (sub.) 985.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 989.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 992 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1046.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 et suiv.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1646.
Budget (débat) 1742.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Trav. pub: et de la Mar. et Pêch., 2735 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv. ; 2830.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3201 et suiv.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3659 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3871 ; 4872 ; 6391 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4050 et suiv. ; appointements des employés (int. Clancy) 8351.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4159 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4454.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4513 et suiv.
Statistique générale (sub.) 4588.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4594 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 et suiv.
Recensement (sub.) 4753 et suiv. ; 4797 et suiv. ; 4969 et suiv. ; 7305 ; coût (débat sur observ. Blain) 14038 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4759 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5696 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6236 ; salaires (sub.) 6353.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6684 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7067 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7117.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7146 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7161.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7581 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7649 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8219 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8340 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9946 ; bill (n° 235) en comité, 10822 ; 11498.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 11004.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
Bill (n° 66) remaniement de la réprésentation (en comité) 11229 et suiv. ; 11393 et suiv. ; 11701 ; 11828 (amend.) 12739.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11436.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12571.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755 ; 12807.
Intercolonial, édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12847 ; machine à scier les rails, achat (sub.) 12862.
Recettes et dépenses en 1903 (int.) 12972.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13195 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13227 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419 et suiv.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13626 et suiv.
Revenu et dépense de l'année (int.) 13646.
Postes, administration (observ.) 14321 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14527.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. pour documents) 14572.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14617 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14664 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14695.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746 et suiv.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14752 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14802 et suiv.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14810.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14935 et suiv.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14952.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14956.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14958 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :
Edifices publics, loyer (sub.) 1016 et suiv.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (int.) 1231.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 2629 et suiv.
Ports du Canada, appoint et dép. casuelles (sub.) 4060 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6261 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10324.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11900 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :
Toronto, exposition (observ.) 547 ; hôtel des postes (sub.) 982.
Clinton, bureau de poste (sub.) 549 et suiv.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 662.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observation Maclean) 680.
Houille, importation (int.) 686.
Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.
Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 815.
Eclairage de la Chambre (int.) 836.
Articles admis en franchise (int.) 838.
Droits réduits (int.) 838.
Chemins de fer, accidents, pertes de vie (int.) 895, 1060, 1272, 9476.
Défense navale, article du " Globe " (int.) 968.
Edifices publics en général (sub.) 988 ; loyer (sub.) 1015.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1001 ; service téléphonique (sub.) 1041 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1026.
Immigration irlandaise (int.) 1060.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1396 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Céréales en Angleterre, impôt (int.) 1742.
Conseil du Travail de Toronto (int.) 1922.
Budget (débat) 2283.
Bureaux des traducteurs des Débats (int.) 2391.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2498.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2663 et suiv.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (int.) 2673.
Dragueurs, réparations (sub.) 2727 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2761.
Immigrants, examen médical (int.) 2854.
Douanes, amend. à la loi (en comité sur résol.) (débat) 3196 et suiv.
West-Lorne, accident de chemin de fer (int.) 3343, 4895, 5261 (mot. pour doc.) 5422.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (int.) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3375 et suiv.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int.) 3416, 6375 (mot. pour doc.) 3620, 3845.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3543 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3634 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (mot. pour doc.) 3713.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3719 et suiv.; propriétés militaires, 3744 et suiv. ; troupes et matériel, transport, 3889 et suiv.
Intercolonial—guide officiel (int.) 3662 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3809 ; billets de faveur (mot. pour doc.) 9847.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4041 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4160 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4193 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, atelier libre (int.) 4336 ; compositeurs (int.) 4602.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité 4844 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4863 et suiv ; 4896 et suiv. ; 5510 et suiv. ; 5727 et suiv. ; 5872 et suiv. ; 6286 et suiv. ; 8361 et suiv.
Grain, inspection (int.) 5007.
Bill (° 199) en comité, 5009 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, estimation du coût de cette ligne (mot. pour impression) 5225 ; (en comité sur résol.) 5262 et suiv. ; 5283 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 5348 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5477.
Edifices publics, contrat pour fourniture de combustible (int.) 5501.
Quarantaine (sub.) 5680 et suiv.
Toronto, travaux publics, employés (int.) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (int.) 5780.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5787.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5859 et suiv.
Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adop., 7704.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5924.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6169 et suiv.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6207 et suiv. ; salaires (sub.) 6340.
Malles, service (sub.) 6272.
Etablissement Barr (observ.) débat, 6566.
Service météorologique (int.) 6646.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6855 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6903 et suiv. ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7071 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7349.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7368 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7524 et suiv. (int.) 7793 ; 7794.
Bill (n° 104) en comité, 7568 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7704.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11017 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7802 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7880.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8047 ; (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8054 et suiv.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int.) 8320.
Guerre sud-africaine, médailles (observ.) 8503 (int.) 10758.
Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le " Free Press ", d'Ottawa (observ.) 8651.
Tarif japonais (int.) 9475.
Wagons officiels, frais de traction (int.) 9945.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10242 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10573 ; bill (n° 235) requêtes contre (débat sur

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections) 13544 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du Star et du Globe, de Toronto, 10784 et suiv.
Alaska, frontière (int.) 10804.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10986 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (observ.) 11012.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11044.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11088 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11164 et suiv.; (en comité) 11228 et suiv., 11394 et suiv., 11694, 11840, 11951 ; sur mot. pour 3e l., 12712.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11435 et suiv.
Etalon des grains (observ.) 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12084.
Poursuites contre M. W. T. R. Preston (int.) 12473.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (observ.) 12747.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12764.
Ordre du Service impérial décorations (int.) 12971, 13953, 14224.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 12257 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Transports, commission (int.) 13292.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13331.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (int.) 13349 et suiv.
Toronto, salle d'exercices aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13358 et suiv.; nouveau hangar à charbon (sub.) 13384.
Wingham, édifice public (sub.) 13391 et suiv.
Port-Hood, jetée, (sub.) 13475 et suiv.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13513.
Little-Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13517.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveau (sub.) 13614 et suiv.
Valleyfield, grève, paiements à la milice (int.) 13647.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13962 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (int.) 14223, 14578.
Douanes employés, appointements (sub.) 14280.
Postes, huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14286.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Traduction des documents publics et des bills, traducteurs (int.) 496.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1029.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1133.
Necum Teuch, quai (sub.) 1172.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1407.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1484.
Wendover quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1574 et suiv.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2784.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2787 et suiv.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câble sous-marins (sub.) 2806 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3326.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3423 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer en comité) 3970 et suiv.; 4872 et suiv.; 4972 et suiv.; 4925 et suiv.; 6418 et suiv.; 8366 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4055 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4236 et suiv.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4391 et suiv.
Recensement (sub.) 4985 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5170 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5231 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5299 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5612 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5940 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6557 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et T.N.-O., protection (sub.) 6992 et suiv.
Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6992 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7065 et suiv.
Bill (n° 200), inspection et vente des graines, (en comité) 7439.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7872 et suiv.

COCHRANE, Edward—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8000 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont de Dunnville (sub.) 8045 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10705 ; pétitions contre, mot. Talbot (débat) 13553.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11249 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11443.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int.) 11452.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13114 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13142.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13179.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13250.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13309 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13330.
Longueil, édifice public (sub.) 13340.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352 ; Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13425.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13459.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13743 et suiv.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13772 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13777.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13930.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 1499 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14271 et suiv.
Postes, service extérieur, app. et allocation (sub.) 14325.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14346.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14401 et suiv. ; 14416 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14429.
Canal Murray, maison de M. H H. Johnston, achat (sub.) 14435 et suiv.; clôture de fil de fer et achat de terrain (sub.) 14443.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14598 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14726.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14766 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.

COPP, Albert J. S. (Digby) :
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Archives (sub.) 13786.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13938 et suiv.

COPP, Albert J. S.—*Suite.*
Piscifactures et homarderies (sub.) 13947.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Neuvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553 et suiv.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges, 1ère l., 374 ; 2e l., 645.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 611.
Home Rule en Irlande, mot. pour adresse à Sa Majesté (débat) 738 et suiv.
Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses, 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5554 et sui.
Bill (n° 135) chemin de fer Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6173 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9324.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 (en comité) 931.
Bill (n° 102) Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.
Bill (n° 120) chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 123) chemin de fer Huron, Erié et Buffalo, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.
Bill (n° 149) chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4746.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par le gouvernement des Etats-Unis(mot. pour doc.) 2877.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4897 et suiv. ; 5970 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6386 et suiv. ; 6428 et suiv. ; 8428 et suiv.

CULBERT, John (Brockville) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11747 et suiv.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Clinton, bureau de poste (sub.) 544.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Subventions en terres et argent aux chemins de fer (int.) 1233.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int.) 1233.
Bill (n° 110) chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition (observ. sur int. Scott) 1636 et suiv.
Canaux, dépenses (int.) 1651.

DAVIS, Thomas Osborne—*Suite.*

Budget (débat) 1777.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2537.
Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport, 5418 ; en comité, 6188 ; 3e l. et adop., 6192.
Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3290.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4703 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5220 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5803 et suiv., 5998 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5874, 6484, 6533, 8410.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6601.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6809 ; agences (sub.) 6903 et suiv.
Bill (n° 232) acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8230.
Chemin de fer Transcontinental national motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10284 ; bill (n° 235) en comité, 11514.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe" de Toronto, 10774.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11354 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11423 et suiv.; 12015 et suiv.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12555.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (int.) 13293.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13857 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14182 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ.) 14237.
Littérature électorale, expédition franco (int.) 14580.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Adresse en réponse au discours du trône, 19.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême, 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

DEMERS, Louis Phelippe—*Suite.*

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.
Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, 1ère l., 671 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 859.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 952.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1295.
Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer, 1ère l., 2586 ; 2e l., 8481, 8482 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l. 8614.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat, revision (mot. pour comité) 4599, 13830 ; mot. modifiant rapp. du comité, 12469, 13830.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4921, 6510 et suiv.; 3e l., 8593.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4955 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5072.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7731 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13855 et suiv., 14710.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (int.) 14575.

DESJARDINS, Samuel (Terrebonne) :

Indiens de Doncaster (mot. pour doc.) 293.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. pour doc.) 293.
Rivière Jésus, creusage (mot. pour doc.) 293.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvernement pour la construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (int.) 2385.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2562.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6442.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231 ; (amendements du Sénat) 13908.
Elevateurs, hausse des droits (observ.) 11229.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (motion) 14074 ; 14332.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (Bill n° 89) 1ère l., 1228; 2e l., 1370.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (Bill n° 97) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et d'Algoma (Bill n° 98) 1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.
Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie (Bill n° 104) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560 ; 7623 ; 3e l., et adop., 7695.

DYMENT, Albert Edward—*Suite.*
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nipigon Iron Range Railway Company", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.
Quarantaine (sub.) 5186 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14738 et suiv.

EARLE, Thomas (Victoria, B.C.) :
Réserve militaire de Port-Moody (int.) 455.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (int.) 1235 ; 6566.
Creek False, concession, correspondance entre Vancouver et gouvt. (mot. pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int.) 7793.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 6022 et suiv.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6119 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Indiens, affaires des, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7478 et suiv.
Bois, mesurage (sub.) 8033 et suiv.
Travail, enquête, rapport (int.) 8352.
Saumon (dans la Colombie Anglaise), protection (observ.) 10232 (int.) 10367 ; 10505.
Quesnelle, C. A., barrage (int.) 11817.

EMMERSON, HENRY R. (Westmoreland) :
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1077.
Chemins de fer, traverses, importation (int.) 1740.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du P.-E., 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.
Intercolonial,—débat sur exposé d'usage par le min. des Ch. f. et C., 3814 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5367 et suiv.; 5389 et suiv.; 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8956-8969 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12987 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12074 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825.
Campbellton, édifice public (sub.) 13303.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14618.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14620.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14622.
Chemin de fer da la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14709 et suiv.

EMMERSON, Henry R.—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14775.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5628 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6424.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.

ETHIER, Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. pour doc.) 2877.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4948 et suiv.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ.) débat, 7795 et suiv.
Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 2e l., et renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité et 3e l., 13604.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (mot.) 90.
Subsides (mot. pour comité) 90 ; 206 ; 270 ; 375 ; 492 ; 738 ; 970 ; 1151 ; 1372 1425 ; 2480 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ.) 6198 (mot.) 6206, mot. pour comité, 6377.
Voies et moyens (mot. pour comité) 90.
Comptes publics (rapp.) 91.
Auditeur général (rapp.) 91 ; bureau, appointements (sub.) 227.
Agriculture (rapp.) 91.
Message de Son Excellence (sub.) 92 ; budget supplém. (mot.) 725 ; 5128.
Amendement à la loi des brevets (rép. à int. Casgrain) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (rép. à int. Bennett) 99.
Changements ministériels, explications, débat, 167.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Taylor) 205 ; 207 ; 490.
Acte des pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206 ; en comité, 607 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Secrétariat d'tEat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Impressions et papeterie (sub.) 226.
Finances et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (rép. à int. Ingram) 269.
Bétail canadien en Angleterre, embargo, (mot. Bell) 271, 381 ; correspondance déposée, 605.
Banques non autorisées, loi les concernant (rép. à int. McGowan) 290.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Clancy) 290; (rép. à int. Monk) 1651; (sub.) 4757 et suiv. ; 4969 et suiv.
Paiements faits à M. P. D. Tyerman (rép. à int. Taylor) 291.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Listes électorales, impression (rép. à int. Léonard) 292.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 340 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Compagnies de téléphone, loi générale (rép. à int. Maclean) 416.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (rép. à int. Sproule) 418.
Traduction des rapports publics et des bills (rép. à int. Monk et Casgrain) 495 ; (rép. à int. Cochrane) 496.
Bowmanville, édifice public (sub.) 527.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor) 556.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 601.
Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public, 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (rép. à mot. Monk pour doc.) 694.
Bill (n° 15) élections fédérales (2e l.) 721.
Inspection des banques (rép. à int. Ingram) 840.
Conférence coloniale (rép. à mot. Monk pour doc.) 875.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (rép. à int. Monk) 876.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 937.
Sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902 (rapp.) 1054.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (rép. à int. Monk) 1063.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1087 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1130 et suiv.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1132.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Budget (débat) 1425.
Tarif allemand (rép. à observ. Sproule) 1512 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1623 et suiv.
Actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 déc. 1902 (liste) 1632.
Commerce de bois, coalition (rép. à int. Scott) 1636, 1647 et suiv.; commission d'enquête (rép. à int. Scott) 6375.
Inspecteur vétérinaire en chef (rép. à int. Monk) 1649.
M. Charles A. Fisher (rép. à int. Monk) 1649.
Fermes expérimentales, beurre (rép. à int. Monk) 1651 ; rapport présenté, 2005.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 1651.
Bill (n° 28) Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1874.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1879.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (rép. à int. Monk) 1925.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Travaux publics, conditions hygiéniques (rép. à int. Monk) 1926.
Frank, désastre (rép. à int. Scott) 2171.
Bassins de radoub (mot. pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, débat, 3111 ; 2e l. et adop., 3412.
Murray-Bay, quai (sub.) 2348 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bill (n° 54) corporation permanente d'hypothèques du Canada, en comité, 2383.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire, sur mot. pour 2e l., 2421 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 53) concernant la faillite, 2e l., 2454 et suiv.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Henderson) 2475.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes (sub.) 2806 ; Belle-Isle (sub.) 2808 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2825 et suiv.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (rép. à mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (sur mot. pour 2e l.) 2888.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (rép. à int. Talbot) 3024.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3083 et suiv.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (rép. à int. Bell) 3107.
Exposition internationale de Saint-Louis (rép. à int. Lemieux) 3107.
Elections fédérales, loi de 1900, (bill (n° 3) mot. pour renvoi devant comité, et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales, de 1900), et de faire rapport à la Chambre, 3107.
Revision du tarif (rép. à mot. Tarte pour doc.) 3109.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale (en comité) 3282.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (rép. à int. Sproule) 3332.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis en comité) 3335.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3370.
Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder pour la construction de bassins de radoub, 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842-43 ; en comité, 6069 ; 3e l. et adop., 6070.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932 ; 4128 et suiv.
Balances de dépôts faits dans les banques du Canada, et non réclamées (rapport) 3940.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4194 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; 11060 ; 3e l., 11066.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (rép. à int. Brock) 4334 ; outillage (sub.) 12841.
Commissaires du port de Montréal, avances pour outillage du port (mot. pour comité sur résol.) 4419.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4433 ; primes à la fabrication (rép. à int. Wilson) 6646 (en comité sur résol.) 6842.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4510 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4584.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (mot. pour comité sur résol.) 4419 (en comité sur résol.) 4603-04 et suiv. (1ère, 2e l. et adop. des résol.) 4645.
Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal, 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4956 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5107.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (rép. à int. Borden) 5129.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176.
Intercolonial, rails d'acier et attaches(sub.) 5177.
Rideau Hall, améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Saint-Laurent, fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5219.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297 ; 5303 et suiv.
Papier-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, 1ère l. ; en comité et 3e l. et adopt., 5423.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5805 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5913.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6082.
Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (rép. à int. Taylor) 6193.
Pêcheries, appointements (sub.) 6274.
Plomb, fabrication, prime (mot. pour comité sur résol.) 6376 ; en comité. 8432.
Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop. 6380.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Ottawa, commission d'embellissement (mot. pour comité sur résol.) 6479 (en comité) 6660 (2e l. et adop.) 6666.
Billets fédéraux, garantie (mot. pour comité sur résol.) 6480 (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes, 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop., 7027.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Sproule) 6637.
Banques autorisées, faillites (rép. à int. Reid) 6645.
Ficelle d'engerbage, prime à fabrication (mot. pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 et suiv. ; inspection (sub.) 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux, 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adop., 7128.
Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa, 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. adop., 7026.
Démission de l'honorable M. Blair (rép. à int. Borden) 6736.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6850.
Immigration, agences (sub.) 6881 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7104.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7148 et suiv.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Pour indemniser le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépenses relatives à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166.
Naturalisation, acte de, 1902, paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7243.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (rép. à int. Monk) 7421.
Bill (n° 104) en comité, 7567 et suiv. ; 7623 et suiv.
Intercolonial (sub.) pour changer barres d'attelage des wagons à manchandises, 7746 ; pour munir vestibules des voitures à voyageurs, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; embranchement depuis station de la Rivière Ouelle, construction, 7752 ; freins à air comprimé, pour wagons à marchandises, 7754 ; 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem, 8549 ; améliorations à Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 et suiv.; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556, à la bifurcation de la Chaudière, 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557 ; à Halifax, 8558,

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
à Pictou, 8559 ; système de pension (rép. à int. Gourley) 9475 ; embranchement de la Rivière Ouelle (rép. à int. Monk) 10757; édifices à la Rivière-du-Loup, 2846 ; remise à locomtives à la Jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tronçon de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau-passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., 13081, à Halifax, 13082, à Pictou, 13085, à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; 13133 et suiv.; commande de rails à la Cie Clergue (rép. à int.) Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344 ; 14398 ; doubles voies sur parties de la ligne, 14352; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissements à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc, 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, etc., 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; incendie des gares, etc., 14967.
Canso, détroit, service du bateau-passeur (sub.) 7751, 14384.
Chemin de fer d'extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, reliquat d'intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7759, 8035, 13087, 14399, 14407 ; achat et pose de rails d'acier (sub.) 8036 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; pont Montague, levé, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; George Goodwin, entrepreneur, travaux (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 ; inspecteur sanitaire (rép. à int. Hughes) 8353 ; salaire de Thos Dodds (idem) 8354.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787, 13165.
Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 7792, 13159, 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7961 ; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8151 ; en comité, 10685 et suiv.
Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada, 3e l., 7962.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Bois, mesurage (sub.) 8032.
Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une ligne (sub.) 8037 ; pour compléter travaux (sub.) 14433.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037, 13160, 14432.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacles, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont à Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; appareils électriques, installation (sub.) 4433 ; portes d'écluse, protection (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 1445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; pont tournant sur Canal, Ottawa (sub.) 14442.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.; (projet de résol. lu et adopté) 8225.
Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier, 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l. et adop., 11070.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto (rép. à int. Porter) 8320.
Chemin de fer Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (rép. à int. Morin) 8353 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 8469.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (mot. pour comité sur projet de résolution) 8354 : (en comité) 8470.
Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne, 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.
Tabac, commission, frais (sub.) 8507.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508, 8619 ; pour compléter chenal (sub.)14947.
Sommes payées au "Herald", de Montréal (rép. à int. Rosamond) 8572.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Chemins de fer et Canaux (mot. pour comité sur résol.) 8575, 11456 ; (mot. pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; (en comité) 11456, 12829.
Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1903, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (rép. à int. Sproule) 8735.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin), 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8795 ; bill (n° 235) en comité, 10685 et suiv. ; 10889 ; 11458 ; 11566 ; sur mot. pour 3e l., 12951.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif japonais (rép. à int. Clarke) 9475.
Chemins de fer canadiens, accidents (rép. à int. Clarke) 9476.
Débats, compte rendu officiel, secrétaire des sténographes (observ. sur mot. Champagne pour adop. du 6e rapport) 9612.
Assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre, 1902.
Cummings, M. James, paiement (rép. à int. Blain) 9723.
Service civil, employés, liste (rép. à int. Léonard) 9944.
Wagons officiels, frais de traction (rép. à int. Clarke) 9945.
Yukon—Commission Treadgold, dépêche concernant enquête (rép. à int. Borden) 10080.
Transports, commission, composition (rép. à int. Borden) 10081.
Pont de Québec, subvention (rép. à int. Morin et Monk) 10763.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066; 3e l. et adop., 11067.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (rép. à int. Barker) 11223.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11208 et suiv.; 11814 et suiv. ; 11993 et suiv. ; 12056 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12699 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11427 ; poursuite des délibérations (rép. à int. Borden) 13530 et suiv.
Transport du blé, coût (rép. à int. Kemp) 11455 ; 11689.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (rép. à observ. Taylor) 11814 et suiv.
Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (rép. à int. Maclean) 11818 ; 12085.
Félicitations au premier ministre (rép. à observ. Sproule) 11949.
Saint-Jean, N.-B., louage du grand quai (rép. à int. Fowler) 12086.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (rép. à int. Calvert) 12470.
Loi électorale (rép. à int. Borden) 12471.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12559 ; bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement, 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adopt., 13104.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (rép. à obser. Clarke) 12749.
Canal de Chambly, percepteur (rép. à int. Ball) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12792 et suiv.
Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer, 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.
Haut-commissaire en Angl., bureau (sub.) 12839.
Assurances, surintendant (sub.) 12839.
Agence canadienne à Paris (sub.) 12842.
Académie des beaux-arts (sub.) 12842.
Arbitrage entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843.
Cour de l'Echiquier, avance du gouv. fédéral (sub.) 12844.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 12845.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Archives (anciennes) du Canada, classement au bureau du Conseil privé (sub.) 12845.
Commission géologique, app. (sub.) 12845.
Revenu et dépense de l'année (rép. à int. Clancy) 13646.
Chemins de fer, subventions (motion pour comité sur projet de résolution) 13832 ; (rép. à int. Wilson et Heyd) 14222 ; en comité, 14608 et suiv.; art. 4, 14816 ; art. 5, 14818 ; art. 6, 14820 ; art. 8, 14821 ; 14991.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13876 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Indiens, Manitoba, T.N.-O., écoles (sub.) 14073.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star" de Montréal (rép. à int. Lemieux) 14225.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (rép. à int. Fowler) 14225.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (rép. à int. Sproule) 14344.
Chemins de fer, ministère, appointements d'un commis supplémentaire de 2e classe (sub.) 14344.
Grand-Narrows, port, travaux de protection (sub.) 14385.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (sub.) 14398.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 1443.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal Welland, grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage électrique, installation (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440.
Port-Colborne, tranchée jusqu'à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14542.
Billets fédéraux, impression (sub.) 14545 et suiv.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 et suiv. ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Halifax, bureau de la Marine et des Pêcheries (rép. à int. Bell) 14573.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha ! Ha ! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Robertval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 14623.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach (sub.) 14627.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer d'Inverness (si-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14633.
Chemin de fer de Wolfville au Bassin des Mines (sub.) 14634.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 ; 14745.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695 ; 14699.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14750.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord sub.) 14759, 14760.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793 ; subvention additionnelle, mot. pour comité sur résolution, 14824.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14800.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, pour renforcer et compléter fondations et abords du pont sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés, 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.
Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer (motion pour comité spécial de conférence avec le Sénat sur amendements, 14825 ; rapport du comité, 14967 ; mot. pour conférence avec le Sénat, 14967, 14994 ; amendements du Sénat, 15065.
Québec, pont (mot. pour dépôt de doc.) 14826 ; (mot. pour comité sur résolution) 14994.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14918 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 14947 ; à MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Lac Buckhorn, battures, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, battures, dragage (sub.) 14948 ; digue (sub.) 14948.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Trancontinental national, études topographiques, etc. (sub.) 14949 ; arpentages (rép. à int. Borden) 15067.
Canal de Soulanges—à MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Commerce, coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14955.
Victoria, Sa Majesté la Reine, monument commémoratif ; contribution du Canada (sub.) 14958.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Pringle) 14991 ; rapport, 15061.
Steamer "Eureka" (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Bill (n° 272) autorisant une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide, 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.
Voies et moyens (mot. pour comité) 15058.
Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier, de 1897, 1ère l., 15061.
Colombie Anglaise, commerce de bois (rép. à observ. Borden) 15068.
Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.
Chemins de fer dans les différentes provinces (subventions) 15155.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :
Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets, 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; 4838 ; 3e l., 5423.
Recensement des confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (rép. à int. Ganong) 3937 ; dans Carleton et Victoria, N.-B. (rép. à int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4152.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3947.
Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses, affectant les animaux, 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l., 4856.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (débat sur observ. Borden) 4504.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 ; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835 ; 7840.
Archives (sub.) 4587 ; 13783.
Statistique criminelle (sub.) 4587.
Statistique générale (sub.) 4587.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Brevets, classification (sub.) 4591.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer échantillons (sub.) 4593.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Travaux publics, loi sanitaire (sub.) 4598.
Fermes expérimentales (sub.) 4707 ; Mlle Hagar (rép. à int. Talbot) 5499.
Recensement (sub.) 4753 ; 4969 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (rép. à int. Blain) 6647 ; 7106 (rép. à int. Calvert) 7310 ; coût (sur observ. Blain) 13992 ; mode de travail (rép. à int. Heyd) 14224.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4159 ; envoi de bestiaux (rép. à int. Boyd) 5007.
Exposition du Japon (observ.) 4786.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Fowler) 5130.
Beurre, réglementation de la vente (mot. pour comité sur résol.) 5131 ; falsification, (en comité sur résol.) 5225 (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; interview publiée dans le News, de Toronto (rép. à observ. Henderson) 11014.
Quarantaine, districts organisés et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 (rapport, 2e l. et adop. de la résol.) 5261.
Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre, ainsi que la fabrication et la vente des beurres falsifiés, 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; 6043 ; 3e l. et adop., 6051.
Explication de nature personnelle (entrefilet du Citizen) 5497.
Beurre et fromage, pesage (rép. à int. Monk) 5601.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (rép. à int. Borden) 5602 (débat sur observ. Pope) 5655.
Archives canadiennes pour l'année 1902, rapport, 5604.
Immigration, agences (sub.) 6924 et suiv.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812.
Sussex, salle d'armes (rép. à int. Fowler) 8574.
Conférenciers agricoles (rép. à int. Lemieux) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9776 ; bill (n° 235) en comité, 11560.
Anderson, M. J. G., nomination (rép. à Int. Alcorn) 13649 ; emploi (rép. à int. Taylor) 13788 et suiv.
Toronto, Association de l'exposition industrielle (sub.) 13781.
Acadiens, données historiques, compilation sub.) 13786.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Tuberculose, association canadienne pour prévention (sub.) 13798 et suiv.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14340.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :
Justice (rapp.) 91.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés, au sujet des pensions de retraite des juges, 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations, 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon, 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts, 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées, 1ère l., 97 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 1147 ; 2315 ; 3e l., 2315.
Juges, traitement (rép. à int. Casgrain) 97.
Détenus, libération conditionnelle (rép. à int. Casgrain) 98.
Exercice de la prérogative de clémence (rép. à int. Casgrain) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 106.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements, 212.
M. le juge Myers, nomination (rép. à int. Roche) 289.
Douanes, ministère ; appointements (sub.) 327.
Division Saint-Jacques, vacance (rép. à int. Monk) 417.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Prérogative de pardon (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 581.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 618 et suiv.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695.
Bill (n° 66) à l'effet de repartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (1ère l.) débat, 736 ; sur mot. Laurier pour 2e l., 1266 ; 1303 ; 1305.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 808.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, correspondance (rép. à int. Borden) 898.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 929 et suiv. ; 13868 et suiv. ; 14705 et suiv.; (rép. à int. Borden) 12976.
Bill (n° 15) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (sur mot. pour 2e l.) 1098 ; en comité, 1090 et suiv.; 3349.
Bill (n° 109) Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 1424.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1618 et suiv.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (rép. à int. Wilmot 1737.
Saunders, Dr C. E., nomination (rép. à int. Talbot) 1737.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (rép. à int. Heyd) 2391 ; (rép. à int. Léonard) 4336 ; 4337 ; (rép. à int. Clarke) 7794 ; inspection (sub.) 8010 et suiv.
Juges, pensions de retraite (mot. pour rescision de l'ordre pour comité sur résolution) 2670.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2760.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2782.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2813 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2835 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3000 ; 4691.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3354.
Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat, 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hpothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton, 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.
Territoires du Nord-Ouest, dépensbes diverses (sub.) 3520.
Exécutions capitales, ch. 181, S. R. C. (sub.) 3524.
Cour Suprême (sub.) arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524 ; 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; registraire, supplém., 3530 ; M. Clarke Morse, 3530 ; loyer, 3531.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du registraire (sub.) 3531.
M. George Craig, sén., voyage (sub.) 3532.
M. George L. Taylor, magistrat de police, voyage (sub.) 3532.
Yukon—cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3524 ; 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Juges (sub.) : frais de voyage, Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocations de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, N.-B., trai-

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
tement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; 5421 ; en comité sur résol., 8323 ; 8614 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (rép. à int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; (rép. à int. Lennox) 5773.
Police fédérale, y compris appointements de M. A. J. Cawdron (sub.) 3636.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3729.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (rép. à int. Bennett) 4152.
Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (rép. à int. Oliver) 4153.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4171.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4281, 4737 et suiv., 5976 et suiv., 7520 8360 et suiv., 8426 et suiv.; mot. pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 et suiv.
Bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B., 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009; en comité, 5009 ; 3e l. et adop., 5012.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4623.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5274.
Régina, prison, achat de terrain (sub.) 5310, 5211.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5394 et suiv.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Lefurgey) 5499.
Bill (n° 176) Cie canadienne de Transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 150) Cie d'amélioration du euve Colombie (en comité) 5749.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers, 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6073.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du " Globe " (observ. sur int. Haggart) 6092.
Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme, 1ère l., 6638; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7264 et suiv.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamations (débat sur observ. Osler) 744.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Graines et farines, inspection (sub.) 8032.
Bois, mesurage (sub.) 8033.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8052 et suiv.
Hétu, Rodolphe, libération (rép. à int. Northrup) 8151.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (rép. à int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (rép. à int. Sproule) 10364.
Commission des chemins de fer (loi de 1900) membres, secrétaire et autres employés

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
(mot. pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482 et suiv., 8605.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9264 ; bill (n° 235) en comité, 10688 et suiv., 10918, 11457, 11581.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (rép. à int. Ingram) 10365.
Juges des cours provinciales, traitement (mot. pour comité sur projet de résolution) 10366 ; en comité, 11026, 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060.
Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 2e l. et comité, 11060, 11668 ; 3e l. et adop., 11684.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet démissionnaire (rép. à int. Léonard) 11100 ; administration de l'hôpital (rép. à int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (rép. à int. McCreary) 14579.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11242 et suiv., 11751 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12690 et suiv.
Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat, 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.
Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 1191 ; 3e l., 12554.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078 ; (sur mot. Laurier pour 2e (l) 12090 ; bill (n° 255) à cette fin, 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.
Recettes et dépenses en 1903 (rép. à int. Clancy) 12972.
Trent, canalisation (rép. à int. Porter) 12973.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hanger à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087, agrandissement à Kensington, 13098, service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100, nouvelles gares à Northam et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152.
Subvention votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (rép . à int. Wilson) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installation électrique (sub.) 14425.
Rapides Plats (sub.) 13160.
Rapides des Galops, enlèvement de cailloux (sub.) 13161.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes, apareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167.
Port-Colborne, améliorations (sub.) 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164.
Canal de Lachine, améliorations (sub.) 13164 ; 13167.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Canal de Chambly (sub.) : station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168, 14443 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13179 ; quai de débarquement, 13170 ; 14446.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 ; Henry Tucker, service comme commissaire-enquêteur (sub.) 14450.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.) 13172 ; 13195 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; employés, augm. d'app. (sub.) 14450.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (rép. à int. Grant) 13292.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13297 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13299.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13436.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13485.
Chemins de fer, subventions (rép. à int. Wilson) 13531 ; 14646.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13264 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13542 et suiv.
Le Roi contre Calver, commutation de peine (rép. à mot. Borden pour doc.) 13574.
Télégraphe : ligne de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606; de Sainte-Anne au lac Clair, 13607.
Téléphone : ligne de l'Ile de Vancouver à Salt-Spring-Island (sub.) 13612.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13732 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.
Bill (n° 265) concernant les Statuts revisés du Canada, 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, traitement (mot.) pour comité sur projet de résolution) 13955 ; en comité, 14118 ; bill (n° 267) concernant les bibliothécaires, et (n° 268) concernant le régistraire, 1ère l., 14120 ; bill (n° 267) 2e l. et comité, 14594 ; 3e l., 14595 ; bill (n° 268) 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l., 14704.
Steamers, service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (débat sur mot. Douglas) 14336.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Mlle M. Quain, augm. d'app. (sub.) 14548.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
Morris, M. Thomas, app. (sub.) 14549.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Cour Suprême du Canada, jugements, publication (sub.) 144551.
Territoires du Nord-Ouest, frais de justice (sub.) 14551.
Cour Suprême, juge additionnel, traitement (sub.) 14551.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14551.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Yukon—bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14561.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14571.
Le Roi contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements, 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14591.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14757.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14945 et suiv.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (rép. à int. Grant) 14969.
Québec, pont, en comité sur résolution pour aider à la construction, 15009 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (conférence avec le Sénat) 15042, 15064, 15146.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Bloomfield-Station, N.-B., directeur de la poste (int.) 839.
Intercolonial, articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. pour doc.) 939 ; wagons particuliers (int.) 2388.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1005 et suiv., 1012 et suiv.
Edifices publics du Canada, loyer (sub.) 1019.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1580 et suiv.
Digby, port, améliorations (int.) 2171.
Bill (n° 142) chemin de fer Elgin et Havelock, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2326 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2344 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int.) 2587.
M. T. Daly, destitution (int.) 3022.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3902 et suiv.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (int.) 3348.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3807 et suiv.; surestarie sur wagons (int.) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B., 4837 ; surestarie sur les wagons (int.) 5130 ; pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv.; matériel roulant (sub.) 8534 et suiv., nouveaux aménagements à Saint-Jean (sub.) 14353 et suiv.
Recensement, paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. pour doc.) 3940 (sub.) 4970 et suiv.
White, M. Albert J., emploi (int.) 4837.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int.) 5130.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5349 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5515 et suiv. ; 5756 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5586 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5851 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6595, 6599.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6688 et suiv.
Nobles, M. Israël, destitution (int.) 7107.
Bishop, capitaine, destitution (int.) 7108.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7879 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8080 et suiv. ; 3e l., 8291 et suiv. ; 8564.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347 et suiv.
Sussex, salle d'armes (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10508 ; bill (n° 235) en comité, 11483 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12966 ; 13000 ; amendement, 12967 ; rejeté, 12968.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12066 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12743.
Dragueur "International" (int.) 12471.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12753 et suiv.
Famille Chevrier et service civil (int.) 12751 ; 12972.
Intercolonial—Nouvelles commodités à Amqui (sub.) 12855.
Petit-Métis, amélioration à station, et élévation du chemin public (sub.) 12859 et suiv.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13806 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.; 14705 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13973 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13871 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int.) 14225.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14230 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais (sub.) 14244 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14256 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14263 et suiv.
Chemins de fer, accidents (sub.) 14447.
Commission des chemins de fer du Canada, frais et appointements (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 et suiv.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14962 et suiv.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int.) 14990.
Gloucester, N.-B., variolés (int.) 14992.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15020 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comptes publics, comité (mot.) 374.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1105.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1108.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1117.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Budget (débat) 2201.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3644 et suiv.
Bill (n° 134) en comité, 3709 et suiv.
Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries, 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932; en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3864 et suiv., 5972 et suiv., 8363 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5408 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5641 et suiv.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6177 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6930 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7120.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Beauharnois, enquête Loye (mot. pour emploi d'un sténographe) 7420.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7550 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7702 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7721 et suiv., 11017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8064.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8493 et suiv., 8606.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10912.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11383 et suiv.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13428.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13863 et suiv.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14624.

GALLERY, DANIEL (Sainte-Anne, Montréal) :
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (int.) 3751.
Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à M. James Sinclair McDougall (en comité et 3e l.) 4836.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13041 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315.
Canaux en général, employés, augm. d'appointements (sub.) 14450.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1504.
Budget (débat) 2132.
Bill (n° 150) compagnie d'amélioration du fleuve Colombie, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105, et adop., 7106.
Bill (n° 17) concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2640.
Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.
Bill (n° 23) incendie par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Bill (n° 157) chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (observ. sur mot. Davis) 5419 ; (en comité) 6189 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (mot. pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5854 ; en comité, 6060.
Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway et Vernon, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5961 et suiv. ; 8362 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6553 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7205.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7359 ; 7561 et suiv. ; 7626 et suiv ; mot. pour 3e l., 7692-7693.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7386.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7487 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8332 et suiv.
Yukon—Soncession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11353 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634 et suiv.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14896 et suiv.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
M. George Robertson, M.P.P., commissaire enquêteur, concernant garde-bestiaux, nomination (int.) 685.
Recensement, confessions religieuses à Saint-Jean, N.-B. (int.) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int.) 3937.
Chemin de fer Transcontinental national, motion pour comité sur projet de résolution (débat) 9590.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Capitaines de phares flottants (int.) 682 ; gardiens de phares, salaire (int.) 14969.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l., et adop., 6090.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (int.) 12750.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13755 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Chemin de fer de la Rive Sud (observ.) 207.
Bill (n° 29) Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 460.
Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal-Longueil, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

GEOFFRION, Victor—*Suite.*
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3327.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13115 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 57) concernant le port de la Grande-Ile de Niagara, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.
Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario, 2e l., 2384 ; en comité, 3337 ; 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4751 ; 3e l. et adop., 4752.
Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.
Dragueurs, réparations (sub.) 2710 et suiv.
Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5745 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3492 et suiv.
Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 3513.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3702 et suiv. ; 4735 et suiv. ; 5440 et suiv. ; 5974 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6460 et suiv.
Bill (n° 185) Compagnie d'aciérie canadienne, en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 96) Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 6003.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7726 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9970.

GIBSON, Alexander, jr (York, N.-B.) :
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3958.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4382.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5608 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6690 ; 7430 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, graines et fruits (sub.) 7866 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11845 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12720.
T.N.-O, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12564 ; 12581.
Troupes régulières, solde (int.) 13648.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du golfe Saint-Laurent, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2321.
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (mot. pour 2e l.) 3282.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6699.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10257.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901, 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.
Politique fiscale du gouvt, débat sur amendement Tarte, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5146.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5339 et suiv.; 5353 et suiv ; 5381 et suiv.
Bestiaux, achat aux E.-U, par le gouvt britannique (débat sur observ. Pope) 5658.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5911.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6519 et suiv ; 8416.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6580.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7351.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7969 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7976.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8021 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8030 et suiv. ; primes (en comité sur résol.) 8181 et suiv.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8041 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8540 et suiv.; système de pension (int.) 9475.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution (débat) 10616 ; bill (n° 235) 11499, 11648 ; pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13554 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11014 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur résol., 11037 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Détroit de Canso, service de bateau passeur, amélioration (sub.) 12857 et suiv.

GOURLEY, Seymour—*Suite.*
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13074.
Port-Hood, jetée (sub.) 13478.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13515.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13611.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13898 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13926 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston et de M. Aylesworth sub.) 14248 et suiv. ; décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15126 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14272.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14311 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités le long de la ligne (sub.) 14373 et suiv.
Chambre des communes, appointements du portier (observ.) 14406.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14496.
Windsor, port, barrages et creusage (sub.) 14541 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14559 et suiv.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568 et suiv.
Bill (n° 259) modifiant l'acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14582 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14588 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14599 et suiv.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14881 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour contruction, 15030 et suiv.

GRANT, George D. (Ontario-nord) :
Travaux publics, dépenses par année depuis 1890 (mot. pour doc.) 1240.
Budget (débat) 2180.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11215 et suiv.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (int.) 13292.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, enquête de 1898 (int.) 14578.
Steamer " Eureka ", prêté ou loué à un inventeur (int.) 14579.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int.) 14969.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.
Compagnie de Force Niagara-Welland (Bill n° 90) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Bill (n° 125) chemin de fer de Guelph et de la Baie Georgienne, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 129) concernant la banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 2005 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; 2853.
Bill (n° 130) concernant la marque des colis de fruits, 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3391.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8349.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8390 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9342.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :
Affaires des Indiens (sub.) 286.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 412.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 749.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 924 ; (en comité) 13853 et suiv.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1068.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1184.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1195 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Saint-Patrice, fête civique (int.) 1927.
Budget (débat) 2086.
Alberton, gare (int.) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, billets (int.) 2588 ; gisements de houille (int.) 2589 ; chemin de fer, chefs de gare (int.) 4517 ; sémaphores (int.) 4601 ; pont de Hillsborough (int.) 2855 ; 4602.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2803.
Annandale, I.P.-E., jetée (int.) 3024 ; feux d'alignement (int.) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (int.) 3025.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4061 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208 et suiv.
Recensement (sub.) 4820 et suiv.
Pêche, permis aux navires des E.-U., émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5494.
Quarantaines des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5693 et suiv.
Québec (province) lignes télégraphiques (sub.) 6117.
Postes, service extérieur (sub.) 6145 ; 6262 et suiv.
Malles, service (sub.) 6271.
Ile du Prince-Edouard, embranchement de chemin de fer, construction (int.) 6375 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillborough (sub.) ; 13092 et suiv.; commodités supplémentaires à Kinkora, 13100.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7096 et suiv.

HACKETT, Edward—*Suite.*

Northumberland, détroit, navigation hivernale (int.) 7107.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 ; amendement, 8145 et suiv. ; 8568 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8515.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9723 ; bill (n° 235) en comité, 10905 ; sur mot. pour 3e l., 12997 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au com. Priv. et Elec., 13543 et suiv.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et Canada, 2e l., 10992 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11166 et suiv.; (en comité) 11297 et suiv. ; 12686 et suiv.
Primes de pêche, fraudes présumées (int.) 11221.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12789 et suiv.
Petit-Métis, amélioration à station, et déviation du chemin public (sub.) 12858 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13080.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13445 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13490 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Baie de Richmond, quai près passage de Grande Rivière (sub.) 13493 et suiv.
Summerside, brise-lames (sub.) 13497.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13582 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13585 et suiv.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (sub.) 13600 et suiv.; de Ste-Anne au lac Clair (sub.) 13606 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour égler niveau (sub.) 13622 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Queen-ouest, représentation (int.) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13718 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13724.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13798.
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13890 et suiv.
Courrier rural, livraison à domicile (int.) 14091.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14111 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14267.
Brennan, M. John P., destitution (int.) 14282.
Latour, M. L. J. (observ. sur int. Pope) 14294 et suiv.
Buote, M. Jérôme, destitution (int.) 14298.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 264 ; en comité, 2674 ; 3669 et suiv. ; 3968 et suiv. ; 4023 et suiv. ; 4133 et suiv. ; 4277 et suiv. ; 4873 ; 6403 ; 8361 et suiv. ; amend. du Sénat, 14131 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Intérieur, min., appoint. (sub.) 274 et suiv.
Bill (n° 8) modifiant la loi d'expropriation, en comité, 296 et suiv. ; 633 et suiv.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 327 et suiv. ; dépenses casuelles (sub.) 336 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 342 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 355 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (int.) 374.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 397.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 463.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 559 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 78) modifiant la loi des pensions militaires (en comité) 1149 et suiv.
Bill (n °66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1297.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2329 et suiv.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2772 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3130 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3178 et suiv.
Bill (n° 83) nouvelle compagnie canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3341.
Transports : Commission (débat sur observ. Borden) 3568 ; politique du gouvt. (int.) 6613.
Intercolonial (mot. pour doc.) 3664 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3766 et suiv.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844 et suiv.
Intercolonial, traverses achetées et employées (mot., pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. pour doc.) 3942 ; facilités de trafic à Lévis (sub.) 7748 et suiv. ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, 8521 et suiv. ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8549 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4172 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4581.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4845 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5164 ; 5263 ; 5274.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5335 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5784 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5850 et suiv. ; en comité, 6052 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 6088 et suiv.
Procédure (mot.) 6090.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int.) 6091.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 6093 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6163.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6187.
Arpentage (sub.) 6974 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7530 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Ste-Marie, en comité, 7564 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7784 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national, débat sur motion Laurier pour 1ère l., 7950 ; anciennes explorations (mot. pour doc.) ; 8469 ; sur mot. pour 3e l., -2933 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de payement des primes (sub.) 8030 et suiv.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8277 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dette de chemins de fer (en comité) 8489 et suiv., 8605 et suiv. ; amendements du Sénat, 15071 et suiv.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8638.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8931.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11151 et suiv. ; (en comité) 112141 et suiv ; 11838 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12662 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12566.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13113 et suiv.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. de sir F. Borden) 13203.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, 2e l. et comité, 13206 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13341.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13461.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13865 et suiv., 14706 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant acte des grains du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13909 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14096 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14527.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14547.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur mot. Scott) 14575.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14590.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv., 14703 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14635.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14680 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14730 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737 et sui.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14747.

HALE, Frederick H. (Carleton, N.-B.) :

Woodstock, N.-B., bureau de poste (int.) 689 ; (mot. pour doc.) 723 ; salle d'exercices, emplacement et construction (mot. pour doc.) 3348.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2777 et suiv.
Recensement, religions dans Carleton et Victoria, N.-B. (int.) 4151.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5723 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 7448.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12990.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11219.

HARTY, William (Kingston) :
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke, 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.
Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.
Bill (n° 122), en comité et 3e l., 5274.

HENDERSON, David (Halton) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657 et suiv.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1399 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1873 et suiv.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1878 et suiv.
Budget (débat) 2147.
Tabac, droits (int.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire(sur mot. pour 2e l.) 2421 et suiv.
Affaires de la Chambre (observ.) 2475.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Bill (n° 51) banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2851.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3210 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3373.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3539.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3651 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3870 ; 5742.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4238 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4378.
Bill (n° 194) (sur mot. pour 2e l.) 4379 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4511 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4716 et suiv.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Jardins potagers, droit sur produits (débat sur amend. Léonard) 4952 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de force d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5235.
Graines de semence, inspection et vente (en comité) sur résol., 5258 et suiv.
Bill (n° 157) observ. sur mot. Davis, 5419.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5545.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv. ; 6047 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvt. britannique (débat sur observ. Pope) 5656.

HENDERSON, David—*Suite.*
Bill (° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrpôt (en comité) 5775.
Bill (n° 212) constituant en corporation la banque Alliance du Canada (sur mot. pour 2e l.) 5776.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5868 et suiv. ; (en comité) 6057 et suiv.
Tabac, droits, article du Globe (observ.) 5894.
Phares, construction, et aide à la navigation, 5951 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6029.
Ottawa, édifices publics, éclairage, 6039 6042.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6188 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6325 et suiv. ; 6380 et suiv. ; 6534 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, en comité, 7567.
Bill (n° 175) Cie d'assurance " Century " (en comité) 6407.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6613.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6642.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux suous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6681 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6866.
Immigration, agences (sub.) 6918 et suiv.
Opérations de la bourse, débat sur observ. Bourassa) 7256.
Recensement (sub.) 7293 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7535 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7689 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7695 et suiv.
Bill (n° 213) banque des Citoyens du Canada (en comité) 7703.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv. ; 11023.
Bill (n° 234) modifiant la loi des banques, 1ère l., 7793.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7885.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7996 et suiv.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard, en comité, 8004.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 8055.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8211.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8244.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10206 ; bill (n° 235) en comité, 10954 ; sur mot. pour 3e l., 13028 ; (amend.) 13029.

HENDERSON, David—*Suite.*
Beurre canadien, interview publiée dans le "News", de Toronto (observ.) 10979, 11013.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mo. Laurier pour comité) 11118; (en comité) 11380 et suiv., 11421, 11811 et suiv.; 12004 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 111814 et suiv.
Tabac, droits (int.) 12471, 12750.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12579 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12613, 12827.
Chemins de fer, avances au ministère (en comité sur résol.) 12836.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13071.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, agrandissements à Kingston, 13099 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13509.
Transcontinental national. Bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13544 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau de l'eau (sub.) 13633.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870, 14724.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13915 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14015 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Sucre importé pour la consommation (int.) 14579.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14646.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14686 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740 et suiv.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14767 et suiv.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14985.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15038 et suiv.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :
Revenu de l'intérieur, min., appoint. (sub.) 242.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Bill (n° 122) Compagnie Rathbun, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.
Budget (débat) 1828.

HEYD, Charles Bernhard—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (int.) 2390.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4494.
Bill (n° 21) loi de chemins de fer (en comité) 4922 et suiv. ; 6485 et suiv. ; 3e l., 8590.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5246 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 53328.
Postes, service extérieur (sub.) 6225.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6545.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6644.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7342.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7540 et suiv. ; inspection (sub.) 8007.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk) en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e ropp.) 8290 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8518.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9567 ; bill (n° 235) en comité, 10824 ; 12497 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13558.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9692.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11161 et suiv. ; 11187 et suiv. ; 11356 et suiv. (en comité) 11914 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14009 et suiv.; mode de travail (int.) 14224.
Chemins de fer, subventions (int.) 14222.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 222.
Clinton, bureau de poste (sub.) 532.
Grain, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 555.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 845.
Budget (débat) 2022.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Archives dans édifices du parlement, protection (int.) 4838.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4942 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5454.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6411.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7875 et suiv.

HOLMES, Robert—*Suite.*

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8477 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10314 ; bill (n° 235) en comité, décision comme président, 10833 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11020.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11270 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13073.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13433.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13512.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14018 et suiv.

HUGHES, Jas. J. (King, I. P.-E.) :

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes, Victoria, pour doc.) 1079.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (int.) 1740.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques câbles sous-marins (sub.) 28061.
Postes, service extérieur (sub.) 6148 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7115 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7454.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (sur 3e l.) 8571.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9441.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10998.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur mot. pour 3e l., 12705.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13090 et suiv.; embranchement d'Elmira, 13094 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13875.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14310 et suiv.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, C.A.) :

Rapports (int.) 209.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 407.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ.) 493..
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.
Toronto-jonction, édifice public (sub.) 668 et suiv.
Nouveau bill de la milice (int.) 686.
Général en chef, rapport (int.) 686.
Terres fédérales, vente (int.) 687 ; agents (sub.) 6980 ; service extérieur, appointements (sub.) 14254.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Costigan) 788 ; explication personnelle, 893.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int.) 1055 ; (mot. pour doc.) 2417 ; membres de la force constabulaire, congé (int.) 14581 ; pensions (observ. Borden) 14898, (int.) 3023.
Détroit de Northumberland, navigation (mot. pour doc.) 1064.
Bronte, port (sub.) 1401 et suiv.
Ports, rivière et ponts, en général, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int.) 2174.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2403 et suiv.
Bill (n° 146) chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2487.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2616.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2749 et suiv.
Townships de Mara, Rama et Morrison (observ. sur mot. Grant pour doc.) 2862.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (int.) 3024.
Elections fédérales, mot. Fielding pour comité chargé d'étudier loi et de faire rapport (observ.) 3108.
Brimades dans l'armée anglaise (int.) 3245 ; (débat) 3246.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3460 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, dépenses diverses (sub.) 3520.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3580 et suiv.
Milice (sub.) : transport des troupes et du matériel, 3887 et suiv.; aide aux associations de tir, 3902 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3913 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4506 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4839.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4868 ; 4897 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5010.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5060 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5395 et suiv. ; 8114 et suiv. ; 3e l., 8301 et suiv.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5594 et suiv.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (observ.) 5604.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine, en comité, 6172.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6201.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Postes, service extérieur (sub.) 6228 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6889 et suiv. ; somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Mines, inspection, agents, frais de voyage (sub.) 6980.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6980.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6980.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7094.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Arsenal fédéral (sub.) 7306 et suiv.
Gordon Highlanders, trophée des (observ.) 7473.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7727 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Service océanique (observ.) débat, 7811 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8007 et suiv.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int.) 8150.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8229.
Canal de la Trent, inspecteur sanitaire (int.) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int.) 8354.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9128; bill (n° 235) en comité, 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; 10854; 11661 ; sur mot. pour 3e l., 12993 ; 13019.
24e régiment (int.) 9340.
Coldstream Guards, régiment, musique à l'exposition de Toronto (int.) 9945.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, 2e l., 10983 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11157 et suiv. ; 11225 et suiv. (en comité) 11767 et suiv. ; sur mot. pour 3 l., 12731.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ.) Scott) 12083.
Sault Sainte-Marie, désordres (int.) 12865.
Galerie nationale du Canada (int.) 12973.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (int.) 13291.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Longueuil, édifice public (sub.) 13337 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 133346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360 et suiv. ; caserne pour artillerie de campagne (sub.) 13386.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Woodstock, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13398.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511 et suiv.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Chambre—séances du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13545 et suiv.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13710 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13963 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14232.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Chambre des communes, augm. d'app. de dix commis (sub.) journalistes commis de la session (observ.) 14405 (int.) 14535.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14411.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Chambly, pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443 et suiv.
Ecluse de Saint-Ours, débarcadère (sub.) 14446.
Chemins de fer, accidents, frais d'enquête (sub.) 14446.
Canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14532.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14538.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14727.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 1476 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chûtes McKenzie et Renouf (sub.) 14764 et suiv.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14801.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana et lac Buckhorn, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, dragage et digue (sub.) 14943.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955 et suiv.
Colonel Denny, nomination, explication personnelle, 15152.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité spécial des chemins de fer) 4598.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Comités permanents, mot. pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.
Bill (n° 66) remaniement de la représention (sur mot. Laurier pour comité) 11127 et suiv.; (en comité) 11239 et suiv. ; 11847 et suiv. ; 11902 et suiv. ; 11957 et suiv. ; 12545; sur mot. pour 3e l., 12671 et suiv. ; 12717.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213 et suiv.
Milice, ministère, gestion, appointements (sub.) 225.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (déb. sur 1ère l.) 268 ; en comité, 5961 et suiv. ; 6425 et suiv. ; 6535 ; 8389 et suiv.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int.) 269.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 408.
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Clinton, bureau de poste (sub.) 534.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvt imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 829.
Inspection des banques (int.) 840.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 919 ; en comité, 928.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1048.
Guerre Sud-africaine, retour de la force constabulaire (int.) 1055.
Bill (n° 15) élections fédérales, loi de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128 et suiv.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1168.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1194 et suiv.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 et suiv.
Caraquette, quai (sub.) 1208.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1228.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1378 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Wendover, quai (sub.) 1491 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1564.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne (observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1565.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1584 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2346 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2373.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 2e l., 2473.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2576.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2618.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2648 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2791 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2827 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3115 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3225 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3295.
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3355.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3378 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3421 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3904 et suiv.
Martineau, Arthur, nomination (int.) 3938.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int.) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3976 et suiv. ; 4030 et suiv. ; 4282 et suiv. ; 6468 et suiv. ; 8428 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4047 et suiv.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travil des (int.) 4115.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (int.) 4117.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint, et alloc. (sub.) 4303 et suiv.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4384 et suiv.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5919.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Elgin, comté, remaniement, explication de nature personnelle, 6755.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7022.
Commission géologique (sub.) 7036.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7191 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet des différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7200 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7268.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7416 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7745.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur proâet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol. 8440 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer bares d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8530 et suiv.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int.) 10365.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10719 et suiv. ; 10883 ; 10940 ; 11561 ; 12494 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10788 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11129 et suiv. (en comité) 11280 et suiv. ; 11378 et suiv. ; 11408 et suiv. ; 11718 ; 11847 et et suiv. ; 11971 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12741 et suiv.
Oshawa, édifice public (sub.) 13378.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13454 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508 et suiv.
Division Saint-Jacques, émission d'un bref d'élection (sur int. Monk) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13698 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14803.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15040 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (mot. pour doc.) 456.
Intercolonial,—améliorations à Sydney (sub.) 3830.
Arichat, édifice public (sub.) 6032.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11795 et suiv. ; 12055 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12737.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12557.

JOHNSTON, Alexander—*Suite.*

Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12957.
Bill (n° 258) loi du ministère des Ch. f. et C. (en comité) 13235 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13295.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13457 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 577.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (int.) 4339.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 4877 et suiv. ; 6340 ; 6426.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5623 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5927.
Postes, service extérieur (sub.) 6241.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7590 et suiv.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur motion pour 3e l., 12682 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235), pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13557.
Postes,—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14308.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14786 et suiv.
Chemins de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.

JONHSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Chemin de fer Ttranscontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10360 ; bill (n° 235) en comité, 10909.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 861.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3469.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4318 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4583.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5622 et suiv.
Bill (n° 208) loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Goélette " Markland ", saisie (observ.) 6195.
Immigration, agents (sub.) 6934 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7029 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7132.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv., 8565 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11023 et suiv.
Sydney-nord, améliorations (sub.) 12852 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13437.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Wentworth, quai (sub.) 13487.

KAULBACH, Charles E.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 3587.
Capitaines et seconds de navire, examens (sub.) 13817 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13931 et suiv.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13935 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Postes, service extérieur, appointements et allocation (sub.) 14327.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14508 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14629 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 785.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 886.
Tarif différentiel allemand (mot. pour doc.) 1366.
Chemins de fer, accidents (réponse à observ. Clarke) 1377.
Toronto, port (sub.) 1482 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1490.
Budget (débat) 2120.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 2e l., 2420 et suiv.
Intercolonial, trafic, échange avec Grand Tronc (int.) 2857.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3153 et suiv.
Fret, classement (int.) 3417, 3664.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3485 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3496 ; 13110.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3610 et suiv.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. 3621.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3666 et suiv., 5878 et suiv., 6495.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4052 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4186 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5786 et suiv.
Grand Tronc-Pacifique, subvention (observ.) 5928.
Chemins de fer, politique du gouvernement, (débat sur observ. Borden) 7343.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7803 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7817.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8193 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 3e l., 8301 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9411 ; bill (n° 235) en comité, 10805 et suiv., 11544, 116622.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10777.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446 et suiv.

KEMP, Albert E.—*Suite.*
Transport du blé, coût (int.) 11455, 11688.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11931 et suiv., 11956 et suiv. ; 12051 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12720.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13464 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13464 et suiv.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14560.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 112.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1120.
Intercolonial, gages des employés (int.) 1339; prix du transport des houilles (int.) 6374.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2610.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3878 et suiv. ; 5529 et suiv. ; 8379 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4443.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7827.
Commission du capital et du travail, 1386, membres (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11561.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ Maclean) 114.
Alexandria, édifice public (sub.) 514.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; retiré, 7421.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 655.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int.) 685.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 930 ; 13862 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Caraquette, quai (sub.) 1207 et suiv.
Baie d'Hudson et Baie James, droits de pêche (int.) 1230.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1287 ; en comité, 11698 et suiv.
Canal Welland, force motrice, loyer (int.) 1927, 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications (en comité) 2680 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3223 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3268.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3799 et suiv. ; 3851 et suiv. ;3968 et suiv. ; 4021 et suiv. ; 4119 et suiv. ; 4148 et suiv. ; 4273 ; 4724 ; 4856 ; 4917 ; amend. du Sénat, 14132.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*

Milice, exercices annuels et tir (sub.) 3733 et suiv.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. pour pour doc.) 3942.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3952 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4846 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5424 et suiv. ; 5506 et suiv. ; 5738 ; 5753 et suiv. ; 5961 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6412 et suiv. ; 6516 et suiv. ; 8376 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6072 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6125 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7451.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7742 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8348 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10173 ; bill (n° 235) en comité, 10896 ; sur mot. pour 3e l., 12976 ; (amend.) 12978, rejeté, 12979 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13565.
Grande-Rivière, dragage (int.) 12750 ; 13292.
Canal Welland, jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166.
Chemins de fer et Canaux, ministère (sub.) 13173.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13183.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13414 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Sabrevois, quai (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Métis, commissions, scrip (mot. pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 127.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd, 479 ; 487.
Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal, bill (n° 88) 1ère l., 1229; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 3342.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1642.
Saint-Boniface, service postal (int.) 1927 ; bureau des mandats-poste (int.) 5503.
Navigation fluviale au Manitoba (int.) 1928.
Naturalisation, acte (int.) 2085.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. pour doc.) 2417.
Ministère de l'Intérieur, liste des employés permanents (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie impériale (en comité) 3281.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int.) 3517.
Juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int.) 3759 ; 5422.
Besogne de la Chambre, bill d'intérêt particulier (observ.) 5312.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Rivière-aux-Roseaux, réserve (int.) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (int.) 5503.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 5747 ; 6086 ; 6162 ; 6165.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5839 ; (en comité) 6063 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5985 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 6050.
Winnipeg, entrepôt du roi (int.) 6478.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. de M. LaRivière pour doc.) 7517.
Juges des cours provinciales, traitements (en comité sur projet de résolution) 11058.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11062.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int.) 13531 ; 14282.
Vancouver, bureau d'essai (observ.) 14049.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14244.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14309 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14705 et suiv.

LANG, John (Peterborough-est) :

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11834 et suiv.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 3.
Comités permanents (mot.) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot.) 5; (rapp.) 199; (mot. pour adop. du rapp.) 205 ; (mot. pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872.
Comité des Débats (mot.) 5.
Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Messages de Son Excellence, économie interne, 92 ; adresse, remerciements, 1241.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapp.) 93.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 113 ; 120 ; (débat sur mot. Maclean) 1242.
Administration publique du Canada (rapp.) 126.
Secrétariat d'Etat (rapp.) 126.
Changements ministériels (explications) débat, 132 ; 162.
Ficelle d'engerbage, prix (rép. à int. Blain) 206 ; primes à la fabrication, en comité sur résolution, 7529.
Juges, pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445.
Comité des impressions (mot.) 247.
Comité de la bibliothèque (mot.) 248.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol.) 269 ; (en comité sur résol.) 612 et suiv. (2e l. et adop.) 969.
Affaires des Indiens (sub.) 281 et suiv.
Compagnies de téléphone (rép. à int. Maclean) 295.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (rép. à int. Haggart) 375 ; politique du gouvernement (rép. à int. Monk) 5960.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 394.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 475.
Alaska, frontière, traité (rép. à observ. Borden) 491 ; entrevue avec M. Aylesworth (rép. à int. Borden) 901 ; 13952 ; (rép. à int. Monk) 10979.
Affaires de la Chambre (rép. à int. Borden) 492 ; (mot.) 964.
Traduction française des bills (rép. à int. Monk) 493.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (rép. à int. Casgrain) 496.
Elections contestées, bill modifiant loi des (rép. à int. Casgrain) 496.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 587.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (rép. à observ. Maclean) 673 et suiv.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (rép. à mot. Monk pour doc.) 693.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 696 et suiv.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, 1ère l., 725 ; annexes et cartes (rép. à int. Borden) 900 ; (mot. pour 2e l.) débat, 1244, 1254, 1324; 2e l., 1335; mot. pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. pour comité, 11100 ; en comité, 11224, 11355 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11690, 11829, 12003, 12545 ; mot. pour 3e l., 12626 ; 3e l. et adop., 12745.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Casgrain) 717 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot.) 1229.
Faillites, bill (rép. à int. Lennox) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Tonnage, droits, abolition (rép. à int. Sproule) 896.
Bond-Hay, traité (rép. à int. Borden) 901.
Conférence coloniale (rép. à int. Borden) 901.
Représentation dans la Chambres des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Borden) 967.
Défense navale, article du " Globe " (rép. à int. Clarke) 969.
Bill (n° 82) modifiant l'acte de l'immigration chinoise, 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316, 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.
Yukon, concession Treadgold (rép. à int. Borden) 1053; (rép. à int. Bell) 5423; 1232.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Affaires de la Chambre, préséance des mesures ministérielles (mot.)1146 ; 3841 et suiv.
Vacances de Pâques (mot.) 1147.
Imprimerie et papeterie publiques (rapp.) 1228.
Commission des transport (rép. à int. Borden) 1235, 2724, 7518 ; (débat) 2982.
Acte des élections fédérales, de 1900 (bill n° 3) en comité, 1236.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à int. Boyd) 1337 ; (rapp. déposé en rép. à mot. Borden) 5701.
Sénateurs, Man. et T. N.-O. (rép. à int. Boyd) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (rép. à int. Monk) 1338.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (rép. à mot. Murray pour doc.) 1344.
Commission des transports (rép. à mot. Tarte pour doc.) 1366.
Tarif différentiel allemand (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Bond-Hay (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Documents publics, distribution (rép. à observ. Monk) 1425.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1632.
Afrique-sud et préférence (rép. à int. McCreary) 1740.
Céréales en Angleterre, impôt (rép. à int. Clarke) 1742.
Saint-Patrice, fête civique (rép. à int. Hackett) 1927.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par le gouvernement fédéral (rép. à mot. Borden pour doc.) 2086.
Provinces maritimes, touristes de distinction (rép. à observ. Ross) 2176.
Frank, désastre (rép. à int. Oliver) 2177 ; (rép. à int. Oliver) 2314.
Québec, manufacture Ross(rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2180.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2380 ; (débat sur observ. Borden) 4505.
Chemin de fer Transcontinental, construction (rép. à int. Bennett) 2387.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents (observ.) 2477.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2500.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2502.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2589, 2602 ; rép. à int. Borden, 2770.
Câble transpacifique (rép. à int. Borden) 2769.
Fusil Ross, examen (rép. à int. Morin) 2856.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2982 ; dépêche de Dawson (rép. à int. Borden) 3413, 3519, 3846 ; commission (débat) 4008 ; (rép. à int. Borden) 4272, 5009.
Creek False, C.-A., location (rép. à int. Wilson) 3023.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (rép. à int. Hughes) 3024 ; tentes (rép. à int Taylor) 3940.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3035.
Affaires de la Chambre, préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot.) 3237.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Transports, commission des (rép. à int. Borden) 3240 ; (débat sur observ. Borden) 3562 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4895, 5009 ; (explic.) 5312.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à int. Hughes) 3245.
Employés publis, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3310.
Criminels allemands libérés, au Canada (rép. à int. Charlton) 3333.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (rép. à int. Smith, Wentworth) 3345.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3360.
Garde-bestiaux, commission (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3519.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3520.
Employés publics, ingérence dans les élecmés (rép. à int. Roche, Marquette) 3763.
Conférence coloniale (rép. à mot. Borden pour doc.) 3764.
Immigration japonaise (rép. à int. Morrison) 3847.
Achat de terrain par le gouvt. à Lévis, Intercolonial (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 3942.
Imprimerie de l'Etat : perception des frais d'impression restés dus (rép. à int. Robinson) 4334 ; atelier libre (rép. à int. Clarke) 4336 ; compositeurs (rép. à int. Clarke) 4602.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (rép. à int. Johnston) 4339.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4452.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (rép. à int. Pope) 4519.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4629 et suiv.
Yukon—Concession Treadgold, instructions au commissiare de l'or (rép. à int. Borden) 4723 ; explication, 5312 ; commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (rép. à int. Borden) 6850 ; taxes de représentation (rép. à int. Borden) 6851.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4950.
Maison Mortimer et Cie, incendie (rép. à int. Bell) 5006.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (observ. sur mot. Russell) 5130.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5171 et suiv.
Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers, 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.
Affaires de la Chambre, bills d'intérêt particulier (rép. à observ. LaRivière) 5312.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5334 et suiv.
Pension de M. L. W. Herchmer (rép. à int. Scott) 5505.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5701.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5720 ; 3e l., 8594 et suiv.
Confédération, fête, ajournement (mot.) 5780.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (rép. à int. Lemieux) 5959.
Terres scolaires, Man., ventes, intérêt sur versements en retard(rép. à int. McCreary) 6376.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6640.
Démission de l'honorable Andrew George Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, renseignement, 6754 ; explications, débat, 6947 ; 6966.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6848.
Article de La Patrie (explication de nature personnelle) 7015.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (rép. à int. Borden) 7018.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Saint-Jacques, Montréal, division électorale, vancance (débat sur observ. Monk) 7213.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Roche, Halifax) 7309.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (rép. à observ. Monk) 7323.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7332 (rép. à int. Borden) 7519 ; 7623.
Ecole de marine, réserve navale au Canada (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 7518.
Chemin de fer Transcontinental national, résolution (rép. à int. Monk) 7713 ; 10804 ; mot. pour dépôt de doc.) 8317 (mot. pour comité sur projet de résolution) débat, 8652 ; 10675 ; projet lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10676.
Visiteurs au Canada, rép. à observ. Smith, Wentworth, 7714.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Monk) 7795.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, motion pour 1ère lecture (débat) 7890 ; mot. pour 2e l. ; 2e l. et comité, 10676 ; (débat) 10677 et suiv. ; en comité, 10808 ; 11487 ; 11510 ; 11536 ; dépôt de documents (renseignements) 11565 ; en comité, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 ; 12899 ; 12976 ; 12999 ; 13014 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8048.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8050 et suiv. ; 3e l., 8296 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rép. à mot. Monk pour impression des dépositions et des rapports se rattachant à l'enquête Loy devant le comité des privilèges et élections, 8154 et suiv. (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159.
Conférence intercoloniale, débats, publication (rép. à int. Borden) 8159 ; 9722 (rép. à int. Sproule) 8468 ; mot. pour dépôt de doc.) 9846.
Yukon—commission Treadgold, télégramme de Dawson, rép. à int. Borden, 821.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8326 et suiv.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes de chemins de fer, mot. pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; amendements du Sénat (mot. pour adop.) 15147.

Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8355 et suiv.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval, 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Transports, commission (rép. à int. Barker) 8572 ; rép. à int. Borden) 9723, 9846.

Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 8573.

Séances du matin (mot.) 8575.

Marine allemande, recrutement au Canada (rép. à int. Sproule) 8968.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (rép. à int. Hughes) 9946.

Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (rép. à int. Bourassa) 10365.

Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (rép. à int. Blain) 10366, 10674, 10981.

Saumon, protection dans la Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 10367.

Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.

Service civil, acte, modification (mot. pour mité sur projet de résolution) 10674, 12086 ; en comité, 12583, 12752.

Bills d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10757.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du " Star " et du " Globe ", de Toronto, 10783.

Service postal du Canada, par New-York (rép. à int. Bell) 10980.

Travail, fête, ajournement (mot.) 11009.

Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11070 et suip., 11685.

Chemins de fer, subventions, résolutions (rép. à int. Monk) 11222.

Esquimalt, station navale, départ du commandant (rép. à int. Earle) 11224.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11433.

Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446.

M. Paul Wiallard (rép. à int. Monk) 11455.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (mot. pour retrait) 11565.

Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11674 et suiv.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique, 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Recensement, tableaux (rép. à int. Blain) 11688.

Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un nouveau juge (mot. pour comité sur résol.) 11689 ; (mot. pour 2e l.) 12090.

Article de l' " Evening Journal ", d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.

Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12082 et suiv.

Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Roche, Marquette) 12470.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Consul d'Allemagne, correspondance (rép. à int. Borden) 12473.

Poursuite contre M. W. T. R. Preston (rép. à int. Clarke) 12474.

Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12573.

Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (rép. à int. Gauvreau) 12750.

Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752, 12972.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à int. Hughes, Victoria) 12866.

Cabotage, privilèges (observ.) 12970 ; (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13406.

Ordre du Service impérial, décoration (rép. à int. Clarke) 12971, 13953, 14224.

Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (rép. à observ. Borden) 12980.

Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13104 et suiv.

Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à M. Clarke) 13203.

Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13255 et suiv. : retiré, 15070.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes et hypothèque, dépôt (rép. à int. Scott) 13291.

Banff, mines de houille de la réserve, exploitation (sub.) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.

Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (rép. à int. Davis) 13293 ; requêtes contre le bill (n° 235), débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13540 et suiv.

Grain, peseurs, nomination (mot. pour comité sur projet de résolution) 13537.

Chambre—séance du samedi (motion) 13537; ajournement, jour d'action de grâces (motion) 14076.

North Atlantic Trading Company, contrats (rép. à int. Borden) 13648, 13952.

Commission géologique, rapport pour 1902, 13649.

Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, mot. pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649.

Chamberlain, l'honorable Joseph (rép. à int. Monk) 13652.

Saint-Jacques, division, bref d'élection (rép. à int. Monk) 13652.

Queen-ouest, représentation (rép. à int. Hackett) 13655.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (mot. pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 251) modifiant la loi concernant revenu consolidé et audition des comptes (mot. pour rescision de l'ordre concernant 2e l.) 13721.

Kamouraska, jetée (sub.) 13735.

Transcontinental national, bill (n° 235) pétions contre, irrégularités (rép. à int. Borden concernant motion Talbot) 13843 ; (rép. à observ. Talbot) 15150.

Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13903 ; 14707 et suiv. ; retiré, 15070.

Bill (n° 232) modifiant Acte des graines du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13906.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Indiens, affaires des, dépenses casuelles sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Guthrie, Hlle Mary, appointements (sub.) 14045.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Bailey, M. William, appointements (sub) 14046.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Intérieur—quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14565 et suiv.
Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14062.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Doncaster, comté de Montcalm, réserve, pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064.
Rama, réserve, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066.
Indiens (sub.) : Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves, 14066 ; Nouveau-Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements, 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (rép. à int. Logan) 14091.
Alaska, frontière commission d'arbitrage, dépêche de lord Alverston (communication) 14091 ; commission, frais (sub.) 14244 ; jugement, signatures des arbitres, rép. à int. Sproule, 14702.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14240 et suiv.
'Canadian Mining Institute', publication de documents (sub.) 14252.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Colombie Anglaise, bureau d'essai (sub.) 14253.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14464 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14539.
Lady Lafontaine, pension (sub.) 14546.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur motion Scott) 14575.
Littérature électorale, expédition franco (rép. à int. Davis) 14580.
Bill (n° 233) concernant pension de retraite des juges (amendements du Sénat) 14583 et suiv.
Bill (n° 267) bibliothécaires du parlement, traitement (en comité) 14594 et suiv.
Bill (n 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14602 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750 et suiv.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789 ; 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14804.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 6) 14821.
Alaska, frontière décision de la commission d'arbitrage, télégramme de l'hon. M. Sifton (rép. à int. Borden) 14828, 14834 ; (débat sur observ. Bourassa) 15112.
Québec, pont (motion pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14839,
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14897 et suiv.
Slater Shoe Company, bain-d'œuvre étrangère (rép. à int. Monk) 14973.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14975.
Gloucester, N.-B., variolés (rép. à int. Fowler) 14992.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15049.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, amend. Sénat, 15062 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt, inscription parmi mesures ministérielles (motion) 15065.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska):
Compagnie de trucks à wagons dite Standard (bill n° 105) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566; en comité et 3e l., 2383.
Mathurin, Joseph A., commuutation de sentence (mot. pour doc.) 3348.

LAVERGNE, Louis—*Suite.*
Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, améliorations à Drummondville (sub.) 14344 et suiv.

LAW, Bowman Brown (Yarmouth) :
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 115.
Dragueurs, réparations (sub.) 2721.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4253 ; 4199 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I. P.-E.) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1308.
Chemin de fer de Southport et Murray Harbour (int.) 2672.
Pont de Hillsborough (int.) 2673.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2797.
Ile du Prince-Edouard, communication d'hiver (mot. pour doc.) 2862 ; (int.) 4154 ; pêche aux huîtres (int.) 3023.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int.) 3346.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3488.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int.) 3516.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int.) 4600 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 7764 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux navires (sub.) 5482 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 5498 ; bill 66, sur mot. pour 3e l., 12686.
Postes, service extérieur (sub.) 6137 et suiv. ; 6268.
Immigration, agences (sub.) 6937 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7037.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7573 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7701 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8460 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8510 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9794 ; bill (n° 235) en comité, 10868 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13548 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12812.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087 et suiv.; 14418 ; agrandissements à taires à Kinkora, 13100 ; embranchement Kensington, 13098 ; commodités supplémentaires à Kinkora, 13,100; embranchement d'Elmira, 13093 et suiv. ; levé topographique au pont Montague, 14424.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13458 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489 et suiv.
Téléphone : ligne de l'île de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A.—*Suite.*
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13803.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14776 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 28) Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. pour doc.) 709 (int.) 5959.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie canadienne (à responsabilité limitée) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1371 ; 1565 ; en comité, 2816 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.
Budget (débat) 2241.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2320.
Fleuve Saint-Laurent, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2336 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2342.
Muray-Bay, quai (sub.) 2346.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée sub.) 2356 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2451 et suiv.
Montréal, débardeurs, grèves (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2882.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int.) 3018.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (int.) 3020.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3052.
Exposition internationale de Saint-Louis int.) 3107.
Québec, province, quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. pour doc.) 3348.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson. observ. sur mot. Davis, 5419.
Débats, publication (sub.) 5446.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6512 ; 6528.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (observ. sur mot. pour 1ère l.) 6754.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur motion Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6838.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6886 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171.

LEMIEUX, Rodolphe—*Suite.*
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7250, 7262 et suiv.
Intercolonial, embranchement depuis station de la Rivière-Ouelle, construction (sub.) 7752 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Conférenciers agricoles (int.) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9028.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, administration de l'hôpital (int.) 13954.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star", de Montréal (int.) 14224.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de M. Aylesworth (sub.) 14248.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762 et suiv.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appoint. et dép. casuelles (sub.) 341 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 365 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 430.
Lévis, édifice public (sub.) 440.
Alexandria, édifice public (sub.) 507.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 593.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678 et suiv.
Garde-bestiaux, commission (int.) 686, 897, 1062 ; mot. pour doc., 3518.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Faillites, bill (int.) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 852.
Edifices publics, loyers (sub.) 1019.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1098.
Arisaig, jetée, réarations (sub.) 1101.
Cow-Bay, (Port-Morien) brise-lames, réarations (sub.) 1109 et suiv.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Gasparaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189 et suiv.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1199 et suiv.
Rivière Saint-Jeen et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvt (mot. pour doc.) 1365-66.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1385.
Rivière des Outaouais, travaux à Petewawa (sub.) 1474 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1478 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1614 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2762 et suiv.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3484.
Yukon—cour Territoiale, allocations de subsistance (sub.) 3536, 3545 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3645.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4176.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4274 et suiv., 4878 et suiv.; 5432 et suiv., 5516 et suiv., 5713, 5749, 5873, 6285 et suiv., 6397, 7520, 8397.
Statistique générale (sub.) 4589 ; 4910 et suiv.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040 et suiv.
Juges des cours de comté (int.) 5131, 5773.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5144, 5291.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5455.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, correspondance, commis principal (int.) 5502.
Bill (n° 207)beurre falsifié, en comité, 5637 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5672 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5825.
Postes, service extérieur (sub.) 6266 ; salaires (sub.) 6342.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Indiens (sub.) ; Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6569.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Recensement (sub.) 7276 et suiv.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (mot. pour doc.) 7323.
Gazette du Travail, correspondance (int.) 7421.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7443 et suiv.
Yukon—Eldorado-Guster, dépenses du conseil, remboursement (sub.) 7497 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7505 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7625 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 7307.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8125 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8203 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8304 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, mot. de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9062 ; bill (n° 235) en comité, 10755 et suiv. ; 10851 et suiv. ; 11657.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11683 et suiv.
Explication de nature personnelle, article de l'"Evening Journal", d'Ottawa, 11818.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11969 et suiv. (amend.) 12741.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations (sub.) 13524 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640.
Caplan, brise-lames (sub.) 13728.

LEONARD, J. E. EMILE (Laval) :
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, préfet, démission (int.) 290 ; 11100.
Listes électorales, impression (int.) 292.
Bill (n° 12) modifiant le code pénal de 1892, mot. sur 3e l., pour renvoi au comité, 606.
M. L. J. Latour et Le Canada (int.) 1061.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (int.) 1086.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2442 et suiv.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int.) 4334 ; 4336.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement (débat) 4936 et suiv.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk) pour renvoi au comité des chemins de fer) 6745.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Transcontinental national, bill (° 235) impression de ce bill en français (int.) 8354.
Service civil, employés, liste (int. Léonard) 9944.
Service postal, paroisses voisines de Montréal (int.) 12751.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Musée national Victoria (sub.) 372.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 855.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Bill (n° 116) Compagnie d'estacades de Restigouche, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882.
Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.
Bill (n° 141) Compagnie de Medicine Hat à Alberta-nord, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 151) Compagnie de transport de Saint-Joseph, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2611.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot. pour 2e l.) 3393.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffffalo (mot. pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer maritime de Chignectou (observ.) 4561.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5361 ; 3e l., 8566.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5663.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5869.
Commission géologique (sub.) 7035.
Service océanique (dé. sur observ. Hughes) 7832.

LOGAN, Hance J.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9499 ; pétition contre (débat sur motion Talbot 13562.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11021.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11057 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12704 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12813 et suiv.
Fort-Saint-Laurent, quai de débarquement (sub.) 13450 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Springhill, N.-E., accident (observ.) 13529.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int.) 14090.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14494.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14624.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14785.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14798.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.

LOVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 361 et suiv.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton) 3250.
Yukon—cour Territorlale, allocations de subsistance (sub.) 3543.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9696 ; bill (n° 235) en comité, 10917.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) 3723 et suiv.
Beauharnois, représentation, bureau de poste de Valleyfield, indépendance du parlement (débat sur observ. Monk) 7319.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14445.

MACDONALD, Peter (Huron-est) Orateur-suppléant :
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 565.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (int. Monk) décisions, 885.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1225.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) décision, 2763.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche (décision) 3278 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) décision, 3594.

MACDONALD, Peter—*Suite.*

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) décision, 4192 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 5347 et suiv. ; 5354 ; 8049 et suiv. ; 8066.
Pêcheries,—construction de nouveaux steamers (sub.) déc., 5478.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) décision, 5737 ; 6312 ; message du Sénat, amendements, 14824.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) décision, 5748.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) décision, 5808.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6066 et suiv.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (décision sur int. Haggart) 6092.
Postes, service extérieur (sub.) décision, 6155 et suiv.; 6257.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité, décision) 6408 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) décision 7067 ; 7074 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7435 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol. (décision) 7527 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7561 et suiv. ; 7623 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) décision, 8540 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11240 et suiv. ; 11404 ; 11877 et suiv. ; déc. sur amend. Borden, 12739.
Bill (n° 235) Transcontinental national (en comité) 12485 et suiv.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12559.
T.N.-O., aide financbière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12578.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12815 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 13129.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13274.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13603.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales (en comité) 13853.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659.

MACKIE, Thomas (Renfrew-nord) :

Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray our doc.) 1363.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9677.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I. P.-E.) :

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4257.
Postes, service extérieur (sub.) 6140.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7766 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7846.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard (en comité (8004.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Goderich, port (sub.) 1412.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6255.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10162.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Budget (débat) 2005.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4927 et suiv.; 6395, 6519 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5621 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7444.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10405.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone, 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ.) 112, 116 ; (mot.) 1241.
Changements ministériels, explications, débat, 169.
Compagnies de téléphone (int.) 295.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 323.
Hotel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 359.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 387.
Montréal, édifices publics (sub.) 445 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 457.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 464.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 488.
Traduction française et impression des bills (observ.) 493.
Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Bowmanville, édifice public (sub.) 525.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (observ.) 671 et suiv.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Mont) 695.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2698 et suiv. ; 5702 et suiv.
Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson, 1ère l., 2894.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3472.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3665 et suiv. ; 5530 et suiv. ; 5751 et suiv. ; 6287 et suiv. ; 6381 et suiv. ; 6462 ; 6481 ; sur mot. Fitzpatrick ; 3e l., 8576.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 37722 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4534.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5581 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6641.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6697 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7525 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7810.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 8049 et suiv. ; 3e l., 8292 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, de 1990, sur 2e l., 8228.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, en comité, 10694 ; 11566 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Grand Tronc, taux de transport (int.) 11818; 12085.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12554.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14621.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636.

MACPHERSON, Robert George (Burrard) :
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 240.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 973.
Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte, 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3120.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4555.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ Pope) 5675.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6074 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8446 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9476.
Saumon dans la Colombie Ang., protection (sur observ. Earle) 10240 et suiv.

MACPHERSON, Robert George—*Suite*
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13860 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14525.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15092.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 115.
Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection, 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.
Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle, 1ère l., 724 ; 2e l.,, 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.
Bill (n° 64) constituatne en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac au même effet, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40 ; en comité, 5313, 5354, 5384, 8048 ; 3e l., 8291, 8564, 8571.
Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2503.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3121 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4854.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4911 et suiv.; 6446 et suiv.; 6516 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4967 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5776.
Bill (n° 209) Ch. de fer Canadien du Nord (en comité) 5817 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6266.
Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1ère ., 8652 ; 2e l., 8809; 3e l., 11169.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, sur résol., 11021.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11045 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Caplan, brise-lames (sub.) 13730.

McCOLL, John B. (Northumberland-ouest, O.) :
Indiens, Mississaga, réclamation (int.) 7107.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

McCOOOL, Charles Arthur—*Suite.*

Bill (n° 114) chemin de fer de Nipissingue et de la baie James, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14748 et suiv.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749 et suiv.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 254 ; 6486 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 2816.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1156.
Compagnie du chemin de fer du Canada Central, bill (n° 99) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.
Commerce de bois, coalition (sur int. Scott) 1642.
Ficelle d'engerbage, prix (int.) 1653 ; primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7583 et suiv.
Afrique-sud et préférence (int.) 1740.
Bill (n° 132) " Père Marquette International Bridge Company ", 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2608.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2737 et suiv.
Dragage, Manitoba, nouveau matériel (snagboat) (sub.) 2766 et suiv..
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche, 3261.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3406.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3464 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3476 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3667.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 4127.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (en comité) 4157.
Bill (n° 195) faisant droit à M. James Reid Steel, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4352.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4545.
Quarantaine (sub.) 5188 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6001 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6043 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6087 ; 6162.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7434 et suiv.

McCREARY, William F.—*Suite*

Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10681 et suiv.; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13552 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du " Star " et du " Globe)), de Toront, 10791 et suiv.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11009.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11338 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12001.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Postes—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14299 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514.
Rapides Saint-André (int.) 14578.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14796 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3505.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14036.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Banques non autorisées, loi les concernant (int.) 290.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 403.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 3e l.) 954.
Ports du Canada, appoint. et dépenses casuelles (sub.) 4078 et suiv.
Bill (n° 194) maladies infectieuses ou contagieuses des animaux (sur mot. pour 2e l.) 4381 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5630 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6257.

McGUGAN, Malcolm (Middlesex-sud) :

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.
Compagnie de prêt de London, au Canada, bill (n° 101) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

McINTOSH, John (Sherbrooke) :

Bill (n° 25) concernant la Banque des Cantons de l'Est, 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 131) constituant en corporation la " Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée ", 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267, 5545.
Chemin de fer des mines du Klondike, bill d'intérêt privé (mot. afin que requête pour bill soit lue et reçue) 2877.
Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 3331 ; 2e ., 3713 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 4745.

McISAAC, Collin F.—*Suite*
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot.) 7308.
Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la Keller Heater Company of Canada, à responsabilité limitée, 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.
Bayfield, port, améliorations (sub.) 13410.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Sabordement de la goélette "Euxine" (mot. pour doc.) 716.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2719.
Postes, service extérieur (sub.) 6150 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Port-Hood, jetée (sub.) 13476 et suiv.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Comité des Débats (3e rapp.) gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu, 1513.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. pour doc.) 3348.

MALOUIN, Albert (Queen-centre) :
Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; et comité et 3e l., 4836.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10145.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, bill (n° 36) (2e l.) mot. pour renvoi à six mois, 681 ; débat sur 2e l., 1560 ; (observ.) 3413.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 769.
Bill (n° 59) chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (rép. à mot. Monk pour 2e l.) 1370 ; observ.sur mot. Sproule pour 2e l., 1565 ; débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer, 6744.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne, observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1566.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1569.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1870 et suiv.
Maria, jetée (sub.) 2342 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3527.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur mot. Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6834.
Steamers, service (sub.) : entre le bassin de Gaspé, Dalhousie ou Campbellton, 7989 et suiv.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8479 et suiv.
Intercolonial, pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 et suiv.

MARCIL, Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9614.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725 et suiv.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 et suiv.
Shegawake, port (sub.) 13757 et suiv.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769 et suiv.
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14512.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer, amendements du Sénat, 15072 et suiv.

MARCIL, Joseph Edmond (Bagot) :
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6714 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions à l'encontre (observ.) 13203.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7124.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12054 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13441.

MEIGS, Daniel B. (Missisquoi) :
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (en comité) 10738 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville):
Campement à Laprairie (observ.) 3743.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4034 et suiv.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6719 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6909 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7259 et suiv.
Situation financière, revue (observ.) 14909.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 56.
Bureau de poste de Valleyfield (int.) 100 ; (observ.) débat, 7311 et suiv.
Changements ministériels, explications, débat, 182.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int.) 289.
Division Saint-Jacques, vacance (int.) 416 ; nouveau bref d'élection (avis de mot.) 725; (mot.) 964 ; observ., débat, 7210 ; (int.) 13652.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 424 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 429.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; édifices publics (sub.) 444 et suiv.; hôtel des postes (int.) 683 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 466 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 486.
Traduction française des rapports publics (observ.) 490 ; des bills (int.) 493.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 561, 563.
Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation, 1ère l., 126 ; 2e l., 580, 722, 940.
Bill (n° 53) concernant les faillites, 1ère 1ère l., 671 ; 2e l. (débat) 2454, 2886, 3360.
Lieutenant-gouvereneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (2e l.) 681.
Hôtel des postes de Montréal (int.) 683.
Intercolonial, paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int.) 683.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (int.) 688.
Chemins à barrières sur l'île de Montréal (mot. pour doc.) 689.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (mot.) débat, 694 ; 705.
Yukon, paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Journaux, Royaume-Uni, France, Etats-Unis, paiements (mot. pour doc.) 723.
Grand Tronc, paiements au, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria, gare Bonaventure (mot. pour doc.) 723.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. pour doc.) 723.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 724 ; mot. pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 874.
Commission des transports et enquête sur le tarif (int.) 875.
Chemin de fer transcontinental, propositions au gouvernement (int.) 896 ; 1054 ; 1059.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int.) 1063 ; monopole (int.) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int.) 1338.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Chemins de fer, accidents(rép. à observ. Clarke) 1379.
Affaires de la Chambre (observ.) 1386 et suiv.
Documents publics, distribution (observ.) 1424.
Inspecteur vétérianire en chef (int.) 1649.
M. Charles A. Fisher (int.) 1649.
Recensement de 1901, coût (int.) 1651 (sub.) 7271 et suiv.
Guerre sud-africaine, selles et brides pour dernier contingent (int.) 1736.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (int.) 1925.
Fermes expérimentales, beurre (int.) 1651.
Travaux publics, conditions hygiéniques (int.) 1926.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2411.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2494.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2556.
Montréal : débardeurs, grève (int.) débat, 2589 ; 2593 ; paiement à la milice (int.) 4153 ; bureau de poste (int.) 4117-4118.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2652 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Guerre sud-africaine, achat de provisions (observ. sur mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ.) sur mot. Demers pour 2e l.) 2881.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3029.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3082 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3208.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis (en comité) 3334.
L'Assomption, bureau de poste (int.) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. pour doc.) 3348.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3353.
Bill (n° 20) bidon à lait réglementaire (sur mot. Campbell pour 2e l.) 3358.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.
M. Denis Ménard, destitution (int.) 3663 ; 9342.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3677 ; 3969 ; 8370 ; 8407 et suiv.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3715 et suiv.; appointements et salaires, 3738 et suiv. ; propriétés militaires, 3742 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4014 et suiv. ; 4664 ; 4702 (observ.) 11331.
Douanes—Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4086 et suiv.
Journaux, livres, timbres, etc. (sub.) 4107 et suiv. ; employés (int.) 5501.
Employés des bureaux de poste, vacances (int.) 4152.
Bill (n° 174) modifiant l'acte des douanes (en comité) 4157 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4606, 4641 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4943 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre et fromage, pesage (int.) 5601.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5887.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5931.
Chemin de fer Transcontinental, politique du gouvernement (int.) 5960.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6709 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration agences (sub.) 6873 et suiv.; somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007 et suiv.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7011.
Yukon—territoire, gouvernement (sub.) 7014.
Commission géologique (sub.) 7028 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7176 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7201 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7252 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ.) débat, 7311 et suiv.; sur rapport du comité des privilèges et élections, motion pour impression des dépositions et rapports, 8152 ; avis de motion pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; sur mot. Wade pour adop., 8158 ; (mot. en amend.) 8245.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int.) 7421.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7495 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7693.
Chemin de fer Transcontinental national, résol. (int.) 7712.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7723 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7750 ; embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 10757.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, branchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7761 et suiv.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand Tronc-Pacifique (int.) 7794.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (débat sur observ. Ethier) 7798 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7820 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8056 ; 3e l., 8566 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (int.) 8319.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359 et suiv.
Séances du matin (rép. à mot. Laurier) 8575.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8777, 10675 ; (int.) 10804 ; bill (n° 235) en comité, 10843, 11550.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Bill (n° 235) Chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10676 et suiv., 11565.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Rivière Richelieu, crue des eaux (int.) 10762.
Service de vapeurs entre Saint-Denis et la Malbaie (int.) 10763.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10799 et suiv.
Travail, fête, ajournement (int.) 10979 ; (sur mot. Laurier) 11010.
Service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, bill (n° 240) 2e l., 10982.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11036 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11061 et suiv.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, en comité, 11066.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11072.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11101 ; 11226 et suiv. ; 11384 et suiv.
Chemins de fer, subventions, résolutions (int.) 11222.
M. Paul Wiallard (int.) 11455.
Saint-Ours, quais de débarquement (sub.) 13170.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13175 et sniv. ; bureaux de perception (sub.) 13195 et suiv.
Employés permanents ea autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Télégraphe : ligne de la montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13610 et suiv.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13613 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13629 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13641 et suiv.
Chamberlain, l'honorable Joseph, discours (int.) 13651.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 t suiv.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ.) 14970.
Québec, pont, en comité sur projet de résosolution pour aider à construction, 15003.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15048 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

L'Assomption, édifice public (sub.) 436.
Lévis, édifice public (sub.) 439 ; 13320 et suiv.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 986.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1380.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1568 et suiv.
M. F. X. Chabot, retraite (int.) 2085.
Budget (débat) 2102.
Fusil Ross, examen (int.) 2856.
Valleyfield, grève (int.) 2857 ; dragage (sub.) 6104 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5197.
Milice canadienne, état de besoins (débat sur observ. Thompson) 5921.

MORIN, Jean-Baptiste—*Suite.*

Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 6103 et suiv.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Valleyfield, dragage (sub.) 6104 et suiv.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans) quai (sub.) 6106.
Postes, service extérieur(sub.) 6264.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6730 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7069.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7501 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8140 et suiv.
Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (int.) 8353 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 13031 ; (amend.) 13031 ; pétitions à l'encontre, rép. à observ. Marcil (Bagot) 13206.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. 8573 ; 8735.
Trottier, M. Louis, emploi (int.) 8735.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int). 8868.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12807.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13734.
Chambre des communes, ouvriers et autres (sub.) 14406.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14753 et suiv.
Trancontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14950 et suiv.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Bill (n° 32) Institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance, 1ère l., 374 ; 2e l., 647.
Bill (n° 33) Compagnie de chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 605 ; 2e l. 682.
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 625.
Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la ColombieAnglaise, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.
Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'Assurance "Century", sur la vie, 1ère l., 3237; 2e l., 3713 ; en comité, 5546, 5744, 5773, 6161, 6407 ; 3e l. et adop., 6411.
Immigration japonaise (int.) 32847.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7118.
Yukon—ligne télégraphique (observ.) 7218.

MORRISON, Allan—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9112.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle et Borden) 10234.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (mot. pour que pétitition soit lue et reçue) 10756.
Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster, 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

MULOCK, Hon. sir William, K.C.M.G. (York-nord, Ont.) :

Postes (rapp.) 91 ; (rép. à int. Bell) 901.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., (mot. et débat) 2620, 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110, 3413 ; amendements du Sénat, 5846.
Département du travail (rapport) 116.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. LaRivière) 131.
Peter, J. Carlin (rép. à int. Borden) 132.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271.
Affaires des Indiens, (sub.) 277.
Doukhobortses, inscription de homesteads (rép. à int. Wilson) 554 ; pèlerinage (rép. à int. Wilson) 555 ; (rép. à int. Blain) 1059.
Hôtel des postes de Montréal (rép. à int. Monk) 683.
Hôtel des postes dans les villes (rép. à à int. Puttee) 684.
Terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, au Manitoba (rép. à int. Puttee) 684.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Borden) 685.
Ile d'Orléans, service postal (rép. à int. Casgrain) 687.
Ventes de terres fédérales (rép. à int. Hughes) 688 ; (rép. à int. Roche) 837 ; 1926.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Bill (n° 4) Compagnie de téléphone (2e l.,) 717.
Bloomfield-Station, directeur de la poste (rép. à int. Fowler) 840.
Agents des Indiens comme gardiens (rép. à int. Tisdale) 840.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 975 ; (à int. Puttee) 1653, rapport de la commission d'enquête (rép. à int. Earle) 8352.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1004 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1045 et suiv.
Immigration irlandaise (rép. à int. Clarke) 1060.
Ernestown-Station, directeur de la poste (rép. à int. Wilson) 1062.
Immigration, statistique (rép. à int. Ross) 1064.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1160.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (rép. à int. Clare) 1231.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (rép. à int. Roche) (Marquette) 1232.
M. S. Jonasson (rép. à int. Davis) 1234.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Bell) 1338.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1390.
Immigrants pour l'Ontario (rép. à int. Robinson) 1651.
Transport des malles à Parkhill (rép. à int. Sproule) 1652 ; entre Ashcroft et Barkerville (rép. à int. Bennett) 1653.
Conseil du Travail de Toronto (rép. à int. Clarke) 1923.
Saint-Boniface, service postal (rép. à int. LaRivière) 1927.
Naturalisation, Acte (rép. à int. LaRivière) 2085.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 2086.
Chemins de fer, subventions en terre (rép. à int. Scott) 2172 ; 3933.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantanniers (rép. à int. Schell) 2382.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (rép. à int. Roche) 2385 (rép. à int. Bennett) 2588.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 2386 ; sub. en terres (rép. à int. Scott) 2671 ; 5000.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre, (rép. int. Bennett) 2388.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (rép. à int. Bennett) 2388.
Immigrants ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (rép. à int. Wilson) 2389 ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2587 ; examen médical (rép. à int. Clarke) 2854.
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (rép. à int. Fowler) 2587.
Ile du Prince-Edouard, gisements de houille (rép. à int. Hackett) 2589.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2600.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (rép. à int. Bennett) 2855.
Creek False, C.A., location (rép. à int. Morin) 2857.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2926; comité d'enquête (rép. à int. Borden) 3418 ; observ. Casgrain, débat, 4658 ; dépêche de Dawson, rép. à int. Borden, 4752.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3127 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3287.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320.
Service civil, employés et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3372.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, restrictions (déb. sur mot. pour 2e l.) 3399.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 3519.
Conseils de conciliation (rép. à int. Bell) 3759 ; 4150.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, 3930 et suiv.

McISAAC, Colin F.—*Suite.*

Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (rép. à int. Ingram) 4116.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (rép. à int. Ingram) 4117.
Montréal, bureau de poste (rép. à int. Monk) 4117-4118.
Employés des bureaux de poste, vacances (rép. à int. Monk) 4153.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4847 et suiv.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Richardson) 5005.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5236 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télég. Marconi (en comité) 5273 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés (sub.) 5300.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop. 6069.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5668 et suiv.
Postes : directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207 ; 14299 ; service des malles (sub.) 6269 ; salaires (sub.) 6340 ; transport des malles par chemin de fer (rép. à int. Wilson) 6478.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6593.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Haggart) 6614.
Immigration, agences (sub.) 6902 et suiv.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6969.
Rivière à la Pluie, service postal (rép. à observ. Borden 7102.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7172 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (rép. à observ. Osler) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (rép. à int. Lennox) 7421.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 ; 7669 et suiv.
Bill (n° 231) Compagnie de calorifères du Canada, 2e l., 7712.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7826.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8072.
M. D. J. Campbell, directeur de la poste à Macleod, destitution (rép. à int. Osler) 8318.
Commission du capital et du travail, 1886, membres (rép. à int. Kendall) 8318.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (rép. à int. Scott) 8352.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8364.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Bill (n° 245) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 9339.
Travaux publics, entreprises adjugées (rép. à int. Thompson) 9340.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9689 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10013; bill (n° 235) 11552.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11147 et suiv.; 11386 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12723.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol., 12586, 12753.
Service postal, paroisses voisines de Montréla (rép. à int. Léonard) 12751.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 12828; en comité 114093, 14120; mot. pour 3e l., 14230; 3e l., et adop., 14236.
Picton, bureau de poste (rép. à int. Alcorn) 13403.
Malles, distribution dans les campagnes (rép. à int. Wilson) 13531; (rép. à int Hackett) 14092; transport entre Balaclava et Owen-Sound (rép. à int. Thomson, Grey) 13536.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête (rép. int. LaRivière) 13536; 14283.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14051.
Employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Greenfield, M. J. R., N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app. (sub.) 14289.
Commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, aug. d'app. (sub.) 14290; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297.
Latour, M. L. J. (rép. à int. Pope) 14290.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (rép. à int. Avery) 14296.
Buote, M. Jérôme, destitution (rép. à int. Hackett) 14298.
Postes, sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Télégraphe : réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514 et suiv.; (sur observ. Borden) 14844; (rép. à int. Taylor) 14985; (observ.) débat, 15153 et suiv.
Terres fédérales, protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14567.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14959 et suiv.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (rép. à motion Clancy pour doc.) 14572.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Boîtes postales pour journaux (rép. à int. Taylor) 14577.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (rép. à int. Talbot) 14581.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14589.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14648.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer Matane à Gaspé (sub.) 14788.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14974 et suiv.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 787.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (mot. pour doc.) 1340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10376; bill (n° 235) en comité, 10819.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11059.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13638.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13643.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Lieutenant-gouverneur d'Otnario (débat sur observ. Maclean) 124.
Changements ministérielrs, explications, débat, 185.
Alexandria, édifice public (sub.) 529.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (déb. sur mot. Laurier pour 2e l.) 1255; (en comité) 11254; 11375; 11803 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot pour 2e l.) 3382.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3813 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4017 et suiv.; 4682.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5122.
Hétu, Rodolphe, libération (int.) 8151.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9299; bill (n° 235) en comité, 10684 et suiv.; 10926; 11458; 11615; sur mot. pour 3e l., 12968; amendement, 12968; 12970.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10789 et suiv.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11449 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Banff, mines de houille de la réserve de, explication (sub.) 13291.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix, 1ère l., 454 ; 2e l., 647.
Bill (n° 111) chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition(sur int. Scott) 1637.
Bill (n° 119) Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comité, 3712 ; 3885 ; 3e l., 3885.
Budget (débat) 1865 ; 1883.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1880.
Frank, désastre (observ.) 2176 (int. 2314.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.
Bill (n° 140) chemin de fer de Cardiff, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.
Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3603 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (int.) 4153.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4491 ; primes (en comité sur résol.) 8198 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4548.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5354 et suiv. ; 5386 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5676.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5712 et suiv. ; 8424.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5922.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5998 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6776.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6987 et suiv. ; 6987 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6987 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7438 et suiv.
Ficelle d engerbage, primes à la fabrication, (en comité sur résol.) 7596 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7662 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8456 et suiv.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9059; (bill 235) en comité, 11614.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12081 et suiv.

OLIVER, Frank—*Suite.*

Territoire du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12568 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14171 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870 et suiv., 14727.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14894 et suiv.
Colombie Anglaise, commerce de bois (débat sur observ. Borden) 15069.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Changements ministériels, explications, débat, 197.
Revenu de l'Intérieur, min., appoint. (sub.) 244.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 638.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657.
Bill (n° 148) fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2613.
Yukon—concessions Treadgold (débat) 3015 ; lignes télégraphiques (sub.) 3098 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3615.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4447.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5099 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries observ. sur mot. pour 1ère l.) 6753.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6181.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7147 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7170 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7239.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7341.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamation (observ.) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7370 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7792.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8290.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
M. D. J. Campbell, directeur de la posee à MacLeod, destitution (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8330.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9542 ; bill (n° 235) en comité, 10867, 11543, 11583 ; sur mot. pour 3e l., 12948 ; amendement 12950, 12959.

OSLER, Edmund Boyd—*Suite.*

Explication de nature personnelle, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11928 et suiv., 11961 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12692, 12716.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12552.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13432.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13616 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis(observ. sur mot. Tarte pour doc.) 469 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv. ; comité, achat d'un livre intitulé : "Décisions des Orateurs de la Chambre", (mot.) 5497 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 5772.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10422.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :

Commerce et navigation (tableaux) 91.
Importation du grain par ports d'Ontario Occidental, en 1902, (rép. à int. Bennett) 99.
Expédition de grain de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Holmes) 555.
Destitution de M. E. Bourgeois (rép. à int. Wilmot) 556.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor et à observ. Borden) 557.
Houille, importation (rép. à int. Clarke) 686.
Sabordement de la goélette "Euxine" (rép. à mot. McLennan pour doc.) 716.
Articles admis en franchise, et droits réduits, (rép. à int. Clarke) 838.
Importation d'oxide d'aluminium (rép. à int. Robinson) 1063.
Bananes, importation (rép. à int. Robinson) 1234.
Bauxite, importation (rép. à int. Robinson) 1739.
Budget (débat) 2252.
Douanes, amendement à la loi (mot. pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes, 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (rép. à int. LaRivière) 3517.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3621.
Commerce, commissaire du, à Londres (rép. à int. Kemp) 3621 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3713.
Douanes (sub.) : ministère, appoint., 325 ; dépenses casuelles, 336 ; appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses au Yukon, 4113 ; employés (rép. à int. Monk) 5501 ;

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

employés, appointements (rép. à int. Clancy) 8351, (sub.) 14268 ; Thomas Kilroy, services (sub.) 14281.
Machines agricoles, détaxe (rép. à int. Roche) 3939.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4249 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233 et suiv.
Tarif de faveur anglais (rép. à int. Scott) 5505.
Arichat, édifice public (sub.) 6028.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (rép. à int. Bennett) 6194.
Goélette "Markland", saisie (rép. à observ. Kaulbach) 6197.
Winnipeg, entrepôt du roi (rép. à int. LaRivière) 6478.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6558.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7607 et suiv. (rép) à int. Clarke) 7794.
Canal du Sault Saint-Marie, construction et équipement (sub.) 7791.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8196 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8458 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10540 ; bill (n° 235) en comité, 10816 ; 11624 ; sur mot. pour 3e l., 13011.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11189 et suiv.; en comité, 11247 ; 11367 ; 11417 ; sur mot. pour 3e l., 12741.
Publications hebdomadaires (rép. à int. Scott) 11689.
Tabac, droits (rép. à int. Henderson) 12471.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12760 ; 12789 et suiv.
Famille Chevrier, et service civil (rép. à int. Fowler) 12972.
Importations : directes par l'Etat (rép. à int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin, 1903 (rép. à int. Henderson) 14223.
Cabotage aux Etats-Unis (rép. à observ. Taylor) 13403.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14113 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (rép. à int. Clarke) 14223.
Brennan, John P., destitution (rép. à int. Hackett) 14282.
Sucre importé pour la consommation (rép. à int. Henderson) 14579.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14674 et suiv.

POPE, Rufus H. (Compton) :

Changements ministériels, explications, débat, 194.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1594 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2327.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 et suiv. ; correspondance (mot. pour doc.) 2381.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, débat sur observ. Scott) 2568.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3064.

POPE, Rufus H.—*Suite.*
Employés publics, ingérence dans les élection (débat sur observ. et amend. Roche) 3313.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4390 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4497.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (int.) 4518.
Bill (n° 207) prohibant fabrication et vente de beurre falsifié (en comité) 5607 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique, observ. (débat) 5652 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6946.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7876 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8439.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston (sub.) 14250 et suiv.
Douanes, employés, appointements, (sub.) 14268 et suiv.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14285 et suiv.
Latour, M. L. J. (int.) 14290.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :
Revenu de l'intérieur, ministère, appoint. (sub.) 245 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 795.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2775.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5527.
Baie de Quinté, bouées (int.) 5778.
Belleville, port (int.) 5779.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade, pour adop. du 2e rapp.) 8313 et suiv.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int.) 8320.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329.
Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley, 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité et 3e l., 12399.
Chemin de Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9862.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet des résolution) 11053 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11809 et suiv.
Importations directes par l'Etat (int.) 12972.
Trent, canalisation (int.) 12973.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond (Maisonneuve) :
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6.
Pêcheries (rapp.) 91.
Marine et Pêcheries (rapp.) 247.
Steamers de l'Etat, commandants (rép. à int. Bell) 454.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 877.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1084.
Baie d'Hudson et baie James, droits de pêche (rép. à int. Lancaster, 1230.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (rép. à int. Wilmot) 1230, 1231.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (rép. à int. Earle) 1235, 6566.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage, 1ère l., 2171 ; retiré (sur mot. Laurier) 11565.
M. George Swinehammer (rép. à int. Borden) 2392.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3019.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3021.
M. F. Daly, destitution (rép. à int. Fowler) 3022.
Pêche aux huîtres, Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 3023.
Annandale, I. P.-E., feux d'alignement (rép. à int. Hackett) 3025.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3041.
Creek False, Vancouver (rép. à mot. Earle pour doc.) 3239, 5702.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (déb. sur mot. pour 2e l.) 3405 et suiv.; (rép. à int. Earle) 7793.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires, 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop. 7135.
M. Denis Ménard, destitution (rép. à int. Monk) 3664, 9342.
M. P. J. Veniot, Buthurst, absence (rép. à int. Wilmot) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Michael Daly, maître du port, Bathurst, destitution (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Nazaire Hatchey, pilote, maître du port, Bathurst, nomination (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (rép. à int. Wilmot) 3762.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, N.-B. (mise à la retraite) 3762.
Steamer " Minto ", usage (rép. à int. Bell) 3763.
Ile du Prince-Edouard, communic. d'hiver (rép. à int. Lefurgey) 4154.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Bétail, frais d'inspection, appoint.(sub.) 4268.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, dépenses imprépues en général (sub.) 4269, 5205.
Levés hydrographiques (sub.) 4270 ; 7209.
Observatoire magnétique (sub.) 4270.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (rép. à int. Clarke) 6646.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Transports, commission (rép. à int. Borden) 4273.
Phares : gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction et aide à la navigation (sub.) 4327, 5495, 5930.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture de Lurcher et Ile d'Anticosti, pointe de l'est, 4327.
Cour des commissaires des pilotes de Montréal (sub.) 4327.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Quais, réparations (sub.) 4327.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4327, 13944.
Pêcheries, protection, C.-A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Pêche dans la zone de trois milles (rép. à int. Bell) 4333.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4682 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5205.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés, somme supplém. (sub.) 5223 ; 5397 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; droits du Dominion et des provinces (mot. pour doc.) 8159.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491.
Steamer "Bayfield", vente (rép. à int. Thomson, Grey) 5777.
Baie de Quinté, bouées (rép. à int. Porter) 5778.
Belleville, port (rép. à int. Porter) 5779.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'ouest (en comité) 6088 et suiv.
Chenal entre Kingston et Brockville, sub. (rép. à int. Reid) 6118.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755-56 et suiv. ; 6758 ; examen (sub.) 13805.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer) 6747.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.
Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire, 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.
Steamer "Alaska", achat (rép. à int. Bell) 6842.
Steamer "Monterey", naufrage (observ.) 7015.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Savard, M. P. V., emploi (rép. à int. Blain) 7107.
Northumberland, détroit, navigation hivernale (rép. à int. Hackett) 7107.
Nobles, M .Israël, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bishop, capitaine, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bill (n° 224) modifiant la loi des Pêcheries, 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du Bayfield, gratification (sub.) 7209.
Pêche au saumon dans la Colombie Anglaise, commission (mot. pour rapport) 7325.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (rép. à int. Monk) 8319.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (sur mot. pour 3e l., 8567.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin) 8573.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle) 10238 et suiv.; 10505.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (rép. à int. Russell) 10505.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11701 ; 11845 et suiv.
Quesnelle, C.A., barrage (rép. à int. Eearle) 11817.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 (mot. pour retirer projet de résol.) 12745.
Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 12747 ; 2e l., et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigalbles, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; bill (n° 260) à cette fin, 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; bill (n° 261) à cette fin, 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adop., 14230.
Acte concernant port de Sydney-nord (ch. 30, stat. 1879) amendement, en comité sur projet de résolution) 13058 ; bill (n° 262) à cette fin, 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.
Acte concernant sinistres maritimes, 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059 ; bill (n° 263) à cette fin, 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268 ; 13843-44.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13347.
Ligne télégraphique de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600.
Ile du Prince-Edouard, réclamations des expéditeurs de poisson (rép. à int. Lefurgey) 13649.
Steamers Stanley et Lansdowne, réparations (sub.) 13799.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Bétail, inspection (sub.) 13826.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aide, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Téléphone : service de signaux entre Port-Atkinson, C.-A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Arbitrage, mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Arcadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
White, M. C. W., appointements (sub. 13947.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Chemin de fer, de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska), pont de chemin de fer sur (sub.) 14813.
Phares, gardiens, augm. de salaire (rép. à int. Gauvreau) 14970.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Fowler) 14990.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :
L'Assomption, édifice public (sub.) 435.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2942.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3618 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4286 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4464.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'art. 40, 5042 ; en comité, 5385 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6003 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7360 et suiv., 7623 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10383 ; bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13554.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14428.
Garde-bestiaux, commission (int.) 14990.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution (sub.) 15028.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :
Saint-André, écluses, entreprise (int.) 292.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Hôtels des postes dans les villes (int.) 683.

PUTTEE, Arthur W.—*Suite.*
Terres du Pacifique, au Manitoba (int.) 684.
Immigrants, traitement (observ.) 888 ; installation (rép. à observ. Boyd) 1159.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 974 ; (int.) 1653.
Acte de conciliation, de 1900 (Bill n° 95) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890 ; 3371.
Budget (débat) 2222.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2551.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2635 et suiv.
Dragage : nouveau matériel (snag-boat) Manitoba (sub.) 2766 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3293.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.; (int.) 10757.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747, 5775, 6086, 6161, 7057 ; 3e l. et adop., 7058.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27. S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4362.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5634 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6209 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6473 et suiv. ; 8372.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6780.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6856.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7375 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7545 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9377 ; bill (n° 235) en comité, 11545.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Lourier pour comité) 11165 ; 12035 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 542.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigon) 807.
Wendover, quai (sub.) 1493 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1506 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2720 et suiv.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3078 et suiv.
Intercolonial—aménagements à Lévis (sub.) 3836 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4167 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4241 et suiv.
Recensement (sub.) 4988 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5056 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5186 ; 5680 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5214 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233.
Chambre des communes, service téléphonique (observ.) 5261.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5287 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv. ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5551 et suiv.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int.) 6118.
Postes, service extérieur (sub.) 6129 et suiv. ; salaires (sub.) 6363.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6416 et suiv. ; 6507.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6543 et suiv.
Banques autorisées, faillites (int.) 6645.
Rapides des Galops, crausage et élargissement (sub.) 8619 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur projet de résolution, 11027.
Service de steamers entre le Canada et la la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11090 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11749 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12588 et suiv.
Rapide des Galops, barrage, construction (sub.) 12863 ; 13160.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12956 ; 12999 ; 13018 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot, pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13549 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13134.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 et suiv. ; installation électrique (sub.) 14426 et suiv.
Canal des Galops, élargissement (sub.) 13160 ; 14432.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13162.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13196 et suiv.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13185.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13502 et suiv.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591 et suiv.
Télégraphe : (sons fil Marconi) ligne de la baie de Chaleau à Belle-Isle (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13601 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13618 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640 et suiv.; amendement, 13640, rejeté par 40 contre 22, 13643.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14255 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14266 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Douanes, employés, appointements (sub.) 14273.
Intercolonial—nouveaux aménagements à Moncton (sub.) 14380 et suiv.; rails d'acier et chevilles (sub.) 14388 et suiv.; matériel roulant (sub.) 14391 et suiv.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394 et suiv.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437 et suiv.
Canal de Williamburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant (sub.) 14442.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Clinton, bureau de poste (sub.) 533.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 781.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1116.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1383.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Budget (débat) 2014.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3118 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4237 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4762.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 5005.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6683 et suiv., 6698 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6786.
Bill (n° 104), Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7690 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8010 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10305 ; bill (n° 235) en comité, 10894 ; sur mot. pour 3e l., 12958.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11267 et suiv., 11786 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Wingham, édifice public (sub.) 13389.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13704 et suiv.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13790 et suiv.
Télégraphe : poste de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14643.
Bill (n° 103) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14715.

RILEY, George (Victoria, C. A.) :

Bill (n° 152) chemin de fer du Pacifique Central du Sud, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Distribution postale gratuite à la campagne (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 389.
Parlement, sessions plus hâtives (amend. à mot. Boyd) 483.
Alexandria, édifice public (sub.) 518.
Cour de divorce (débat sur motion Charlton) 586.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 759.
Immigrants ; installation (rép. à observ. Boyd) 1164 ; pour l'Ontario (int.) 1651.
Bananes, importation (int.) 1234.
Budget (débat) 1892.
Explication de nature personnelle, article du "Citizen", d'Ottawa, 2085.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3793.
Fête du roi dans le comté d'Elgin, (observ.) 3239.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3827 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, perception des frais d'impression restés dus (int.) 4334.
M. W. McCreary, ex-député, lettre, lecture, 5548.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5708 ; 5962 et suiv. ; 6392 ; 6449 ; 6518 et suiv. ; 8425 et suiv. ; 3e l., 8589.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6065 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6650.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6696.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7251 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7813 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8002.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8221 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8325 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9488.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité) 11048 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11784 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13434.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13866 et suiv. ; 14715 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14733.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15157.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Importation de bauxite (int.) 1739.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4726.

ROCHE, William (Halifax) .

Budget (débat) 1959.
Employés publics, ingérence dans les élections, (débat sur observ. et amend. Roche, Marquette) 3308.

ROCHE, William—*Suite.*

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5370 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6772 ; agences (sub.) 6880 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7178.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7534 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9817.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13426.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13588 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, explication de nature personnelle, 13649.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13935.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Ligne transotlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14477.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14634.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 172) constituant en corporation la "City and County Bank of Canada", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2778 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, éclairage (int.) 3347.
Sommes payées au "Herald" de Montréal (int.) 8572.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, en comité, 11021.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11968 et suiv. ; sur mot. pour 3e l. (amend.) 12744.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415.

ROSS, James Hamilton (Territoire du Yukon) :

Yukon, concession minières, baux (mot. pour doc.) 1365.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Ministère des Douanes, appointements (sub.) 330.
Parlement, sessions plus plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 478.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 588, 602.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 609 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 792.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à int. Smith) 980.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ.) 2175.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2331.
Dragueurs, réparations (sub.) 2716.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2849.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3213 et suiv.

ROSS, Hon. William—*Suite.*
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3655 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification, en comité, 3869, 5537, 5743, 6522, 3e l., 8602.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4162 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4204 et suiv.; somme supplém., 5215 et et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5096 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5162 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5252 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5374 et suiv. ; 8121 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, (en comité) 5623 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5853.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6079.
Postes, service extérieur (sub.) 6146.
Goélette "Markland", saisie (sur observ. Kaulback) 6197.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790 ; agences (sub.) 6905 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7198.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, de semence, en comité, 7439.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7825 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7888.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8179 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8543 et suiv.; aménagements à Saint-Jean (sub.) 14370.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9847.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12757 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13965.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14112.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14507.

ROCHE, William J. (Marquette) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 216 et suiv.
M. le juge Myers, nomination (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 409.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. pour doc.) 724.
Terres fédérales, ventes (int.) 837, 1926.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 872.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1154.

ROCHE, William J.—*Suite.*
M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int.) 1232.
M. S. Jonasson (int.) 1234.
Budget (débat) 1944.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend) débat, 3251.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés (int.) 3763 ; (mot. pour doc.) 3942 ; 9847.
Machines agricoles, détaxe (int.) 3939.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, achat de terres (int.) 2385 ; (mot. pour doc.) 4519.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5167 ; 5284.
M. Martin Jérôme, député à la législature (int.) 5504.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8079 et suiv.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int.) 8572.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid pour comité sur projet de résolution (débat) 9989 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12963 ; 12990 ; amendement, rejeté, 12965 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12006 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12729.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houilleurs (int.) 12470.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12575 ; autonomie (débat sur observ. Borden) 14191 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (Saint-Antoine, Montréal.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 853.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan (int.) 2385.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. pour doc.) 2417.

ROSS, William (Ontario-sud) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 487.
Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Immigration, statistique (int.) 1064.
Budget (débat) 2106.
Bill (n° 51) Banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2852.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3541.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 ; 4718.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5535 ; 5966 et suiv. ; 6525 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5620 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6670 ; 7447.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7844 et suiv.

ROSS, William—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10191.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Oshawa, édific public (sub.) 13378.
Intercolonial, commande de rails à la Compagnie Clergue (int.) 13953.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14721 et suiv.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2464.
Bill (n° 21), loi des chemins de fer, modification (en comité) 2682.
Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.
Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada", 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.
Bill (n° 199), Maison de réforme du Bon-Pasteur, de Saint-Jean, N.-B., en comité, 5010 et suiv.
Bill (n° 73), Compagnie de Force d'Ontario et de Québec, en comité, 5040.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot.) 5129.
Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport, sur motion Monk pour impression des documents, 8156.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8494 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9163-9176.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9688.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int.) 10504.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :
Alexandria, édifice public (sub.) 499 :
Bowmanville, édifice public (sub.) 524.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1573 et suiv.
Budget (débat) 2095.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int.) 2381.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4558.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923.
Explication de nature personnelle, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7542 et suiv.
Manifestation des Ecossais à Alexandria, invitation à lord Dundonald (observ.) 10803; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ.) 11011.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13188 et suiv.
Canal de Williamsburg, nomination de M. Stewart comme surintendant (explication de nature personnelle) 14901.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson, 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 34) chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (2e l.) 647.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l. et adop., 2853.
Bill (n° 69) constituant en comporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 840.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 902.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Subventions aux chemins de fer (int.) 1234 ; 1738 ; 1739 ; 2172 ; 3933.
Commerce de bois, coalition (int.) 1636 ; commission d'enquête (int.) 6375.
Frank, désastre (int.) 2170.
Bill (n° 137) vente et inspection des tissus, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 2386 ; subventions en terres (int.) 2671 ; 5000.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ.) débat, 2504 ; 2545.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3165 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4457.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4544 ; 5284.
Pension de M. L. W. Herchmer (int.) 5505.
Tarif de faveur anglais (int.) 5505.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ", en comité, 5546; 5774; 6410.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567 et suiv.
Bill (n° 214) pour faire droit à Florence Lee Gray, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5978 et suiv. ; 6532 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6061.
Postes, service extérieur (sub.) 6136 ; 6252.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration, agences (sub.) 6885 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6993 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6993 et suiv.

SCOTT, Walter—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub. 7003 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7070.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7579 et suiv.
Bill (n° 232) Actes des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (int.) 8352.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10437.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10767.
Publications hebdomadaires (int.) 11689.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (observ) 12079.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int.) 13289.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14141 et suiv. ; 14582.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14202 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14512 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions de 1899, motion pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille(sub.) 14808.
Brochure politique (explication de nature personnelle) 14885.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 400.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 806.
Transport des malles à Parkhill (int.) 1652.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3494 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3509 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13514.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14022 et suiv.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :
Intérieur (rapp.) 91.
Affaires des Indiens (rapp.) 91 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474.
Juges des cours de comté (rép. à int. Lennox) 5131.
Prêts aux Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du nord (en comité) 5797 et suiv., 5989 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5979.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6166.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Yukon—concessions Treadgold, taxes de représentation (rép. à int. Bell) 6193 ; (rép. à int. Borden) 6638, 7015.
Immigration, frais (rép. à int. Wilson) 6479; agences (sub.) 6870.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6567.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537, 6617, 6618, et les provinces maritimes, 6618; Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 6562, 6632 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; prison, construction, 6625 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en général, 6636.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6816 (sub.) 6827 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Arpentage (sub.) 6969.
Terres fédérales (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages (sub.) 7153.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985.
Asile militaire, pensions (sub.) 6999.
Banff, Territoires du Nord-Ouest, sources thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Observatoire astronomique (sub.) 7003.
Frais de justice (sub.) 7006.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010, secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010, aliénés, entretien (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7010.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Territoire du Yukon, gouvernement (sub.) 7013.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation des carnets d'arpenteurs, appointements (sub.) 7038.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105 ; 7516.
Indiens, Mississaga, réclamation (rép. à int. McColl) 7107.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Rivière Bow, pont, à Canmore, T.N.-O., frais de protection par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin à partir de Feulon-nord, Manitoba (sub.) 7141.
Commission de la frontire de l'Alaska, dépenses s'y rattachant (sub.) 7145.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Yukon—territoire, remboursement au conseil de ses dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163 ; 7495.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (rép. à mot. Lennox pour doc.) 7325.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Chemins et ponts, sentiers (trails) frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503 ; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7411.
Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l., et adop., 9614.
Yukon—commission Treadgold, choix des commissaires (rép. à int. Borden) 7518.
Indiens, réserve de Duceis (ré. à int. Bennett) 8151.
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (rép. à int. Carscallen) 8252.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (rép. à int. Roche, Marquette) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8869-8892.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12695.
Terres fédérales, motion pour bill modifiant loi concernant les terres fédérales (retirée) 13721.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2553.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (mot. pour 2e l.,) 2887, 3943.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int.) 3344 ; mot. pour doc., 3841-42.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3678 et suiv., 3847 et suiv., 3988 et suiv. ; 5742 ; 6421.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (int.) 3937.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4066 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies(mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Milice—officiers des corps permanents (int.) 4601, 6645.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4940.
Quarantaine (sub.) 5204.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5665.
Bill (n° 208) modifiant loi des postes, en comité, 6055 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6098.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986.

SMITH, Ernest D.—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub.) 7004.
Recensement (sub.) 7303 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7586 et suiv.
Visiteurs au Canada (observ.) 7713.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801.
Service océanique (débat sur observations Hughes) 7819 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volailles, graines et fruits (sub.) 7840 et suiv.

SMITH, Ralph (Vancouver)
Bill (n° 77) pouvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer, 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers(observ.) 970.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2598.
Canada Foundry Company, grève des employés (int.) 7423.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 123.
Affaires des Indiens (sub.) 286 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7475 et suiv.
M. W. W. Fitzgerald, homestead et préemption (mot. pour doc.) 293.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 356 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 372.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 382.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (int.) 418.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 423 et suiv.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 432 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Alexandria, édifice public (sub.) 506.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 576 et suiv.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. pour doc.) 602.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 660.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 680 (débat sur mot. Maclean) 1243.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, 2e l. et mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 761.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 887.
Tonnage, droits, abolition (int.) 896.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, 1900 (2e l.) 914.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1006.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Commission de refonte des statuts (int.) 1058.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1322 et suiv.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1356.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1394.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1397.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1518 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1477.
Wendover, quai (sub.) 1497 et suiv.
Tarif allemand, correspondance (observ.) 1512.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1578 et suiv.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1645.
Napanee, bureau de poste (int.) 1652.
Bill (n° 117) chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'ouest, 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 1802.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1872 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2324.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2341.
Murray-Bal, quai (sub.) 2350.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2361.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc) 2411 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, correspondance entre législature et gouvernement (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2423.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2431.
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (rép. à mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (observ.) 2479 ; 2501.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2581.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2644.
Dragueurs, réparations (sub.) 2715.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 3100.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3133.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int.) 3331.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3362.
Juges, frais de voyage, Colombie-Anglaise (sub.) 3522.
Cour de l'Echiquier, M. Duncan Clarke, app. (sub.) 3528 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsustance (sub.), 3534, 3538.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Transports, commission (débat sur observ. Borden) Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3638 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3685 et suiv., 3850 et suiv., 3971 et suiv., 4021 et suiv., 4137 et suiv., 5709, 5759 et suiv., 6311 et suiv., 6382, 6412, 6491, 8431; 3e l., 8596.
Bill (n° 134) Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, en comité, 3709.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3845.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3907 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3915.
Douanes : ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.; journaux, livres, timbres, etc. 4108 et suiv.
Peaux, inspection (communic.) 4113.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5079 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5180 et suiv., 5678 et suiv.; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5692 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5226 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 et suiv.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5270.
Chambre des communes (sub.) 5447 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5475 ; appointements (sub.) 6274.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément d'appointements (sub.) 5594 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5661 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5787 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5909.
Bill (n° 218) subsides (en comité) 6378 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6604, 6609.
Transports, politique du gouvt (int.) 6637.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence, en comité, 6693 et suiv., 7430 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6757.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6806.
Ajournement, procédure (observ.) débat, 6843.
Immigration, agences (sub.) 6870 et suiv.; somme additionnelle, achat de tentes (sub.) 7055.
Arpentage (sub.) 6970 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6991 et suiv.
Justice, frais (sub.) 7006 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7018 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7034 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7263.
Recensement (sub.) 7270 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7334.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboudsement (sub.) 7494 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7503 et suiv.; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7512 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7529 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, 7565 et suiv. ; 7624 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7698 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7709 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11018.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7831.
Agriculture, service frigorifique, bétail, laiterie, graines et fruits (sub.) 7868 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-TroncPacifique, 3e l., 8293 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8438.
Conférence internationale, débats, publication (int.) 8468.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8476 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8643 et suiv.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int.) 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8996 ; bill (n° 235) (débat sur mot. Laurier pour 1ère l.) 7960 ; en comité, 10691 ; 10903 ; 11571 ; 11653 ; sur mot. pour 3e l., 12913 ; 13031 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13539 et suiv.
Marine allemande, recrutement du Canada (int.) 8968.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9691.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10244.
Kingston, pénitencier, fourniture des épiceries et provisions (int.) 10364.
Bestiaux, l'anthrax, maladie fatale (int.) 10367.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10756.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et sur articles du Star et du Globe de Toronto, 10770 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11079.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (en comité) 11098 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11210; 11225 et suiv. ; 11379 et suiv. ; 11753 ; 11855 ; 11888 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12695.
Yukon—Concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11337 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11680 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 11815 et suiv.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Félicitations au premier ministre, 11948.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Service civil, acte, modification (en comité sur projet de résol.) 12622 et suiv.
Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 et suiv. ; à Halifax, 13083 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Sorel, quai, en eau profonde (sub.) 13116.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13579 et suiv.
Ports et rivières en général (sub.) 13580.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelley (sub.) 13597.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13727.
Kamouraska, jetée (sub.) 13736.
Sept-Iles, quai (sub.) 13761 et suiv.
Fumigation, stations de (sub.) 13782 et suiv.
Archives (sub.) 13783.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13820 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13913 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13944 et suiv.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949 et suiv.
Recensement, cot, sur observ. et amendement Blain (sub.) 14005 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (pour comité sur projet de résolution) 14077 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14061 et suiv.
Indiens, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 et suiv.; vêtements (sub.) 14067.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074 et suiv., 14332.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14099 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 14234.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14132 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14239 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14323 et suiv.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (int.) 14343.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14470.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14517 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14540.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14550.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par "l'Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14564.
Terres fédérales, protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14566 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14584 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14637 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14662 et suiv.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive nord (sub.) 14696 et suiv.
Alaska, frontière, jugement de la commission d'arbitrage, signatures (int.) 14702.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14765 et suiv.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14816 ; article 8) 14822.

STEPHENS, George (Kent, O.) :
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et lac Erié, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4920 et suiv. ; 6397.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8339 et suiv.

STEPHENS, George—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10227.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11272 ; 11837.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 479.
Peseurs de grain automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (mot. pour doc.) 869 ; 902.
Bill (n° 124) chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4348.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (mot. pour comité) 6188.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10500.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Travaux publics, rapport du ministère, 5.
Bureau de poste de Valleyfield (rép. à int. Monk) 100 (rép. à observ. Monk) 7320.
Distribution postale gratuite à la campagne (rép. à int. Robinson) 289.
Saint-André, écluses, entreprise (rép. à int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Wilmot) 293.
Travaux publics, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 347.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347.
Hôtel des monnaies, succursale, Ottawa (sub.) 350 ; construction (rép. à int. Carscallen) 11222.
Musée national Victoria (sub.) 371.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; 13305 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 ; 497 ; 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 431 et suiv.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342-43.
Lévis, édifice public (sub.) 438 ; 13318.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv. ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; hôtel des postes (sub.) 13333.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 et suiv.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 451 et suiv. ; dragage (sub.) 6104.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (rép. à mot. Sproule pour doc.) 603.
Fort-William, édifice public (sub.) 651.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ;; 6039.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656.
Rideau Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033.
Toronto, douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes (sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; bureau du sous-receveur (sub.) 6039 ; (sub.) 666.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Capitaines de phares flottants (rép. à int. Gauvreau) 682.
Woodstock, N.-B., bureau de poste (rép. à int. Hale) 689.
Eclairage de la Chambre (rép. à int. Clarke) 837.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Territoires du Nord-Ouest, palais de Justice (sub.) 983 ; ponts (sub.) 2796.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
La Biche, palais de Justice (sub. 984.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Fermes expérimentales (sub.) 998.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999, 1004 ; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs (sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service, téléphonique, 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (rép. à int. Rosamond) 1043.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (app.) 1044 ; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096.
M. L. J. Latour et " Le Canada " (rép. à int. Léonard) 1062.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (rép. à int. Léonard) 1086.
Edifices publics du Canada, éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (rép. à int. Clarke) 5501.
Edifices publics fédéraux, force électrique et autres pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Big Pond, quai, (sub.) 1102.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.
Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Cow-Bay, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Digby, quai, réparations (sub.) 1113.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113.
Economy, quai, prolongement (sub.) 1117.
Fort-Lawrence, jetée-débarcadère (sub.) 1117.
Friar's Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118.
Grande-Rivière, entrée du port, améliorations (sub.) 1125 ; quai, 13734.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Hawk Point Inlet, chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Anse au Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Judique, brise-lames, réparations, etc. (sub.) 1134.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
New-Campbellton, quai de ballast (sub.) 1175.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179.
Poirierville, quai (sub.) 1179.
Port-George, brise-lames (sub,.) 1179.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1186.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Cascumpec, havre ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, améliorations (sub.) 1188.
Bois créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Montague (en bas), quai Aitken (sub.) 1193.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations, rivière Clinton et rivière des Français, entrée (sub.) 13493.
Ile du Prince-Edouard, jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Anderson's Hollow, N.B., quai, amélior. et répar. (sub.) 1197.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai, 1211.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, et. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Jean, brise-lames de la Pointe-du-Nègre (sub.) 1216 ; jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (rép. à int. Davis) 1233.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (rép. à int. Boyd) 1339.
Blind-River, quai (rép. à int. Birkett) 1340.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Goderich, port (sub.) 1410.
Ports, rivières et ponts en général : Provinces maritimes (sub.) 1220 ; Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317.
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Midland, port, dragage (sub.) 1422.
Oakville, jetée (sub.) 1423.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Owen-Sound, port (sub.) 1423 (rép. à int. Thomson) 5500.
Pickering, port (sub.) 1424.
Point-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Rivière au Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivière Ottawa, travaux à Petewawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419 ; près Ile Wolfe (sub.) 13523.
Port-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Southampton, port (sub.) 1477.
Sturgeon Falls, quai (sub.) 1481.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Toronto, port (sub.) 1482.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Hnausa, quai (sub.) 1499.
Lac Dauphin, décharge (sub.) 1499.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Ile-aux-Grues, quai (sub.) 1567.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 1567.
Grande-Vallée, jetée, 1568 et suiv.
Amherst, N.-E., bureau de poste (rép. à int. Bell) 1648.
Napanee, bureau de poste (rép. à int. Sproule) 1652.
Dragueurs, coût (rép. à int. Blain) 1924.
Navigation fluviale au Manitoba (rép. à int. LaRivière) 1928.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Digby, port, améliorations (rép. à int. Fowler) 2172.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (rép. à observ. Taylor) 2174.
Québec : Port, entrefilet du "Soleil", (rép. à int. Casgrain) 2313.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Lanc Saint-Jean, quai (sub.) 2319 ; dragage (sub.) 13736.
Laprairie, jetées, brise-lames, travaux de protection (sub.) 2324 ; 13737.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.; dragage (sub.) 13750.
Ile d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
Rivière Nicolet, dragage (sub.) 2354.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358 ; port (sub.) 13754.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond, 2359.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, réparations (sub.) 2368 ; 13734.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13107 ; correspondance (rép. à mot. Pope pour doc.) 2381.
Trois-Rivières, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bureau des traducteurs des Débats (rép. à int. Clarke) 2391 (rép. à int. Blain) 3936.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, (débat sur observ. Scott) 2574.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2659.
Dragueurs ; réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2701 et suiv. ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (rép. à int. Thomson) 5500.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2758 et suiv.
Dragage ; nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat) (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins : provinces maritimes (sub.) 2796 ; 3093 ; Belle-Ile (sub.) 2807 ; 3093 ; Iles de la Madeleine (sub.) 2810 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3092 ; golfe Saint-Laurent (sub.) 3093 ; Colombie Anglaise (sub.) 3097 ; Yukon (sub.) 3097 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 3096.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Employés surnuméraires, appoint. (sub.) 2850.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (rép. à mot. Grant pour doc.) 2862.
Annandale, I.P.-E., jetée (rép. à int. Hackett) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (rép. à int. Hackett) 3026.
Travaux publics (sub.) 3029.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ile du Prince-Edouard et continent, lignes télégraphiques (sub.) 3092.
Summerside, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3347.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3407.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv. ; nouveau quai, contrat pour construction (rép. à int. Casgrain) 4116.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; 13521.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 (rép. à int. Puttee) 10757 (rép. à int. McCreary) 14578.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488 ; 13163 ; 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 4504.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (rép. à int. Lefurgey) 3517.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3525.
Immigrants, examen médical (rép. à int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (rép. à int. Wilson) 5500.
M. Camille Desjardins, nomination (rép. à int. Bureau) 3664.
Canal Welland, force motrice, "Hamilton Electric Light Company" (rép. à int. Lancaster) 3939.
"Imperial Buidding", Ottawa, loyer (rép. à int. Ingram) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification et refonte (en comité) 4033 et suiv.
Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.
Observatoire magnétique, service météorologique, levés hydrographiques (sub.) 4271.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4302 et suiv.
Chambre, ventilation (rép. à observ. Taylor) 4518.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4615.
Woodstock, bureau de poste (rép. à mot. Borden pour doc.) 4723.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4749.
Archives dans édifices du parlement, protection (rép. à int. Holmes) 4838.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5330 et suiv. ; 5413 et suiv.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, présentation en l'absence de M. Mulock, 1ère l., 5420.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (rép. à int. LaRivière) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (rép. à int. LaRivière) 5503.
Saint-Boniface, bureau des mandats-poste (rép. à int. LaRivière) 5504.
M. Martin Jérôme, député à la législature (rép. à int. Roche) 5504.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (rép. à int. Thomson, Grey) 5778.
Toronto, travaux publics, employés (rép. à int. Clarke) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (rép. à int. Clarke) 5780.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5947.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (rép. à int. Taylor) 5960.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Yukon—Sentiers (trails), chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038.
Ottawa, édifices publics, éclairage électrique (sub.) 6039 ; gaz et lumière électrique (sub.) 6042 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6084 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Saint-Laurent (île d'Orléans) quai (sub.) 6105.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 6106.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean), quai (sub.) 6108.
Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Baie Hardy, C.A., quai (sub.) 6116.
Québec (province), lignes télégraphiques (sub.) 6116.
Réserve indienne de Alexander, ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Esquimalt, bassin de radoub, constable spéciaux (sub.) 6118.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 6869.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force hydraulique de la rivière Assiniboine (en comité) 7058.
Latour, M. L. J., congé (rép. à int. Blain) 7106.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à observ. Morrison) 7220.
Beauharnois, représntation , indépendance du parlemnt (débat sur observ. Monk) 7320.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (mot. pour renvoi au comité) 8047.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8049 et suiv.
Steamer "Quadra", mess des officiers (rép. à int. Taylor) 10082.
Rivière Richelieu, crue des aux (rép. à int. Monk) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10778 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11231 et suiv., 11377 et suiv., 11404 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11699, 11829, 11952 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12649 et suiv.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11341 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (rép. à int. Talbot) 11454.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (rép. à int. Taylor) 11454.
Nouveau musée géologique (rép. à int. Birkett) 11455.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11468 et suiv., 11652.
Pointe Nepean, usage (rép. à int. Fowler) 12086.
Dragueur "International" (rép. à int. Birkett) 12086.
Grande-Rivière, dragage (rép. à int. Lancaster) 12750, 13292.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755.
Galerie nationale du Canada (rép. à int. Hughes, Vict.) 12973.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comité, 13224 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13251 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13269.
Port-Arthur et Fort-William, nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (rép. à int. Hughes, Victoria) 13291.
Transports, commission (rép. à int. Clarke) 13293.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13296 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298.
Digby, édifices publics, améliorations (sub.) 13299.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300.
Sydney-nord, édifice public (sub.) 13300.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Woodstock, N.B., arsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 ; dépôt d'armes (sub.) 13393.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Québec, ville, magasin pour ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement(sub.) 13344.
Terrebonne, édifice public (sub.) 13324.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Owen-Sound, édifice public (sub.) rép. à MM. Bennett et Thompson, 13329 ; à M. Borden, 13332.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Trois-Rivières, douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336 ; mur de soutènement (sub.) 13346.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Montréal, bureau de poste (sub.) 13333 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343 ; nouveau bureau de poste (sub.) 13347.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Toronto, remise pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale, bureau de poste (sub.) 13379 ; salle d'armes, pavage et trottoirs (sub.) 13382.
Ottawa, édifices publics : édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Brantford, salle d'exercices (sub.) 13375.
Sainte-Marie(comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Oshawa, édifice public (sub.) 13337.
Deseronto, édifice public (sub.) 13379.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Hamilton, édifice public (sub.) 13380.
Windsor, édifice public (sub.) 13380 ; port, barrages, creusage, etc. (sub.) 14541.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Picton, édifice public (sub.) 13380.
Toronto, magasin militaire (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, entrée de l'est, jetée (sub.) 13526-27.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, nouvel asecnseur (sub.) 13382 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édidfices du parlement (sub.) 13387.
London, magasin militaire (sub.) 13382.
Kingston, collège militaire, nouvelles écuries (sub.) 13385 ; caserne de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Cobourg, améliorations (sub.) 13385.
Hawkesbury, bureau de poste (sub.) 13387.
Wingham, édifice public (sub.) 13387..
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers, y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Edmonton, prison (sub.) 13397.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
White-Horse (Yukon) bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête, rapport (rép. à int. Borden) 13402 ; 13530.
Port d'Abbott, N.E. (sub.) 13409.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Bayfield, port, réparations (sub.) 13409.
Baxter, port, brise-lames (sub.) 13411.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.
Grand-Havre (Port Bevis) quai (sub.) 13411.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Cow-Bay Run, brise-lames (sub.) 13447.
Chéticamp, quai (sub.) 13448.
Ile Caribou, havre de refuge (sub.) 13448.
Chigoggin, jetée (sub.) 13448.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 13448.
Donald's Head, brise-lames (sub.) 13448.
Duncan's Cove, quai, abords (sub.) 13448.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Ile du Cap de Sable, havre (sub.) 13449.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.
Fort-Laurent, jetée de débarquement (sub.) 13450.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451.
Baie des Glaces, N.E., quai (sub.) 13454.
Grand-Narrows, quai (sub.) 13466.
Georgeville, quai (sub.) 13467.
Hall, port, améliorations (sub.) 13467.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Iona, port (sub.) 13468.
Livington's-Cove, brise-lames (sub.) 13469.
L'Ardoise, brise-lames (sub.) 13469.

SUTHERLAND, Hon James—*Suite.*

Pointe McKay, quai (sub.) 13470.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Anse Maligne, port, travaux (sub.) 13470.
Main-à-Dieu, brise-lames (sub.) 13470.
Margaretville, brise-lames (sub.) 13470.
Ketch, port, chenal (sub.) 13470.
Kingsport, quai (sub.) 13470.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Malagawatch, chenal des barques (sub.) 13471.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Melbourne, quai (sub.) 13471.
Necum Teuch, travaux (sub.) 13472.
North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Rivière du Nord, Sainte-Anne))quai (sub.) 13472.
Noël, quai de (sub.) 13473.
Ogden's Pond, protection du rivage (sub.) 13473.
Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai (sub.) 13474.
Prospect, quai de (sub.) 13474.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Pugwash, quai (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pictou, phare de, protection (sub.) 13474.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-George, brise-lames (sub.) 13480.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481.
Skinner's Cove, chenal et travaux de protection (sub.) 13482.
Sydney, quarantaine, quai (sub.) 13482.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wolfville, quai (sub.) 13487.
White's Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Beach-Point, I.P.-E., chenal (sub.) 13488.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Cove-Head, port, chenal (sub.) 13492.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Cardigan-nord, jetée (sub.) 13493.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Baie de Richmond, quai, près passage de Grande-Rivière (sub.) 13493.
Summerside, brise-lames (sub.) 13494.
Cap-Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.
Dalhousie, port (sub.) 13504.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Dipper-Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Cap Hopewll, quai (sub.) 13504.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
North-Head, Grand-Manan, brise-lames, (sub.) 13505.
Petit-Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (sub.) 13505.
Richibouctou, port, jetée nord (sub.) 13505.
Armstrong, Ont., dragage (sub.) 13506.
Blind-River, quai, caisson de tête (sub.) 13506.
Baie de Barry, rivière Madawaska, quai (sub.) 13506.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 13510.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13515.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13515.
Little Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13516.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517.
Pembroke, quai (sub.) 13520.
Parry-Sound, quai (sub.) 13520.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-Credit, lac Ontario (sub.) 13523.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Toronto, port, entrée de l'est, jetée de l'ouest, paiement à MM. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527, 13578.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
Springhill, N.-E., accident (rép. à observ. Logan) 13529.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13584.
Colombie Anglaise, dragage, nouvel outillage (sub.) 13585 ; remorqueur (int.) 13591.
Dragueur "Manitoba", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Ile du Prince-Edouard, nouveau remorqueur (sub.) 13585.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Hull, ponts et chaussées (sub.) 13594.
Ottawa, pont Dufferin et pont des Sapeurs (sub.) 13594.
Bryson, pont (sub.) 13591.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Edmonton, pont sur Saskatchewan (sub.) 13596.
Halage, sentier, de la rivière de la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Téléphone : ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; de l'Ile de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Télégraphe : ligne de l'Ile au Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; de la baie aux Renards à la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; de la baie de Chatham à Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; de Sainte-Anne au lac Clair (sub.) 13606 ; entre Sainte-Agnès, Saint-Urbain et Petite-Rivière (sub.) 13608 ; d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; de Victoria à Saint-André (sub.) 13609 ; de la Montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13612.
Ingénieur en chef, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13638.
Yukon—frais d'administration (sub.) 13643.
Territoires du Nord-Ouest, ponts sur rivières Pelly et Old Man (sub.) 13643.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bois-Brulé, jetée (sub.) 13725.
Cacouna, quai (sub.) 13725.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Desjardins (Pontiac), quai (sub.) 13733.
Douglastown, pile (sub.) 13733.
Rivière Gatineau, protection, près du pont du C.P.R. (sub.) 13733.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Mistook (Delisle), quai (sub.) 13738.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Notre-Dame du Portage, quai (sub.) 13741.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741, 13743.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai (sub.) 13745.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Port-Daniel, quai (sub) 13745.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Rimouski, jetée et bassin de marée (sub.) 13746.
Rivière Jésus, dragage (sub.) 13747.
Rivière Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Shegawake, port (sub.) 13757.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Sabrevois, quai (sub.) 13764.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-Godefroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769.
Saint-Gédéon, Iles, quai (sub.) 13770.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13774.
Yamaska, écluse, dragage (sub.) 13778.
Ewart, M., ingénieur en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14102 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14536.
Immigrants atteints de trachoma, etc., hôpital (sub.) 14538.
Québec (ville), nouvelle fonderie (sub.) 14540.
Springhill, N.-E., édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Dépôts d'immigrants (sub.) 14540.
Ville-Marie, lac Témiscamingue, quai (sub.) 14541.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (rép. à int. Demers) 14576 ; subvention, 14803.
Montréal, port, hangars permanents (rép. à int. Bureau) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding", (rép. à int. Bureau) 14577.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (rép. à int. Grant) 14579 ; (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660; 14745 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'Ile Manitouline à la rive Nord (sub.) 14696 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14815.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15039 et suiv.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :
Budget(débat) 1929.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4049 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923 ; 6428 ; 6536.
Privilèges et élections, comité, 1er rapp., commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) 5700.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9711.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10788.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :
Bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Saunders, Dr. C. E., nomination (int.) 1737.
Bill (n° 144) chemin de fer Interprovincial et de la baie James, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 145) Compagnie du pont de Québec, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.
Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.
Dragueurs, réparations (sub.) 2718.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (int.) 3023.
Explication de nature personnelle, entrefilet du Citizen d'Ottawa, 3237.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5322.
Ferme expérimentale, Mlle Hagar (int.) 5499.
Lettre de M. W. McCraney, ex-député (observ. sur lecture par M. J. Robinson) 5549.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9736; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12993 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (int.) 11454 (mot. pour doc.) 11565.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12611 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13043 et suiv.
Montmagny, édifice public (sub.) 13333.
Chemin de fer Transcontinental national ; bill (n° 235) pétitions contre, responsabilité des députés au sujet des signatures (int.) 12971 ; (observ.) 15147 et suiv., motion pour renvoi des pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.
Bill (n° 261), pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14226 et suiv.
Messagers au service de M. Taylor (int.) 14580.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (int.) 14580.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14756 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :
Changements ministériels (explications) débat, 138 ; 166.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 350 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 371 et suiv.
Bétail canadien ,embargo (mot. Bell) 399.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 452 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. pour doc.) 456.
Chemin de fe de la Rive Sud (mot. pour doc.) 457.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Clinton, bureau de poste (sub.) 536.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. pour doc.) 689.
Compagnie du chemin souterrain de Montréal (mot. pour doc.) 723.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, cale-sèche, commission (mot. pour doc.) 723.
Québec, améliorations au port, soumissions (mot. pour doc.) 723 (sub.) 3454 et suiv.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 864.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Mackenzie et Mann, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1121 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1202.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 et suiv.
Amherstburg, dragage (sub.) 1221.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1350.
Commission des transports (mot. pour doc.) 1366.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1593 et suiv.
Budget (débat) 1678.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2322.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343 et suiv.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364 et suiv.
Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! jetée (sub.) 2367 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2371 et suiv., 3498.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2526.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2591 et suiv.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2667.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et Pêche., 2702 et suiv.
Drague hydraulique, prov., marit. (sub.) 2758 et suiv.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3048.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3084 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, prov. marit., golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3093 et suiv.; Yukon (sub.) 3097 et suiv.
Revision du tarif (mot. pour doc.) 3109.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3207.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3490 et suiv.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3575.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4195 et suiv.
Marine et Pêcheries, dép. imprévues en général (sub.) 4269.
Observatoire magnétique, levés hydrographiques, service météorologique (sub.) 4270 et suiv.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4366 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4476 ; primes (en comité sur résol.) 8173 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4610.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4680 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (amendement) débat, 5012, 5046.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5528, 6309.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5792 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6891 et suiv.
Démission de l'hon. A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6963.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7196 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ, Bourassa) 7267.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport (rép. à observ. Monk) sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp., 8261 et suiv.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7384 et suiv.
Ficelle d'engerbage, prime à la fabrication, en comité sur résol., 7524 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14339.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7787 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7805 et suiv.
Service océanique, débat sur observ. Hughes, 7813 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service, (en comité sur projet de résolution) 8473.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9900 ; bill (n° 235) en comité, 10685 ; 10752 et suiv.
Journaux et directeurs de la poste (observ.) 14973.
Steamer "Eureka" (observ.) 14991 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15024.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15120.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Recensement de 1901, coût (int.) 205 ; 207 ; 294 (sub.) 4991.
Revenu de l'intérieur, ministre, appointements (sub.) 241.
Paiements à M. P. D. Tyerman (int.) 290.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Edifice public à Alexandria (sub.) 514.
Rapport, demande de (int.) 556.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest, 1re l., 834 ; 2e l., 1003.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 858.
Dépôts d'armes (sub.) 996.
Kingston, jetée, reconstruction (sub.) 1135.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1200 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1398.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1417.
Guerre Sud-africaine, médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int.) 1737.
Budget (débat) 2034 ; 2251.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (observ.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2424 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3537 et suiv.; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3633 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3637 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4036 et suiv. ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 et suiv.
Gendarmerie à cheval, tentes (int.) 3940.
Milice, achat de tentes (int.) 3940 ; 5959.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4507 et suiv.
Chambre, ventilation (observ.) 4518 ; 6615.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4643.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131.
Quarantaine (sub.) 5179 et suiv. ; 5685 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5225 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5298 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5462.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5495 ; 5938.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5857 et suiv.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int.) 5960.

TAYLOR, George—*Suite.*

Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (int.) 6193.
Bill (n° 215) modifiant code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6851.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 6867 ; 7560 ; 7353 ; 7654 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernemeint (débat sur observ. Borden) 7345.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7433 et suiv.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7504 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7523 et suiv. ; inspection (sub.) 7995 et suiv. ; 8006.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7871 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int.) 10081.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10830 et suiv. ; 11557 ; 11612 ; 12506 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12954 ; 13006 (amend.) 13007 ; 13024 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13543 et suiv.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (int.) 11454.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11745 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12731 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (observ.) 11813 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825 et suiv.
Cabotage, privilèges (rép. à observ. Laurier) 12970.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (en comité sur projet de résolution) 13038.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13049 et suiv.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13197 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13213.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13248 et suiv.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Canal Rideau, employés, paiement (int.) 13574.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau(sub.) 13618 et suiv.
Iles Wolfe et Howe, travaux (observ.) 13778.
Anderson, M. J. G., emploi (int.) 13788 et suiv.

TAYLOR, George—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14270 et suiv.
Commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14430.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437.
Boîtes postales pour journaux (int.) 14577.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14854 et suiv.; 14985 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt, 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; 2853 ; 3e l., 2853.
Alexandria, édifice public (sub.) 510.
Clinton, bureau de poste (sub.) 545.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 57) Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, en comité, 1878.
Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 2063.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2496 ; état et besoins (observ.) 5895.
Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931 ; 4128 ; 3e l., 4129.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3526.
Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11895 et suiv.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13705 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman (Grey-nord) :
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 668.
Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (bill n° 96) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat 3117 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép., (sub.) 4248 et suiv.
Agences commerciales du gouvernement (int.) 4516.
Recensemnt (sub.) 4994 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5182 et suiv.
Pêcheries, construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman—*Suite.*
Owen-Sound, port (int.) 5500.
Dragueurs, capacité (int.) 5500.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Steamer "Bayfield", vente (int.) 5777.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (int.) 5778.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5939.
Arichat, édifice public (sub.) 6026.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Postes, service extérieur (sub.) 6262.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7477 et suiv.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7492 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7606 et suiv ; inspection (sub.) 8008.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8464.
Travaux publics, entreprises adjugées (int.) 9340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9838 ; bill (n° 235) pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11265 et suiv.; 11788 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13239 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13329.
Longueil, édifice public (sub.) 13337.
Sainte-Marie, (comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Picton, édifice public (sub.) 13381.
Ottawa, édifices publics, nouveau hangar à charbon (sub.) 13383.
Wingham, édifice public (sub. 13387 et suiv.
Malles, transport entre Balaclava et Owen-Sound (int.) 13536.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 et suiv.; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13585.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13586.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 590.
Agents des Indiens comme gardiens (int.) 849.
Affaires des Indiens, baux, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 1365.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1369, 3355.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2674 et suiv., 3855, 3972 et suiv., 4021 et suiv, 6279 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3134 et suiv.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3340.
Milice (sub.) solde et indemnité, débat, 3714 et suiv.; appointements et salaires, 3737 et suiv.; transport des troupes et du matériel, 3886 et suiv.; défense d'Esquimalt, 2914 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à obesrv. Logan) 4579.
Bill (n° 73) Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.

TISDALE, Hon. David—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5141.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5344 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6191.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité, 11177 et suiv.; en comité, 11226 et suiv., 11355 et suiv., 11690 ; sur mot. pour 3e l., 12626.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11350 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13315.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13681 et suiv.

TOBIN, Edmund William (Richmond et Wolfe) :
Bill (n° 115) Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

TOLMIE, John (Bruce-ouest) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11217.

TUCKER, Joseph John (Saint-Jean, N.-B., ville et comté) :
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5363 et suiv. ; 5375 et suiv.

TUPPER, Hon. Sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Intérieur, ministère, appoint. (sub.) 272.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 309 et suiv.; 642.
Bill (n° 10) jeunes déliquants du Nouveau-Brunswick, en comité, 319.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 322.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 700 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14569 et suiv.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14600 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14668 et suiv.
Guerre Sud-africaine, pensions (débat sur observ. Borden) 14900.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1219.
Dragueurs, réparations (sub.) 2723.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, O.) :
Budget (débat) 1900 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5196 et suiv. ; 5684.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10367.

VROOMAN, Adam E.—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11761 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3955 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4743 ; 4868 ; 6320 ; 6400 ; 6417 ; 6502.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267 et suiv.; 5545.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5350 et suiv. ; 5376 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6034.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6068 et suiv.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (int.) 6374.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries en comité) 7122.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7593 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7718 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8096 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rapport du comité des privilèges et élections, 8152 ; mot. pour adop., 8158, 8245 ; (sur mot. Monk en amend.) 8271 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l., 9410.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8484 et suiv., 8606 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10083.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canal de la Vallée de la Trent (int.) 131 ; (mot. pour doc.) débat, 2392.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2504.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3728 ; exercices annuels et tir, 3732 et suiv.; propriétés militaires, 3741 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10275.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13701 et suiv.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen.) :
Bourgeois, M. E., destitution (int.) 556.
Port de Saint-Jean, jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int.) 1230, 1231.
Chemin de fer Trans-Canada (int.) 2856.
M. P. J. Veniot, Bathurst, absence (int.) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (int.) 3761.
M. Michael Daly, maître du havre, Bathurst, destitution (int.) 3761.

WILMOT, Robert D.—*Suite.*

M. Nazaire Hatchez, pilote, maître du havre, Bathurst, nomination (int.) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (int.) 3761.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int.) 3762.
Recensement, religions dans Sunbury et Queen, N.B. (int.) 4152 ; (sub.) 4989 et suiv.
Indiens (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6564.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10245.

WILSON, Uriah (Lennox) :

Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int.) 292.
Doukhobortses, inscription de homesteads (int.) 554 ; pélérinage (int.) 554.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int.) 1062.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (int.) 1737.
Subventions aux chemins de fer (int.) 2385 ; 4115 ; 13531 ; 14221.
Immigrants ; refus d'admission (int.) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int.) 2389 ; refus d'admission (int.) 2587 ; arrivés à Québec (int.) 5500.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2794 et suiv.
Creek False, C.A., location (int.) 2856 ; 3022.
Fermes expérimentales (sub.) 4708 et suiv.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131 ; 5779.
Quarantaine (sub.) 5201 ; 5682 et suiv.
Prêt aux Doukhobortses (int.) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5809 et suiv.
Malles, transport par chemin de fer (int.) 6478.
Immigration frais (int.) 6479 ; observ. (débat) 6761 ; agences (sub.) 6873 et suiv.
Fer et acier, primes à la fabrication (int.) 6646.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7998 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Fer et acier, primes (en comité) sur résol.) 8222 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8324 et suiv.

WILSON, Uriah—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9630 ; bill (n° 235) en comité, 10964.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11030 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11437.
Subventions votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (int.) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13150 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13276.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13284.
Malles, distribution dans les campagnes (int.) 13531.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14133 et suiv.

WRIGHT, Aaron Abel (Renfrew-sud) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 791.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc) 1348.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3161 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5536.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5611.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5815.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6692 ; 7446 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7860.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8331.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9720 ; ; bill (n° 235) en comité, 10749 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13118.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14341.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14691.

INDEX — PARTIE II

SUJETS

ABBOTT, N.-E., port, mur pour protéger rivage (sub.) 13409.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223, 14578.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) M. Thompson, 7 ; M. L. P. Demers, 19 ; M. Borden, 24 ; sir Wilfrid Laurier, 41 ; M. Monk, 56 ; M. Charlton, 67 ; M. Bourassa, 76 ; (mot. Fielding) 90.
Afrique-sud et préférence (int. McCreary) 1740.
Agences commerciales du gouvernement (int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993 ; agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Agriculture : ministère, appointements (sub.) 4505; sociétés, aide (sub.) 4590; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835, 7840.
Ajournement, procédure (observ. Sproule) débat, 6843.
Alaska, frontière, traité (observ. Borden) 490 ; (int. Borden) 900 ; commission, dépenses (sub.) 7145, 14244 ; (int. Clarke) 10804 ; entrevue avec M. Aylesworth (int. Borden) 13952 ; opinion de lord Alverston (int. Bell) 13955 ; dépêche de lord Alverston (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14091 ; jugement, signatures (int. Sproule) 14702 ; (int. Borden) 14826 ; télégramme de l'hon. M. Sifton (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14834 ; correspondance, production par sir Wilfrid Laurier, 14992 ; commission, décision (observations Bourassa) débat : M. Bourassa, 15075 ; M. Macpherson, 15092 ; M. R. L. Borden, 15094 ; sir Wilfrid Laurier, 15112 ; l'hon. M. Tarte, 15120 ; M. Gourley, 15126.
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Alberton, gare (int. Hackett) 2588.
Alcool méthylique, fabrication (int. Bennett) 99 ; (sub.) 5560.
Alexandria, édifice public (sub.) 499 ; manifestation des Ecossais, invitation à lord Dundonald (observ. Schell) 10803 ; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ. Schell) 11011.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int. Bell) 1648.
Amherstburg, Ont., dragage (sub.) 1220, 13506.
Anderson, M. J. G., nomination (int. Alcorn) 13648 ; emploi (int. Taylor) 13788 et suiv.
Anderson's Hollow, N.-B., quai, amél. et rép. (sub.) 1197.
Annandale, I. P.-E., jetée (int. Hackett) 3024 ; feux d'alignement (int. Hackett) 3025.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Anse-au-Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Anse-Maligne, port, réparations aux travaux (sub.) 13470.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Anse Saint-Jean, quai (sub.) 13721.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, messagers, etc., augmentations (sub.) 13172.
Arbitrage, entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843 ; arbitrages en général, frais, (sub.) 13612 ; mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Archives (sub.) 4587 ; dans édifices du parlement, protection (int. Holmes) 4838 ; somme additionnelle (sub.) 13783.
Archives (anciennes) du Canada, classement au au bureau du conseil privé (sub.) 12845.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Armée anglaise, brimades, commissions accordées aux officiers canadiens (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3240 ; le min. de la Milice, 3242 ; (int. Hughes, Vict.) 3245.
Arpentages (sub.) : 6969 ; rapport et plans, 14060 ; arpentages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14069.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Ashcroft et Barkerville, transport des malles entre (int. Bennett) 1653.
Asile militaire, pension (sub.) 6999.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int. LaRivière) 13531.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Assurances, surintendance (sub.) 12839.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (int. Ingram) 4115.
Auditeur général, bureau, appointements (sub.) 227 ; différend avec le gouvernement (mot. Borden pour doc.) 11689 ; (observ. Taylor) 11813.

BACCARO-OUEST, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Baie de Barry, rivière Madawaska (sub.) 13506.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Baie des Glaces, N.-E., port, améliorations (sub.) 1118 ; quai (sub.) 13454.
Baie de Hardy, quai (sub.) 6116.
Baie Hartly, C.A., quai (sub.) 6116.
Baie d'Hudson, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.
Baie James, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.

Bailey, M. William, appointements (sub.) 14046.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Baie de Quinté, bouées (int. Porter) 5778.
Baie de Richmond, quai près du passage de la Grande-Rivière (sub.) 13493.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Bananes, importation (int. Robinson) 1234.
Bance, M., traducteur (sub.) 5459.
Banff, T.N.-O., source thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140 ; réserve, mines de houille, exploitation (int. Northrup) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Banques, inspection (int. Ingram) 840 ; banques non autorisées, loi les concernant (int. McGowan) 290 ; banques autorisées, faillites (int. Reid, Grenville) 6645.
Barr, établissement (observ. Clarke) débat. M. Clarke, 6566 ; le min. de l'Intérieur, 6567 ; M. Lennox, 6569 ; M. Bell, 6572 ; M. R. L. Borden, 6576 ; M. Gourley, 6580 ; le dir. gén. des Postes, 6593 ; M. Fowler, 6595, 6599 ; M. Davis, 6601 ; M. Sproule, 6604, 6609 ; M. Henderson, 6613.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bassins de radoub (mot. Fielding pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, idem, débat, 3110 ; 2e l. et adop., 3412.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture Larcher, et Ile d'Anticosti, pointe est, 4326.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int. Fowler) 14990.
Bauxite, importation (int. Robinson) 1739.
Baxter, port, réparation du brise-lames (sub.) 13411.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 ; port, réparations et améliorations (sub.) 13409.
Beach-Point, I. P.-E., chenal (sub.) 13488.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ. Monk) débat, 7311 ; rapport du comité des privilèges et élections (M. Wade) 8152 ; avis de motion Monk pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; (mot. Wade pour adop., 8158 ; 8245; mot. Monk en amend.) 8245.
Beaux-arts, académie des (sub.) 12842.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807, 3093.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Belleville, port (int. Porter) 5779 ; dépôt d'armes (sub.) 13348.
Benoît, Anse de, réparations au débarcadère (sub.) 13411.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Bestiaux : achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int. Borden 5601 ; (observ. Pope) débat, 5652 et suiv.; l'anthrax, maladie fatale (int. Sproule) 10367.
Bétail canadien : embargo (mot. Bourassa pour doc.) 111; (int. Sproule) 14343; 270, 375; correspondance déposée (M. Fielding) 605 ; frais d'inspection, appoint. (sub.) 4268 ; inspection (sub.) 13826.
Beurre, réglementation de la vente (mot. Fisher pour comité sur résol.) 5131 ; falsification (en comité sur résol.) 5225 ; (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; pesage (int. Monk) 5601 ; interview publiée dans le "News" de Toronto (observ. Henderson) 10979, 11013.
Bibliothécaires, rapport, 5 ; traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118.
Bibliothèque, comité (mot. Laurier) 248 ; employés, appointements (sub.) 5449.
Bibliothèque de droit à Londres, création (mot. Casgrain pour doc., et débat) 100.
Big Pond, quai (sub.) 1102.

BILLS :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 3.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. Charlton pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 908; en comité, 925 ; en comité, 1236 ; mot. Fielding pour renvoi devant le comité, 3107 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649 ; en comité, 13844, 14704 ; retiré, 15070.
Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone (M. Maclean) 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer (M. Maclean) 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; mot. Blair pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578 ; retiré, 7421.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés au sujet des pensions de retraite des juges (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations (Hon. Mr. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295 ; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892 (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 ; 1147 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2315.
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Law) 1ère l., 115.
Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 115 ; 2e l., 721 ; 1088 ; en comité, 1090 ; 3349 ; 3e l., 3349.
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Scott) 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer (sir William Mulock) 1ère l., 115 ; 2e l. (mot. et débat) 2620 ; 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110 ; 3413 ; amendements du Sénat, 5846.

Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation (M. Monk) 1ère l., 126 ; 2e l., 580 ; 722 ; 940.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.

Bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 205 ; 2e l., 2418 ; 3357 ; mot. Campbell pour renvoi à un comité, 3359.

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (Hon. M. Blair) 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ; 5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 7839 ; 8360 ; mot. Fitzpatrick pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 14824 ; mot. Feilding pour comité de conférence, 14825 ; rapport du comité (Hon. M. Fielding) 14967 ; mot. Fielding pour conférence, 14967 ; 14994 ; 15146 ; 15160.

Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt (M. Thompson) 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; en comimté et 3e l., 2853 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles, 15065.

Bill (n° 25) concernant la banque des Cantons de l'Est (M. McIntosh) 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (M. Costigan) 1ère l., 374 ; 2e l., 645 ; 680 ; renvoi devant le comité, 681.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Campbell) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (M. Lemieux) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc (M. Geoffrion) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada (M. Belcourt) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde (M. Calvert) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.

Bill (n° 32) constituant en corporation l'institut des Ingénieurs-Réunis de la Puissance (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (M. Oliver) 1ère l., 454 ; 2e l., 647.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Macpherson) 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Ball) 1ère l., 454 ; 2e l., 646, 681 ; mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681 ; 2e l., 874, 1558 ; mot. Ball pour renvoi au comité de partie du huitième rapport de ce comité, et débat, 6828.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Brown) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Central du Nord-Ouest (M. McCreary) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; (en comité et 3e l.) 2816.

Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressive de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892 (M. Brock) 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366; en comité, 1366, 2878, 3349.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer (M. Brock) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke (M. Harty) 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac (M. McCool) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection (M. McCarthy) 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.

Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public (M. Fielding) 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (M. Morrison) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l., 2853.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan (M. L. P. Demers) 1ère l., 671; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 53) concernant les faillites (M. Monk) 1ère l., 671 ; 2e l., débat, 2454, 2886, 3360.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent (M. Girard) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 57) concernant le pont de la Grande-Ile de Niagara (M. German) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton (M. Davis) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) 1ère l., 724 ; mot. Monk pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario (M. Ross, Ont.) 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) (Mr. McCarthy 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley (M. McGugan) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité, 5044 ; en comité, 5313 ; 8048 ; 3e l., 8291 ; 8564 ; 8571.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle sur la vie, du Canada (M. Bruce) 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop., 2383.

Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 725 ; annexes et cartes (int. Borden) 899 (mot. Laurier pour 2e l.) débat, 1244 ; 2e l., 1335 ; mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. Laurier pour comité, 11100 ; en comité, 11224 ; 11355 (mot. Borden pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill) 11686 ; 11951 ; en comité, 12545 ; mot. Laurier pour 3e l., 12626 (amend. Haggart) division, 12685 ; 3e l., 12745.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest (M. Taylor) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie (M. Charlton) 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 70) constituant en corparation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 71) constituant en corparation la Compagnie Impériale (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058 ; 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. Bickerdike pour substitution du titre "Agence Impériale" à celui de "Compagnie Impériale", adoptée, 3282.

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec (M. Talbot) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; 5274 ; 3e l., 5274.

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Thompson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver (M. Macpherson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.

Bill (n° 77) pourvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.

Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice (Hon. M. Borden) 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.

Bill (n° 79) constituant en corporartion la Banque de Winnipeg (M. Scott) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (M. Thompson) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 1566 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest (M. Morrison) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.

Bill (n° 82) modifiant l'Acte de l'immigration chinoise (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316 ; 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité limitée) (M. Lemieux) 1ère l., 1051 ; mot. Lemieux pour 2e l., 1371 ; 2e l., 1565 ; en comité, 2816 ; mot. Lemieux pour renvoi au comité des chemins de fer , 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick (M. Belcourt) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et baie Georgienne (M. Clare) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901 (M. Gourley) 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte (M. Macpher-

BILLS—*Suite.*

son) 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, de Montréal " (M. La-Rivière) 1ère l., 1229 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (M. Dyment) 1ère l., 1228 ; 2e l., 1370.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force motrice de Niagara-Welland" (M. Guthrie) 1ère l., 1229; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie du Dominion contre les voleurs, (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion" (à responsabilité limitée) (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369 ; retiré, 3371.

Bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890; 3371.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (M. Thompson) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Dyment) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma (M. Dyment (1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. McCreary) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada (M. Calvert) 1ère l., 1336; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, au Canada (M. McGugan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (M. Cowan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale (M. Casgrain) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867, 7058, 7353, 7560, 7623 ; 3e l. et adop., 7695.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard (M. Lavergne) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 106) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chap. 11 des statuts de 1897 (M. Charlton) 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468, 3396.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de garantie (M. Calvert) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité, 2853 ; 3059 ; 3e l., 3059.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec (M. Belcourt) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (M. Oliver) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (M. McCarthy) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis (M. Campbell) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie James (M. McCool) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu (M. Tobin) 1ère l., 1631-; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Restigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Restigouche (M. Logan) 1ère l., 1632 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Sproule) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comitéè 3712, 3885 ; 3e l., 3885.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Cowan) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l. 3712.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des syndicats réunis (M. Calvert) 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun (M. Heyd) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo (M. Cowan) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Stewart) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph et de la baie Georgienne (M. Guthrie) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 126) concernant la "Mexican Light and Power Company", à responsabilité limitée (M. Thompson) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley (M. Boyd) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.

Bill (n° 129) concernant la Banque de la Couronne, du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 2005; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; en comité et 3e l., 2853.

Bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits (M. Guthrie) 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited" (M. McIsaac) 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267 ; 5545.

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père Marquette International Bridge Company" (M. McCreary) 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes (M. Bickerdike) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2384 ; 3400 ; retiré, 3402.

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario (Mr. German) 2e l., 2384 ; en comité, 3337, 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (M. Logan) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.

Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (M. McCarthy) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.

Bill (n° 137) réglementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus (M. Scott) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 2171 ; retiré (sur. mot. Laurier) 11565.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat à Alberta-nord (M. Logan) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock (M. Fowler) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Oliver) 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie James (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816; en comité et 3e l., 4752.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Hughes, Vict.) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton (M. Campbell) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5741, 6406 ; mot. Fieilding, pour renvoi au comité, 8047 ; en comité 9684 ; 3e l., et adop., 9696.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee (M. Osler) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood (M. Cowan) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) M. Galliher) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105 ; et adop., 7106.

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph (M. Logan) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Central du Sud (M. Riley) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne Mount-Royal (M. Bickerdike) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816 ; bill retiré, 11099.

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (M. German) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité 4751 ; 3e l. et adop. 4752.

Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 2586 ; mot. Laurier (2e l.) pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l., 8614 ; amendements du Sénat, 15071.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueil (M. Geoffrion) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; (mot. Davis pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport) 5418 ; en comité, 6188; 3e l. et adop., 6192.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Caint-Chrysostôme (M. Brown) 1ère l., 2670; 2e l., 3059 ; mot. Brown pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop., 8005.

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du Yukon Occidental (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf (M. Talbot) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan (M. German) 1ère l., 2670; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931, 4128 ; 3e l. 4129.

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada (M. Galliher) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force motrice dite Algonquin (M. Gould) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Gauvreau) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l. et adop., 6090.

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie de pont et de terminus de Montréal (M. Bickerdike.) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (M. Béland) 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall (M. Malouin) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nepigon Iron Range Railway Company".—(M. Dyment) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et Lac Erié (M. Stephens) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 172) constituant en corporation la "Banque candienne de la ville et du comté" (M. Rosamond) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.

Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baiie d'Hudson (M. Maclean) 1ère l., 2894.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes (Hon. M. Paterson) 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.

Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance le Siècle, sur la vie (M. Morrison) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5744 ; 5773 ; 6161 ; 6407 ; 3e l. et adop., 6411.

Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (M. German) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713; en comité, 5546 ; 5745 ; 5775 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike (M. McIsaac) 1ère l., 3331 ; 2e l., 3713 ; en comité et 3e., 4752.

Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub (Hon. M. Fielding) 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842 ; en comité, 6069 ; 3e l., 6070.

Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop., 7135.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du Prince-Edouard (M. Emmerson) 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.

Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888 (M. German) 1ère l., 3513.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'imprimerie et de la papeterie de l'Etat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la main-levée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets (Hon. M. Fisher) 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; en comité, 4838 ; 3e l., 5423.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries (M. Fraser) 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.

Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l., en comité et 3e l., 4154.

Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (Hon. M. Bernier 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (M. Birkett) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adop., 7711.

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston (M. Harty) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.

Bill (n° 191) constituant en corporation la "Home Bank of Canada" (M. Russell) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine (M. Puttee) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747 ; 5775 ; 6086 ; 6161 ; 7057 ; 3e l. et adop., 7058.

Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l. et adop., 4856.

Bill (n° 195) faisant droit à N. James Reid Steel (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses (Hon. M. Costigan) 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; en comité, 11060 ; 3e l., 11066.

Bill (n° 199) concernant la maison de réforme du Bon-Pasteur dans la ville de Saint-Jean, N.-B. (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., et adop., 5012.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.

Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.

Bill (n° 202) constituant en corporation la " Church Missionary Society of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.

Bill (n° 203) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. Calvert) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.

Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Ouest (M. Campbell) 1ère l., 5418 ; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902 (hon. M. Fielding) 1ère l, 2e l, en comité, 3e l. et adop., 5423.

Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre ainsi que la fabrication et la vente de beurres falsifiés (hon. M. Fisher) 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; en comité, 6043 ; 3e l. et adop., 6051.

Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale (hon. M. Mulock) 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop., 6069.

Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord (hon. M. Blair) 1ère l., 5544; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.

Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.

Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (M. Galliher) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada (M. Russell) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.

Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada (M. Clarke) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adopt., 7704.

Bill (n° 214) destiné à faire droit à Florence Lee Gray (M. Scott) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 215) modifiant le code pénal (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.

Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon (M. Galliher) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904 (hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop., 6380.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes (hon. M. Fielding) 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop. 7027.

Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 6638 ; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.

Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adopt., 7128.

Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. et adop., 7026.

Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.

Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.

Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire (hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l. et adop., 9410.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la " Keller Heater Company of Canada ", à responsabilité limitée (M. McIsaac) 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900 (Hon. M. Sifton) 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l. et adop., 9614 ; amendements du Sénat, 12906.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada (Hon. M. Fielding) 3e l., 7962 ; amendements du Sénat, 14583.

Bill (n° 234) modifiant la loi des banques (M. Henderson) 1ère l., 7793.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (sir Wilfrid Laurier) débat sur motion pour 1ère l., 7890 ; 2e l. et comité, 10676 ; en comité, 10903 ; 11457 ; dépôt de documents (renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565 ; en comité, 11565 ; 12090 ; 12215 ; 12328 ; 12399 ; 12475 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 et suiv. ; 12976 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034 ; requêtes contre, responsabilité des députés quant aux signatures (int. Talbot) 12971; observ. Marcil (Bagot) 13203 ; mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538 et suiv.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley (M. Porter) 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité) 12399 ; 3e l., 12399.

Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 12747 ; 2e l. et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l., 11070.

Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066 ; 3e l. et adop., 11067.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest (M. McCarthy) 1ère l., 8652 ; 2e l., 8809 ; 3e l., 11169.

Bill (n° 245) modifiant de nouveau la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 9339.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster (M. Morrison) 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 2e l. et en comité, 11060 ; 11668 ; 3e l. et adop., 11684.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes (Hon. M. Fielding) 1ère l., 11427 ; dépôt de documents (int. Borden) 11951 ; poursuite des délibérations (int. Borden) 13530 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre concernant 2e l., 13721.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.

Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11951 ; 3e l., 12554.

Bill (n° 255) pourvoyant à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.

Bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adop., 13104.

Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 12828 ; en comité, 14093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l. et adop., 14236 ; amendements du Sénat, mot. Laurier pour adop., 15147.

Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.

Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.

Bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248 ; retiré, 15070.

Bill (n° 261) modifiant l'acte du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adoption, 14230.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 262) modifiant l'acte (ch. 30, stat. de 1879) concernant le port de Sydney-nord, N.-E. (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.

Bill (n° 263) modifiant l'acte de 1900 concernant les sinistres maritimes (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268, 13843-44.

Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Ethier) 1ère l., 13257 ; 2e l., 13257 ; renvoi devant le comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité, 3e l., 13604.

Bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.

Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection (sir Richard Cartwright) 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adopt., 14608.

Bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14594 ; 3e l. et adop., 14595.

Bill (n° 268) concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l. et adop., 14704.

Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.

Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés (Hon. M. Fielding) 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.

Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.

Bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec, pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.

Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15061.

Billets fédéraux, garantie (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6480 ; (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660 ; impression (sub.) 14545.

Birkett, M. Thomas, député, réserve du canal Rideau, bail (int. Calvert, 12470.

Bishop, capitaine, destitution (int. Fowler) 7108.

Blair, Hon. Andrew George, ministre des Chemins de fer et Canaux, démission (int. Borden) 6736 ; sir Wilfrid Laurier, renseignements, 6754, explications, (débat) 6947 ; 6966 ; Hon. A. G. Blair, 6948; M. R. L. Borden, 6960, 6968 ; Hon. J. I. Tarte, 6963 ; le directeur général des Postes, 6969.

Blé, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Bennett) 288 ; transport, coût (int. Kemp) 11455 ; 11688.

Blind-River, quai (int. Birkett) 1340 (sub.) 13506.

Bloomfield Station, N.-B., directeur de la poste (int. Fowler) 839.

Bois-Brûlé, jetée (sub.) 13725.

Bois : créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189 ; à pâte, tarif des Etats-Unis (int. Pope) 4518 ; mesurage (sub.) 8032 ; commerce, coalition (int. Scott) 1636 ; commission d'enquête (int. Scott) 6375.

Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Boîtes postales pour journaux (int. Taylor) 14577.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bond-Hay, traité (int. Borden) 900.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Bourgeois, M. E., destitution (int. Wilmot) 556.
Bourse, opérations (observ. Bourassa) débat, 7221.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13375.
Brennan, M. John P., destitution (int. Hackett) 14282.
Breton Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Brevet d'invention, M. James Siclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Brevets, amendement à la loi (int. Casgrain) 98 ; classification (sub.) 4591.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Brunet, Arthur, libération (mot. Casgrain pour pour doc., et débat) 103.
Bryson, pont (sub.) 13594.
Budget (mot. Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden) débat : M. Fielding, 1425 ; M. R. L. Borden, 1514 ; 2269 ; sir Richard Cartwright, 1654 ; Hon. M. Tarte, 1678 ; M. Charlton, 1702 ; M. Clancy, 1742 ; M. Davis, 1777 ; M. Sproule, 1802 ; M. Heyd, 1828 ; M. Blain, 1850 ; N. Oliver, 1865 ; 1883 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 1892 ; M. Vrooman, 1900 ; M. R. F. Sutherland, 1929 ; M. Roche (Marquette) 1944 ; M. Roche (Halifax) 1959 ; M. Bell, 1976 ; M. Maclaren (Huntingdon) 2005 ; M. Richardson, 2014 ; M. Holmes, 2022 ; M. Taylor, 2043 ; 2251 ; M. Thompson, 2063 ; M. Hackett, 2086 ; M. Schell, 2095 ; M. Morin, 2102 ; M. Ross (Ontario-sud) 2106 ; M. Kemp, 2120 ; M. Galliher, 2132 ; M. Henderson, 2147 ; M. Grant, 2180 ; M. Broder, 2190 ; M. Fraser, 2201 ; M. Puttee, 2222 ; M. Lemieux, 2241 ; M. Paterson, 2252 ; M. Clarke, 2283 ; M. Ball, 2309.
Buote, M. Jérôme, destitution (int. Hackett) 14298.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. Sproule pour doc.) 602.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403 ; 13508.
Burns, M. P. J., pose des bouées, Bathurst (int. Wilmot) 3761.

CABLE transpacifique (int. Borden) 2769.
Cabotage, privilèges (observ. sir Wilfrid Laurier) 12970 (rép. de l'honorable M. Paterson à observ. Taylor) 13403.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 ; 13725.
Campbell, M. D. J., directeur de la poste à MacLeod, destitution (int. Osler) 8318.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int. Bell) 3107.
Canada Foundry Company, grève des employés (int. Smith, Vancouver) 7423.
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (Yamaska) (sub.) 14814.
Canadian Mining Institute, publication de documents (sub.) 12845 ; 14252.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 Henry Tucker, services comme commissaire-enquêteur (sub.) 14449.
Canal de Chambly (sub.) station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13170 ; quais de débarquement, 13170 ; 14446 ; pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installations électriques (sub.) 14425.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037 ; 13160 ; 14432.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; améliorations (sub.) 13164 ; 13167 ; installations électriques (sub.) 14433 ; protection des portes d'écluse (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 14445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (mot. Murray pour doc.) 1340.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvernement (mot. Lennox pour doc.) 1365-66 ; agrandissement (sub.) 7792 ; 13159 ; 14442; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; employés, paiement (int. Taylor) 13574 ; pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa (sub.) 14442.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 ; 13165.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; paiements à M. George Goodwin, entrepreneur (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446 ; MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Canal de la Trent (int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat : 2392 ; (int. Porter) 12973 ; construction (sub.) 7778 ; 14947 ; inspecteur sanitaire (int. Hughes) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int. Hughes) 8354 ; MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int. Lancaster) 685 ; écluse, enlvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Hamilton Electric Light, loyer (int. Lancaster) 1927 ; 3939 ; éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163 ; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes et appareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167 ; grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage à l'électricité (sub.) 14440 ; pour abaisser buses de demi-écluse (sub.) 14440 ; élévateurs à Port-Colborne, fondations (sub.) 14440.

Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour le surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Canaux, dépenses (int. Davis) 1651 ; employés, salaires (int. Broder) 2382 ; réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int. Bennett) 2854.
Canso, détroit, bateau-passeur(sub.) 7751 ; 14384.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6758 ; examen (sub.) 13805.
Cap Hopewell, quai (sub.) 13504.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Cap Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Carabines, fabrique à Québec (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Cardigan-nord, jetée, prolongement (sub.) 13493.
Cargill, M. Henry, député, décès ; discours de sir Wilfrid Laurier et de M. R. L. Borden, 13200.
Carlin, Peter J., destitution (int. Borden) 132.
Carter, M. W. B., appointements (sub.) 14067.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Cartes géographiques (sub.) 14062.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.
Cascumpec, port ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.
Cawdron, M. A. J., appointements (sub.) 3636.
Céréales en Angleterre, impôt (int. Clarke) 1742.
Chabot, M. F. X., retraite (int. Morin) 2085.
Chamberlain, l'hon. Joseph, discours (int. Monk) 13651.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int. Monk) 1338.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries à certains membres, à Newport, Vt. (observ. Clarke) 12747.
Chambre des communes, affaires de la (int. Borden) 492 ; éclairage (int. Clarke) 836 ; 964; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) 1146 ; (observ. Monk) 1386 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Charlton) 2379 ; (observ. Henderson) 2475 ; préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot. Laurier) 3237; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) débat, 3841 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Borden) débat, 4503 ; bills d'intérêt particulier (observ. LaRivière) 5312; règle 51, revision (mot. Demers pour comité) 4599, 13830 ; mot. Demers modifiant rapport du comité, 12469, 13830 ; maintien de l'ordre (observ. Borden) 12980 ; séances du samedi (mot. Laurier) 13537 ; ajournement, jour d'action de grâces (mot. Laurier) 14076 ; augmentation d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; commis de la session, somme supplémentaire (sub.) 14535 ; ventilation (observ. Taylor) 4518, 6615 ; service téléphonique (observ. Reid) 5261 ; règle 51, revision, motion Demers pour comité, 4599 ; (sub. 5446 et suiv.
Charbon, importation (int. Clarke) 686.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (mot. Monk pour doc.) 689.
Chemins de fer : de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord (sub.) 14759-14760.
Chemins de fer : accidents (int. Clarke) 895, 1060, 1372, 9376 ; subventions en terres et en argent (int. Davis) 1233 ; subventions (int. Scott) 1234, 1738, 1739, 2172 ; traverses, importation (int. Emmerson) 1740 ; subventions (int. Wilson) 2385 ; subventions—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 2386 ; subventions en terres (int. Scott) 2671, 3933 ; (int. Wilson) 4115 ; (int. Scott) 5000 ; politique du gouvernement (observ. Borden) débat, 7325 ; (int. Borden) 7518, 7622 ; subventions, résolutions (int. Monk) 11222 ; subventions (int. Wilson) 13531, 13646, 14221 mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions 13832 ; en comité, 14608; (int. Heyd) 14222; accidents, frais d'enquête (sub.) 14446 ; subventions, projet de résolutions (en comité) article 4, 14816 ; article 5, 14818 ; article 6, 14820 ; article 8, 14821 ; subventions votées aux chemins de fer pour les exercices de 1900, 1901 et 1902 (int. Wilson) 13101, 3292 ; subventions (int. Bell) 14991 ; subventions dans les diverses provinces (Hon. M. Fielding) 15155.
Chemins de fer : modification et refonte de la loi des (voir bill n° 21, lettre B).
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int. Sproule) 8735.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339, 13172, 13195 ; correspondance, commis principal (int. Lennox) 5502 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195 ; appointements d'un commis additionnel de 2e classe (sub.) 14344.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (observ. Marcil, Bonaventure) 3413.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659, 14745.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14727.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int. Scott) 13289.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int. Schell) 2381.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux muncipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939 ; garantie de ses obligations (mot. Blair pour comité sur résol.) 4339 ; en comité sur résol.) 4519, 5131, 5262 ; estimations concernant le coût de cette ligne (motions Blair et Clarke) 5224-5225 ; (en comité sur résol.) 5274 ; (2e l. et adop.) 5297.
Chemin de fer Canadien du Pacifique : Engagements avec le gouvernement pour construction de soixante milles de la voie du Grand Central du Nord-Ouest (int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (int. McCreary) 2391; dépenses relativement à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166 ; subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, 14801 ; terres au Manitoba, (int. Puttee) 684 ; taxes scolaires sur terres au Nord-Ouest (int. Oliver) 4153 ; wagon n° 001,

Chemin de fer Canadien du Pacifique—*Suite.*
possession par l'hon. M. Tarte, amélioration et aménagement par le gouvernement (int. Demers) 14575.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ. Ethier) débat, 7795.
Chemin de fer des Comtés-Unis (mot. Johnston, Cap Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart sub.) 14800.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon, et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer d'Extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755 ; (sub.) 14623.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Ch. de fer et Canaux (mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 8575 ; (mot. Fielding pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 11456, 12829.
Chemin de fer le Grand Tronc, et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement, (int. Monk) 688 ; paiements, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria et gare Bonaventure (mot. Monk pour doc.) 723 ; prêts par le gouvernement (int. Talbot) 3023 ; subvention (observ. Kemp) 5928 ; taux de transport des voyageurs (observ. Clarke) 11012 (int. Maclean— 11818, 12085 ; loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695, 14699.
Chemin de fer Interprovincial du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer d'Inverness ci-devant d'Inverness et de Richmond (sub.) 14633.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha! Ha! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Kootenay-Central (sub.) 14793; subvention additionnelle (motion Fielding pour comité sur résolution) 14824.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer maritime de Chignecton (observ. Logan) 4561.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach, (sub.) 14627.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer des Mines du Klondike (mot. McIsaac afin que requête pour bill d'intérêt privé soit lue et reçue)2877.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int. Haggart) 6091.
Chemin de fer Montréal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int. Porter) 8320.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKnezie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. Roche pour doc.) 2417 (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. LaRivière pour doc.) 7517.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750.
Chemin de fer de Rive Sud, M. Geoffrion (observ. 207 ; Hon. M. Blair (rép.) 208 ; (mot. Tarte pour doc.) débat, 457.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Roberval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Shédiac et du Littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (int. Lefurgey) 2672.
Chemin de fer de la station de Débert à la mine de houille de Débert (sub.) 14624.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (mot. Logan pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. Tarte pour doc.) 689 (int. Wilmot) 2856 ; Hon. M. Blair (explication personnelle) 2893 ; vente au Grand-Tronc-Pacifique (int. Monk) 7794.
Chemin de fer Transcontinental ; discours de sir W. Mulock) (int. Haggart) 374 ; construction (int. Bennett) 2387 ; corespondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. Tarte pour doc.) 456 ; (int. Casgrain) 553 ; proposition au gouvernement (int. Monk) 896 ; 1054 ; 1059 ; politique du gouvernement (int. Monk) 5960 ; (int. Borden) 7017.

Chemin de fer Transcontinental national, projet de résolution (int. Monk) 7712 ; bill (n° 135) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, (sir Wilfrid Laurier), (débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour 1ère lecture) : Sir Wilfrid Laurier, 7890 ; M. R. L. Borden, 7930 ; 7959 ; Hon. M. Haggart, 7950 ; M. Sproule, 7960 ; (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 8151 ; (motion de sir Wilfrid Laurier pour dépôt de documents) 8317 ; paroisses et montagnes traversées (int. Morin) 8353 ; impression du bill en français (int. Léonard) 8354 ; anciennes explorations (motion de l'honorable M. Haggart pour doc.) 8469; (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) 8652, débat : l'honorable M. Blair, 8653 ; M. Charlton, 8714-8736 ; M. Monk, 8777 ; l'honorable M. Fielding, 8795 ; M. Barker, 8845 ; l'honorable M. Sifton, 8869-8892 ; l'honorable M. Haggart, 8931 ; M. Emmerson, 8956-8969 ; M. Sproule, 8996 ; M. Lemieux, 9028 ; M. Oliver, 9059 ; M. Lennox, 9062; M. Morrison, 9112 ; M. Hughes (Victoria) 9128 ; M. Russell, 9163-9176 ; M. R. L. Borden, 9218 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 9264 ; M. Northrup, 9299 ; l'honorable M. Costigan, 9324 ; M. Guthrie, 9342 ; M. Puttee, 9377 ; M. Kemp, 9411 ; M. Hughes (King) 9441 ; M. Bennett, 9457 ; M. MacPherson, 9476 ; M. Robinson, 9488 ; M. Logan, 9499 ; M. Osler, 9542 ; M. Heyd, 9567 ; M. Ganong, 9590 ; M. Marcil (Bonaventure) 9614 ; M. Wilson, 9630 ; M. Broder, 9657 ; M. Mackie, 9677 ; M. Lavell, 9696 ; M. R. F. Sutherland, 9711 ; M. Wright, 9720 ; M. Hackett, 9723 ; M. Talbat, 9736 ; M. Blain, 9758 ; l'honorable M. Fisher, 9776 ; M. Lefurgey, 9794 ; M. Roche (Halifax) 9817 ; M. Thomson (Grey-nord) 9838 ; l'honorable M. Ross (Victoria, N.-E.) 9847 ; M. Porter, 9862 ; sir Richard Cartwright, 9883 ; l'honorable M. Tarte, 9900 ; M. Bourassa, 9927 ; M. Clancy, 9946 ; M. German, 9970 ; M. Roche Marquette) 9989 ; sir William Mulock, 10013 ; M. Bell, 10048 ; M. Wade, 10083 ; M. Brock. 10133 ; M. Malouin, 10145 ; M. MacLaren (Perth-nord) 10162 ; M. Bureau, 10169 ; M. Lancaster, 10173 ; M. Ross (Ontario-sud) 10191 ; M. Henderson, 10206 ; M. Stephens, 10227 ; M. Wilmot, 10245 ; M. Girard, 10257 ; M. Ward, 10275 ; M. Davis, 10284 ; M. Richardson, 10305 ; M. Holmes, 10314 ; M. Clare, 10324 ; M. Archambault, 10335 ; M. Boyd, 10340 ; M. Johnston (Lambton) 10360 ; M. Vrooman, 10367 ; M. Murray, 10376 ; M. Pringle, 10383 ; M. Maclaren (Huntingdon) 10405 ; M. Cargill, 10412 ; M. Parmelee, 10422 ; M. Ball, 10430 ; M. Scott, 10437 ; M. Birkett, 10480 ; M. Béland, 10488 ; M. Stewart, 10500 ; M. Fowler, 10508 : l'honorable M. Paterson, 10540 ; M. Clarke, 10573 ; M. Angers, 10611 ; M. Gourley, 10616 ;

Divisions : sous-amendement de M. Boyd, 10360; rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407 ; rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M Casgrain, 10670 ; rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 1062 ;

De nouveau en comité sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) M. Monk, 10675 ; sir Willfrid Laurier 10675 ; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10675.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 10676 ; 2e l. et comité, 10676 (débat) M. Monk, 10676 ; sir Wilfrid Laurier, 10677 ; M. McCreary, 10681 ; M. Northrup,-10684 et suiv. ; l'honorable M. Fielding, 10685 et suiv. ; l'honorable M. Tarte, 10685 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10688 ; M. Sproule, 10691 ; M. Maclean, 10694 ; M. Cochrane, 10705; M. Charlton, 10710 ; M. Ingram, 10719 ; M. Meigs, 10738 ; M. Wright, 10749 et suiv. ; M. Taylor, 10752 et suiv. ; (int. Monk) 10804 ;

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité sur le bill (n° 235) : M. Kemp, 10805 ; sir Wilfrid Laurier, 10808 ; M. Brock, 10812 ; l'honorable M. Paterson, 10816 ; M. Murray, 10819 ; M. Clancy, 10822 ; 10887 ; M. Heyd, 10824 ; M. Taylor, 10830 ; M. Holmes (président) décision, 10833 et suiv. ; M. Monk, 10843 ; M. Lennox, 10851 ; M. Hughes (Victoria) 10854 ; M. Charlton, 10862 et suiv. ; M. Osler, 10867 ; M. Lefurgey, 10868 ; M. Bennett, 10875 ; M. Ingram, 10883 ; l'honorable M. Fielding, 10889 ; M. Richardson, 10894 ; M. Lancaster, 10896 ;

Délibérations du comité non sténographiées, division sur décision du président, M. Belcourt, 10902-10903 ;

De nouveau en comité, 10903 : M. Sproule, 10903 ; M. Hackett, 10905 ; M. Johnston (Cardwell ; 10909 ; M. Fraser, 10912 ; M. Lavell, 10917 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10918 ; M. Northrup, 10926 ; M. Ingram, 10940 ; M. Henderson, 10954 ; M. Wilson, 10964 ; M. Broder, 10969 ; M. Blain, 10976 ;

De nouveau en comité : M. Barker, 11457 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11457 ; M. R. L. Borden, 11457 ; M. Northrup, 11458 ; l'honorable M. Fielding, 11458 ; l'honorable M. Sutherland, 11468 ; M. Fowler, 11483 ; sir Wilfrid Laurier, 11487; 11510; 11536; M. Clancy, 11498; M. Gourley, 11499 ; M. Bell, 11507 ; M. Davis, 11514 ; M. Osler, 11543 ; M. Kemp, 11544 ; M. Puttee, 11545 ; M. Monk, 11550 ; sir William Mulock, 11552 ? M. Taylor, 11557 ; l'honorable M. Fisher, 11560 ; M. Kendall, 11561 ; M. Ingram, 11561.

Dépôt de documents(renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565.

De nouveau en comité, 11565 ; sir Wilfrid Laurier, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; M. Monk, 11565 ; l'honorable M. Fielding, 11566 ; M. Maclean, 11566 ; M. Sproule, 11571 ; 11653 ; M. R. L. Borden, 11572 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11581 ; M. Osler, 11583 ; M. Taylor, 11612 ; M. Oliver, 11614 ; M. Northrup, 11615 ; sir Richard Cartwright, 11622 ; M. Kemp, 11622 ; l'honorable M. Paterson, 11624 ; M. Bell, 11641-45 ; M. Bennett, 11635 ; M. Barker, 11641 ; M. Gourley, 11648 ; l'honorable M. Sutherland, 11652 ; M. Lennox, 11657 ; M. Hughes (Victoria) 11661:

De nouveau en comité, 12090 ; 12215 ; M. R. L. Borden, 12090 ; 12215 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12090 ; 12219 ; M. Macdonald (Huron) 12091 ; 12229 ; M. Barker, 12092 ; 12228 ; l'honorable M. Fielding, 12096 et suiv. ; M. Lennox, 12096 ; 12259 ; M. Northrup, 12113 et suiv.; M. Gourley, 12117, 12233 ; M. Bennett, 12129 ; M. Clancy, 12131 ; 12230 ; M. Fowler, 12134 ; 12298 ; M. Charlton, 12137 et suiv. ; H. Hughes (Victoria) 12143 et suiv. ; M. Brock, 12158 ; 12265 ; M. Henderson, 12190 et suiv. ; M. Bell, 12192 ; 12248 ; M. Oliver, 12200 ; M. Talbot, 12205 ; sir Wilfrid Laurier, 12225 ; 12268 ; M. Osler, 12228 ; M. Kemp, 12229 ; M. Sproule, 12231 ; M. Taylor, 12237 ; M. Holmes, 12242 ; M. Davis, 12244 ; l'honorable M. Paterson, 12278 ; M. Logan, 12296 ; M. MacPherson, 12299 ; M. Kendall, 12305 ; M. Morin, 12306 ; M. Kaulbach, 12316.

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité, 12328; 12399; 12475 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12328; 12479; M. R. L. Borden, 12329; 12493; M. Bennett, 12329 et suiv.; l'honorable M. Fielding, 12330 et suiv. ; M. Clancy, 12330 ; M. Clarke, 12330 ; M. Rosamond, 12340 ; M. Boyd, 12346 ; 12522 ; Hon. M. Haggart, 12347 ; 12450 ; M. Blain, 12352 ; 12532 ; M. Kemp, 12354 ; 12433 ; 12527 ; M. Brock, 12358 ; M. Johnston (Cardwell) 12362 ; 12506 ; M. Sproule, 12364 ; 12493 ; M. Logan, 12368 ; M. Casgrain, 12375 et suiv. ; M. Charlton, 12382 ; 12486 ; M. Brock, 12392 ; M. Oliver, 12398 ; M. Gourley, 12399 et suiv. ; M. Osler, 12414 ; 12538 ; Hon. M. Paterson, 12423 et suiv. ; M. Clancy, 12431 ; M. Campbell, 12438 ; M. Lavell, 12439 et suiv. ; M. Barker, 12439 ; 12517 ; M. Northrup, 12450 ; 12515 ; M. MacPherson, 12458 ; M. Thompson (Haldimand) 12459 ; M. Maclean, 12475 ; M. Macdonald, 12485 ; M. Robinson (Elgin) 12487 ; sir Wilfrid Laurier, 12487 ; 12537 ; M. Ingram, 124494 ; M. Heyd, 12497 ; M. Taylor, 12506 ; M. Kaulbach, 12508 ; M. Reid (Grenville) 12516 ; M. Roche (Marquette) 12520 ; M. Davis, 12522 ; M. Scott, 12529.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (débat) : sir Wilfrid Laurier, 12866, 12899, 12976, 12987, 12999, 13014, 13015, 13017 ; M. R. L. Borden, 12866 ; 13015 ; M. Sproule, 12913, 13031 ; l'hon. M. Haggart, 12933 ; amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; M. Osler, 12948 ; M. Fielding, 12951 ; M. Broder, 12953 ; M. Taylor, 12954, 13006 ; M. Reid (Grenville) 12956; 12999, 13018; M. Johnston (Cap-Breton) 12957 ; M. Richardson, 12958 : amend. Osler, 12950 ; rejeté par 78 contre 39, 12959 ; M. Alcorn, 12960 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12962 ; M. Roche (Marquette) 12963, 12990 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; M. Fowler, 12966, 13000 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968 ; M. Northrup, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970 ; M. Lancaster, 12976 ; amendement Lancaster, 12978, rejeté, 12979 ; M. Blain, 12980 ; amendement Blain, 12981, rejeté, 13006 ; amendement Taylor, re-13007, rejeté sur même division 13024 ; M. Kemp, 12986 ; M. Emmerson, 12987 ; M. Hale, 12990 ; M. Talbot, 12993 et suiv.; M. Hackett, 12997 ; l'hon. M. Paterson, 13011 ; M. Bennett, 13018, 13024 ; M. Barker, 13025 ; amendement Barker, 13025, rejeté sur même division, 13025; M. Henderson, 13028 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; M. Bell, 13029 ; amendement Bell, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Morin, 13031 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Brodeur (Orateur) 13031 ; 3e l., et adoption sur même division, 13034 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (int. Talbot) 12971 ; mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.; observ. Marcil (Bagot) 13203; construction, adjudication des entreprises (int. Grant) 13292 ; plan de M. R. L. Borden, pétitions à l'appui (int. Davis) 13293 ; pétitions contre le bill, irrégularités (int. Borden par rapport à mot. Talbot) 13843, 13956 ; études topographiques et autres dépenses (sub.) 14949 ; arpentages (int. Borden) 15067 ; pétitions (observ. Taylor) 15147 et suiv.

Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.

Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.)14794.

Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.

Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Loup (sub.) 14640.

Chemin de fer de la Vallée du sud-est (mot. Johnston, Cap-Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.

Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.

Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.

Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.

Chemin de fer de Wolfeville au Bassin des Mines (sub.) 14634.

Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.

Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.

Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int. Reid) 6118.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une digue (sub.) 8037 ; pour compléter, 14433.

Chéticamp, quai (sub.) 13448.

Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.

Chevrier, famille, et service civil (int. Fowler) 12751, 12972.

Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.

Chigogin, jetée (sub.) 13448.

Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.

Cigarettes, prohibition (mot. Bickerdike) débat: M. Bickerdike, 841 ; M. Holmes, 845 ; M. Barker, 851 ; M. Lennox, 852 ; M. Roddick, 853 ; M. Logan, 855 ; M. Taylor, 858 ; M. L. P. Demers, 859 ; M. Heyd, 860 ; M. Broder, 860 ; M. Kaulbach, 861 ; M. Stephens, 863 ; Hon. M. Ross, 863 ; Hon. M. Tarte, 864 ; M. Sproule, 865 ; M. Macdonald, orateur-suppléant, 865 ; M. Brock, 866 ; sir Wilfrid Laurier, 866.

Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.

Clémence, exercice de la prérogative de (int. Casgrain) 98.

Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.

Clinton, bureau de poste (sub.) 530.

Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 13385.

Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.

Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (int. Hughes) 9945.

Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.

Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.

Colombie Anglaise : statuts, refus de sanction par gouvt fédéral (mot. Borden pour doc.) 723, 2086, 2769 ; troubles ouvriers (observ Smith) 970 ; rapport concernant pêcheries (int. Earle) 1235, 6566 ; grèves (int. Puttee) 1653 ; lignes télégraphiques (sub.) 3097 ; commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199 ; rapport (int. Earle) 8352 ; pêche au saumon, commission (mot. Préfontaine pour rapport) 7325 ; bureau d'essai (sub.) 14253 ; commerce de bois (observ. Borden) 15067 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13583 ; nouveau remorqueur (sub.) 13591 ; lignes télégraphiques, frais d'exploitation (sub.) 13644.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 5 ; (rapp.) 199 ; (mot. Laurier pour adoption du rapp.) 205 ; (mot. Laurier pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872 ; mot. Hyman pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.

Commerce avec le Japon (int. Clarke) 8868.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. Kemp) 3621 ; coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14958.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Commerce privilégié, cablogramme publié par le "Star", de Montréal (int. Lemieux) 14224.
Commission du capital et du travail, 1886; membres (int. Kendall) 8318.
Commission des chemins de fer (loi de 1900), membres, secrétaire et autres employés, appointements (mot. Fitzpatrick, pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360 ; frais et appointements (sub.) 14447.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation de carnets d'arpenteur, appointements (sub.) 7038 ; appointements (sub.) 12845.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World)), de Toronto (int. Sproule) 14342.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen(mot. Galliher pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Compagnie du pont de Westminster, bill d'intérêt privé (mot. Morrison afin que pétition pour charte soit lue et reçue) 10756.
Comptes publics, comité (mot. Fraser) 374.
Conciliation, conseils de (int. Bell) 3759, 4150.
Confédération, fête, ajournement (mot. Laurier) 5780.
Conférence intercoloniale (mot. Monk pour doc.) 874 ; (int. Borden) 900 ; (mot. Borden pour doc.) 3763 ; débats, publication (int. Borden) 8159, 9722 ; (int. Sproule) 8468 ; (mot. Laurier pour dépôt de documents) 9846.
Conférences agricoles (int. Lemieux) 8867.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.
Consul d'Allemagne, correspondance (int. Borden) 12472.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int. Léonard) 4334, 4336.
Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du régistraire (sub.) 3531.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; régistraire, supplément, 3530 ; M. Charles Morse, 3530 ; loyer, 3531 ; avance du gouvernement fédéral (sub.) 12844.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cour Suprême (sub.) : arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524, 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527 ; régistraire, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118 ; jugements, publication (sub.) 14551.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. Borden pour doc.) 939.
Cour Territoriale, Yukon (sub.) : Shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534-3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int. Blain) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, amélioration (sub.) 118 ; 13492.
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1108 ; 13447.
Craig, M. George, sten., voyage de Dawson à Ottawa et retour (sub.) 3532.
Creek False, C.A., location (int. Wilson) 2856 ; 3022 ; (mot. Earle pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int. Earle) 7793.
Criminels allemands libérés, au Canada (int. Charlton) 3332.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Cummings, M. James, paiement (int. Blain) 9723.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Cutler, Spanish-Mills, Little Current et Wekimagong, transport des malles entre (int. Bennett) 2387.

DALHOUSIE, améliorations au port (sub.) 13504.
Daly, M. Michael, maître du port, Bathurst, destitution (int. Fowler) 3022 ; (int. Wilmot) 3761.
Débats : comité (mot. Laurier) 5 ; 1er rapp., quorum (M. Champagne) 671 ; mot. pour adop. (M. Champagne) 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, (M. Champagne) 964 ; (mot. pour adop.) discussion : M. Champagne, 1144 ; M. Bourassa, 1144 et suiv. ; 3e rapp., gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu (M. Madore) 1513 ; 4e rapp. (M. Champagne) nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Sylva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (M. Champagne) (mot. pour adop., 1828 ; 4e rapp. (M. Champagne) mot. pour adop., 2005 ; bureau des traducteurs (int. Clarke) 2391 ; (int. Blain) 3935 ; publication des Débats (sub.) 5446 ; 5e rapp. (M. Champagne) secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; M. Champagne, mot. pour adop. du 6e rapp., 8158 ; 9611 ; M. Champagne, 8e rapp., nomination de M. Robert C. Dunbar comme sténographe officiel, 12469 ; M. Champagne, 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.
Défense navale, article du "Globe" (int. Clarke) 968.
Denny, colonel, nomination (M. Hughes, Victoria) explication personnelle, 15152.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, service (mot. Fielding) pour comité sur projet de résolution) 8354 ; en comité, 8470.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 ; 13510.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; 1702 ; présentés, 3 ; 287 ; 454 ; 1702, nommés à des positions importantes (mot. Roche pour doc.) 9847.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038 ; 13379.

Desjardins (Pontiac) quai (sub.) 13733.
Desjardins, M. Camille, nomination (int. Bureau) 3664.
Détenus, libération conditionnelle (int. Casgrain) 97 ; (motion Casgrain pour documents) 580.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Digby, quai, réparations (sub. 1113 ; port, améliorations (int. Fowler) 2171 ; édifices pubblics, améliorations (sub.) 13299.
Dipper Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Discours du Trône, 3 ; 15163.
Distribution postale à la campagne : gratuite, (int. Robinson) 289 ; à domicile, (int. Hackett) 14091.

DIVISIONS :

Amendement de M. Brock demandant que le crédit de $50,000 destiné à la construction d'une succursale de l'hôtel des monnaies à Ottawa soit biffé; rejeté par 47 contre 6, 371.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion de l'hon. M. Blair pour renvoi devant le comité des chemins de fer, adoptée par 99 contre 53, 578.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial, motion de M. F. Monk pour renseignements sur noms des vendeurs et prix payés, rejetée par 66 contre 35, 707.
Home Rule en Irlande, motion de l'honorable John Costigan pour adresse à Sa Majesté, adoptée par 102 contre 41, 833.
Cigarettes, motion de M. Bickerdike demandant la prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente, adoptée par 103 contre 48, 868.
Bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes ; amendement de M. Sproule à la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., rejeté par 72 contre 36, 1333.
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion de l'honorable M. Fielding, budget : " Que cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;
Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session," rejeté par 107 contre 54, 2310.
Yukon—Concessions Treadgold, amendement de M. Casgrain, 2926, rejeté par 95 contre 52, 3017-3018. Autre amendement de M. Casgrain, 4657, rejeté par 87 contre 40, 4705-4706.
Employés publics, ingérence dans les élections, amendement de M. Roche (Marquette) 3260, rejeté par 71 contre 22, 3317-18-19.
Motion de M. Monk pour 2e lecture du bill (n° 53) relatif à la faillite, 3360, rejetée par 74 contre 42, 3368.
Fer et acier, industrie, amendement de M. R. L. Borden, 4433 ; rejeté par 91 contre 47, 4501.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement de M. Léonard, 4936, rejeté par 100 contre 51, 4968-4969.

DIVISIONS—*Suite.*

Politique fiscale du gouvernement, amendement de l'hon. M. Tarte, 5051, rejeté par 102 contre 50, 5126-5127.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, motion de M. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40, 5042, rejetée par 102 contre 55, 5044-5045.
Achat de bestiaux aux Etats-Unis par le gouvernement impérial, amendement de M. Pope, 5655, rejeté par 78 contre 48, 5676-77-78.
Bill (n° 59) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, motion de M. Monk pour renvoi du bill au comité des chemins de fer, 6737, rejetée par 87 contre 51, 6752.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, motion de M. Galliher pour troisième lecture, 7692, adoptée par 64 contre 35, 7692-7693.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, amendement de M. Clarke, 7704, rejeté par 57 contre 9, 7711.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport, amendement de M. Monk à motion de M. Wade pour adoption du 2e rapport, rejeté par 105 contre 40, 8316.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, amendement de M. Maclean, 8589, rejeté par 45 contre 34, 8603.
Rapides des Galops, creusage et élargissement, projet de résolution n° 29, présenté par l'honorable M. Fielding, et adopté par 36 contre 14, 8649.
Chemin de fer transcontinental national, sous amendement de M. Boyd, 10360, à motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8652, rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407, rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670, rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 10672 ; bill (n° 235) en comité, délibérations non sténographiées, décision du président, M. Belcourt, 10902, confirmée par 52 contre 30, amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; amendement de M. Osler, 12950, rejeté par 78 contre 39, 12959 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12959 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970; amendement Lancaster, 12978 ; rejeté, 12979; amendement Blain, 12981, rejeté sur même division, 13006 ; amendement Taylor, 13007, reqjeté sur même divisi., 13024; amendement Barker, 13025, rejeté sur la même division, 13025 ; amendement Morinm même division, 13025 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; amendement Bell, 13021, rejeté sur même division, 13021 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; 3e l. et adoption sur même division, 13034.
Représentation dans la Chambre des communes, remaniement, bill (n° 66) amendement de l'honorable M. Haggart, 12669 , rejeté par 65 contre 28, 12685 ; amendement de M. Hackett, 12686 ; retiré, 12707 ; amendement de M. Taylor, 12734 ; rejeté sur la même division, 12734 ; amendement de M.

DIVISIONS—*Suite.*
R. L. Borden, 12735 ; rejeté sur la même division, 12739 ; amendement de M. Clancy, 12739 ; rejeté, 12740 ; amendement de M. Lennox, 12741 ; rejeté, 12744 ; amendement de M. Rosamond, 12744, rejeté, 12745.
Commission des transports, dépenses (sub.) 13638 ; amendement de M. Reid (Grenville) 13640 ; rejeté par 40 contre 22, 13643.
Recensement, coût, amendement de M. Blain, 13984 ; rejeté par 69 contre 35, 14042.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, amendement de M. R. L. Borden, 14170 ; rejeté par 63 contre 29, 14220.
Ligne transatlantique rapide, amendement de M. R. L. Borden, 14463 ; rejeté par 58 contre 20, 14510.
Situation financière, revue, amendement de M. Bell, 14917 ; rejeté par 68 contre 30, 14944.
Divorce, cour de (mot. Charlton) débat : M. Charlton, 581 ; M. Robison (Elgin-ouest) 586 ; sir Wilfrid Laurier, 587 ; Hon. W. Ross, 588 ; 602 ; Hon. D. Tisdale, 590 ; M. Lennox, 593 ; M. Bell. 597 ; Hon. M. Fielding, 601.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int. Hughes) 8150.
Documents publics, distribution (observ. Monk) 1424.
Dominion, cartes du (sub.) 7011.
Donald's Head, brise-lames, réparations (sub.) 13448.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int. Ingram) 10365.
Douanes, bureau international des, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Douanes, ministère (sub.) : appointements, 325 ; dépenses casuelles, 336 ; amendement à la loi (mot. Paterson pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat : M. Paterson, 3152 ; M. Maclean, 3152 ; M. Kemp, 3153 ; M. Blain, 3160 ; M. Lavell, 3161 ; M. Wright, 3161 ; M. Scott, 3165 ; M. R. L. Borden, 3166 ; le ministre des Finances, 3173 ; l'Orateur-suppléant (déc.) 3173 et suiv. ; M. Haggart, 3178 ; M. Brock, 3179 ; M. Robinson, 3193 ; M. Clarke, 3196 ; M. Clancy, 3201 ; M. Tarte, 3207 ; M. Monk, 3208 ; Hon. M. Ross, 3213 ; M. Henderson, 3210 ; M. Lancaster, 3223 ; M. Ingram, 3225 ; appointements et dépenses éventuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses, au Yukon, 4113 ; employés (int. Monk) 5501 ; employés, appointements (int. Clancy) 8351; (sub.) 14268 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Douglastown, pile(sub.) 13733.
Doukhobortses : Inscription de homesteads (int. Wilson) 554; pèlerinage (int. Wilson) 554; (int. Blain) 1059 ; prêt aux (int. Wilson) 5778.
Dragage : nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Dragueurs : coût (int. Blain) 1924 ; réparations (sub.) 2701 ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (int. Thomson) 5500 ; le dragueur " International " (int. Fowler) 12471.
Dragueur " Manitoba ", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Dragueur " sir Wilfrid Laurier " (int. Thomson, Grey) 5778.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Droits, réduits (int. Clarke) 838.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 1113 ; 13448.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Duncan's Cove, abords du quai (sub.) 13448.
EAST-BAY, quai, réparations (sub.) 13449.
Ecole de marine au Canada, vaisseau-école, organisation (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Economy, quai. prolongement (sub.) 1117.
Edmonton, prison (sub.) 13397 ; pont sur la Saskatchewan (sub.) 13596.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int. Taylor) 5960.
Edifices du parlement, terrains avoisinants, entretien, négligence (observ. Taylor) 2174 ; (observ. Sproule) 2479 ; 2501 ; logement supplémentaire (sub.) 13269.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983 ; ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096 ; force électrique et autres, pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033 ; éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (int. Clarke) 5501 ; employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
Entreprise, directeur de la poste, destitution (int. Avery) 14296.
Election, pétitions d', jugements de la cour Suprême, 1, 92.
Elections contestées, 2 ; bill modifiant loi des (int. Casgrain) 496.
Elections fédérales (mot. Fielding pour renvoi du bill n° 3 devant le comité et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales et de faire rapport à la Chambre) 3107.
Elévateurs, hausse des droits (observ. Douglass) 11329.
Emerson, embranchement, service des malles (int. LaRivière) 5503.
Empire, défense de l', discours de lord Rosebery (int. Sproule) 418.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés à des (int. Roche, Marquette) 3763 ; mot., idem, pour doc., 3942, 9847.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend. Roche, Marquette) débat : M. Roche, 3251 ; M. McCreary, 3261 ; M. Lancaster, 3268 ; M. Scott, 3274 ; M. l'Orateur-suppléant, 3278 et suiv. (décision) ; M. Blain, 3279 ; M. Boyd, 3283 ; le dir. gén. des Postes, 3287 ; M. Davis, 3290 ; M. Puttee, 3293 ; M. Ingram, 3295 ; M. R. L. Borden, 3303 ; M. Roche (Halifax) 3308 ; sir Wilfrid Laurier, 3310 ; M. Pope, 3313.
Employés surnuméraires : appoint. (sub.) 2850; nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int. Wilson) 1062.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6118 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Etats-majors, solde et allocations (sub.) 13655.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Ewart, M., architecte en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Exécutions capitales, ch. 181, S.R.C. (sub.) 3524.
Exercices annuels, tir (sub.) 3732.
Explication de nature personnelle : M. Robinson (Elgin-ouest) article du Citizen d'Ottawa, 2085 ; M. Talbot, entrefilet du Citizen, d'Ottawa, 3237 ; l'hon. M. Fisher, entrefilet du Citizen, 5497; M.. Schell, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603 ; M. Ingram, comté d'Elgin, remaniement, 6755 ;

Explication de nature personnelle—*Suite.*

sir Wilfrid Laurier, article de la Patrie, 7015; M. Bourassa, discours sur agiotage, racontars de journaux, 7422 ; M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10763 ; M. Lennox, article de l'Evening Journal, d'Ottawa, 11818 ; l'hon. M. Mulock, intérêts dans la Compagnie de Newmarket (rép. aux insinuations de M. Bennett) 13528 ; M. Talbot, pétitions contre le Transcontinental national, 13538 ; M. Roche (Halifax) pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, 13649 ; M. Scott, brochure politique, 14885 ; M. Schell, nomination de M. Stewart comme surintendant du canal de Williamsburg, 14901.

Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4593.

Exposition du Japon (observ. Fisher) 4786.

Exposition de Saint-Louis (int. Lemieux) 3107 ; (sub.) 4759 ; envoi de bestiaux (int. Boyd) 5007.

FAILLITES, bill (int. Lennox) 839.

Farquharson, M. Donald, député, décès ; éloges par sir Wilfrid Laurier, 5701 et M. R. L. Borden, 5702.

Félicitations au premier ministre, par M. Sproule, 11948.

Fer et acier, industrie (avis de mot. Borden) 4002 (mot. et observ. Borden en amend.) débat : M. R. L. Borden, 4420 ; Hon. M. Fielding, 4433 ; M. Bell, 4435 ; M. Kendall, 4443 ; M. Osler, 4447 ; sir Wilfrid Laurier, 4452 ; M. James Clancy, 4454 ; M. Pringle, 4464 ; Hon. J. I. Tarte, 4476 ; M. Bourassa, 4484 ; M. Oliver, 4491 ; M. Heyd, 4494 ; M. Pope, 4497 ; primes à la fabrication (int. Wilson) 6646 ; (en comité sur résol.) 6842 ; (sub.) 7995; dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029 ; primes (en comité sur projet de résol.) 8160 ; (projet de résol. lu et adopté) 8225 ; primes (int. Henderson) 11818.

Ferme expérimentale centrale, beurre (int. Monk) 1925.

Fermes expérimentales (sub.) 998 ; 4707 ; beurre (int. Monk) 1651 ; Melle Hagar (int. Talbot) 5499.

Fête du roi dans le comté d'Elgin (observ. Robinson) 3239.

Ficelle d'engerbage : prix (int. Blain) 206 ; 455 ; (int. McCreary) 1653 ; quantité et prix (int. Heyd) 2390 ; ventes (int. Blain) 3934 ; inspecteur (int. Wilson et Taylor) 5131 ; (int. Wilson) 5779 ; primes à la fabrication (mot. Fielding) (pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 ; (int. Clarke) 7793 ; 7794 ; inspection (sub.) 7995 ; 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14074 ; 14332 ; inspection (int. Alcorn) 14989.

Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.

Fisher, M. Charles A. (int. Monk) 1649.

Fitzgerald, M. W. W., homestead et préemption (mot. Sproule pour doc.) 293.

Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.

Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. Borden pour doc.) 1085.

Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.

Forrest, M. A. E., remboursement (sub.) 5591.

Fort-Lawrence, jetée débarcadère (sub.) 1117; 13450.

Fort-William, édifice public (sub.) 651 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.

France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int. Borden 5128.

Franchise, articles admis en (int. Clarke) 838.

Frank, désastre (int. Scott) 2170 ; (observ. Oliver) 2176 ; (int. Oliver) 2314.

Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.

Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.

Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.

Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.

Fret, classement (int. Kemp) 3417 ; 3664.

Friar's-Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.

Fromage, pesage (int. Monk) 5601.

Frudes-Point, quai (sub.) 13449.

Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int. Smith, Wentworth) 3344 ; mot. Smith, (Wentworth) pour doc., 3941-42.

Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.

Fusil Ross, examen (int. Morin) 2856.

GABARUS, brise-lames, prolongement (sub.) 13451.

Gagetown, Upper et Lower, service postal entre (int. Wilmot) 1737.

Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821 ; 12973.

Garde-bestiaux, commission (int. Lennox) 686, 897, 1062 ; (int. Borden) 1235 ; (mot. Lennox pour doc.) 3518 ; rapport (int. Pringle) 14990; rapport, dépôt, M. Fielding, 15061.

Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.

Gaynor et Greene, extradition (mot. Casgrain pour doc.) 111.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; nominations d'officiers (int. Hughes) 3024 ; tentes (int. Taylor) 3940 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445 ; acte des pensions, de 1899, motion Scott pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.

Général en chef, rapport (int. Hughes) 686.

Géologie, congrès international au Canada en 1906 (int. Carscallen) 8352.

Georgeville, quai, prolongement (sub.) 13467.

Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

Gloucester, N.-B., variolés (int. Fowler) 14992.

Godbout, chaussées (sub.) 2807.

Goderich, port (sub.) 1410 ; brise-lames (sub.) 13511.

Goélette "Euxine", sabordement (mot. McLennan pour doc.) 716.

Goélette "Markland", saisie (observ. Kaulbach) 6195.

Golfe Saint-Laurent, lignes télégraphiques (sub.) 3093.

Goodwin, M. George, entrepreneur, canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

Gordon Highlanders, trophée, présentation (observ. Hughes) 7473.

Gore's Landing, quai (sub.) 13515.

Gouvernement impérial, foin et avoine achetés pour le compte du (mot. Monk) 694.

Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.

Grain, importation par ports d'Ontario occidental, en 1902 (int. Bennett) 99 ; expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Holmes) 555 ; peseurs automatiques, Manitoba, T. N.-O. (mot. Stewart pour doc.) 869 ; 902 ; inspection (int. Clarke) 5007 ; étalon,

Grain, importation—*Suite.*

(mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 13537 ; en comité, 14092 ; inspection, Manitoba (sub.) 13982.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur projet de résolution) 5257 ; (rapport, 2e l. et adoption du projet de résolution) 5261.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13411.
Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125, 13466 ; travaux de protection au port (sub.) 14385.
Grande-Rivière, entrée du port, amélioration (sub.) 1125 ; dragage (int. Lancaster) 12750, 13292 ; quai (sub.) 13734.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1568.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Grant, M. J. G., de Barrie, cautions (int. Bennett) 6194.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Greenfield, M. J. R. N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Greffier de la Chambre, 1.
Grosse-Isle, quarantaine (sub.) 431.
Guay, M. A., compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (int. Ingram) 1055 ; selles et brides pour dernier contingent (int. Monk) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int. Taylor) 1737 ; fonctionnaires servant comme volontaires (mot. Hughes pour doc.) 2417 ; achat de provisions (mot. Borden pour doc.) 2858, 5600 ; pensions aux soldats (int. Hughes) 3023 ; médailles (observ. Clarke) 8503 ; (rép. du ministre de la Milice à observ. Clarke) 8561 ; médailles (int. Clarke) 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (int. Hughes, Vic.) 1458 ; pensions (observ. Broder) débat, 14892 et suiv.
Guilbault, Edouard, paie-maître des canaux, décédé ; gratification à sa famille (sub.) 14449.
Guthrie, Melle Mary, appointements (sub.) 14045.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.

HALAGE, sentier, de la rivière de la Paix à la rière Pelly (sub.) 13596.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418 ; 13296 ; Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298; terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922 ; bureaux de la Marine et des Pêcheries (int. Bell) 14573.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercises (sub.) 7164 ; édifice public, modifications (sub.) 13380.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int. Wilmot) 292.
Hatchey, M. Nazaire, pilote, maître du havre, nomination, 3761.
Haut-commissaire en Angleterre, bureau (sub.) 12839.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 ; bureau de poste, construction (sub.) 13387.
Hawk Point Inlet, N.-E., chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage ,nomination (int. Wilson et Taylor) 5131 (int. Wilson) 5779.
Heath, M. Gorge, indemnité (sub.) 14448.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Herchmer, M. L. W., pension (int. Scott) 5505.
Hétu, Rodolphe, libération (int. Northrup) 8151.
Higgin's-Shore, jetée (sub.) 13492.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Hillsborough, pont (int. Lefurgey) 2673 (int. Hackett) 2855.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Homarderies, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Home Rule en Irlande (mot. Costigan pour adresse à Sa Majesté) débat : Hon. M. Costigan, 738 ; M. Hackett, 749 ; M. Charlton, 753 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 759 ; M. Sproule, 761 ; M. Marcil (Bonaventure) 769 ; M. Broder, 773 ; M. Belcourt, 777 ; M. Richardson, 781 ; M. Bourassa, 783 ; M. Kemp, 785 ; M. Murray, 787 ; M. Hughes (Victoria) 788 ; M. Wright, 791 ; Hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 792 ; M. Porter, 795 ; sir Wilfrid Laurier, 797 ; M. R. L. Borden, 802 ; M. Sherritt, 806 ; M. Reid, 807 ; le ministre de la Justice, 808 ; M. Clarke, 815 ; M. Ingram, 829 ; M. Hughes (Victoria) explication personnelle, 893 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot. Laurier) 1229.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099 ; pont et chaussées (sub.) 13594.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.

ILE d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Ile du Cap au Sable, entrée du havre (sub.) 13449.
Ile Caribou, chaussée (sub.) 13448.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Ile aux Grues, quai (sub.) 1567.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341 ; lignes télégraphiques (sub.) 2810.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 687 ; câble sous-marin (int. Talbot) 11454 (mot. Talbot pour doc.) 11565.
Ile du Prince-Edouard ; correspondance (int. Borden) 898 ; jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194 ; coût des chemins de fer (int. Hughes) 1740 ; chemin de fer, billets (int. Hackett) 2588 ; gisements de houille (int. Hackett) 2589 ; communications d'hiver (mot. Lefurgey pour doc.) 2862 ; pêche aux huîtres (int. Lefurgey) 3023 ; lignes télégraphiques reliant au continent (sub.) 3092 ; communications en hiver (int. Lefurgey) 4154 ; chemin de fer, chefs de gare (int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int. Lefurgey) 4600 ; sémaphores (int. Hackett) 4601 ; pont de Hilsbourough (int. Hackett) 4602 ; embranchement de chemin de fer, construction (int. Hackett) 6375 ; chemin de fer, halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranche-

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
ment de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757; 8035; 13087; 14399; 14407; rails d'acier, achat et pose (sub.) 8036; chemin de fer, quai et hangar à houille à Summerside, 13086 ; agrandissements à Kensington, 13098 ; service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100; nouvelles gares à Northern et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152 ; nouveau dragueur (sub.) 13585 ; expéditeurs de poisson, réclamations (int. Lefurgey) 13649 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; levé topographique au pont Montague, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Iles Wolfe et Howe (observ.) Taylor) 13778.
Immigration ; agents (mot. Bourassa pour doc.) 293 ; statistique (int. Ross) 1064 ; somme additionnelle (sub.) 2378 ; frais (int. Wilson) 6479 (observ. Wilson) débat, 6761 (sub.) 6827 ; agences (sub.) 6870 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Immigration chinoise (mot. Laurier pour comité sur résol.) 269 (en comité sur résol.) 611 et suiv. (2e l. et adop.) 969 ; application de la loi (sub.) 7992.
Immigration irlandaise (int. Clarke) 1060.
Immigration japonaise (int. Morrison) 3847.
Immigrants ; traitement (observ. Puttee) 888 ; installation (observ. Boyd) 1151 et suiv. ; pour l'Ontario (int. Robinson) 1651 ; pour les provinces maritimes (int. Emmerson) 1923 ; refus d'admission (int. Wilson) 2389 ; 2587 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int. Wilson) 2389 ; examen médical (int. Clarke) 2854 (int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (int. Wilson) 5500 ; immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 ; dépôt d'immigrants (sub.) 14540.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int. Ingram) 3939.
Importations : directes par l'Etat (int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin 1903 (int. Henderson) 14223.
Impressions, comité (mot. Laurier) 247 ; achat d'un livre intitulé: " Décisions des Orateurs de la Chambre " (mot. Parmelee) 5497 (mot. Parmelee pour adop. du 4e rapp.) 5772.
Impressions et papeterie (sub.) 226 ; 5449.
Imprimerie de l'Etat : étiquette sur publications (int. Brock) 4333 ; perception des frais d'impression restés dus (int.) Robinson) 4334 ; atelier libre (int. Clarke) 4336 ; compositeurs (int. Clarke) 4602 ; outillage (sub.) 12841.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int. Barker) 11222.
Indiens, affaires des ; Doncaster, comté de Montcalm, réserve (motion Desjardins pour documents) 293 ; pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064 ; Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int. Fowler) 2587 ; affaires des Indiens (sub.) 277 ; agents des, comme gardiens (int. Tisdale) 840 ; baux, correspondance, etc. (mot. Tisdale pour doc.) 1365 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6562 ; 6632 ; Québec, 6618 ; Ontario, 6618 ; Ontario et Québec, 6537 ; 6617, et les provinces maritimes, 6618 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; Saint-Régis, prison, construction, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en
Indiens, Affaires des—*Suite.*
général, 6636 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474 ; dépenses casuelles (sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063; réserve de Rama, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066 ; Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066 ; Nouveau- Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements (sub.) 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; 14072 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Indiens, de Mississaga, réclamation (int. McColl) 7107.
Indiens, réserve de Duceis (int. Bennett) 8151.
Ingénieurs, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262 ; inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app., (sub.) 14289.
Inspecteur vétérinaire en chef (int. Monk) 1649.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ. Davis) 14237.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, réparations (sub.) 13467.
Intercolonial : Embranchement de la Rivière-Ouelle (int. Casgrain) 553 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int. Monk) 683 ; articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. Fowler pour doc.) 939 ; gages des employés (int. Kendall) 1339 ; tarif (int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (mot. Bell pour doc.) 12416 ; taux de transport (mot. Bell pour doc.) 2418 ; trafic, échangé avec Grand Tronc (int. Kemp.) 2857 ; garage de Lorne (int. Bell) 3022 ; guide officiel (int. Clarke) 3662 ; (mot. Haggart pour doc.) 3664 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3828 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (mot. Bell pour doc.) 3846 ; traverses achetées et employées (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. Haggart pour doc.) 3942 ; wagons et locomotives (int. Barker) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int. Barker) 4602 ; surestarie (int. Fowler) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (int. Fowler) 4837 ; surestarie sur les wagons (int. Fowler) 5130 ; rails d'acier et attaches sub.) 5177 ; prix du transport des houilles (int. Kendall) 6374 ; (sub.) barres d'attelage pour wagons à marchandises 7746 ; voitures à voyageurs, vestibules, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; Rivière-Ouelle, embranchement à partir de la station, 7752 ; freins à air com-

Intercolonial—*Suite.*
primé pour wagons à marchandises, 7754, 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage de wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem. 8549 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; freins, signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 ; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556 ; à la bifurcation de la Chaudière (sub.) 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557, à Halifax, 8558, à Pictou, 8559 ; système de pension (int. Gourley) 9475 ; billets de faveur (mot. Clarke pour doc.) 9847 ; embranchement de la Rivière Ouelle (int. Monk) 10757 ; usines à la Rivière-du-Loup (int. Gauvreau) 12750 ; édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12846 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; trançon de la Rivière-Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 ; à Halifax, 13082 ; à Pictou, 13085 ; à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; commande de rails à la Cie Clergue (int. Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344, 14398 ; nouvelles voies sur parties de la ligne, 14352 ; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissement à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc., 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; protection contre l'incendie des gares, etc. (int. Bennett) 14967.

Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271 ; liste des employés permanents (mot. LaRivière pour doc.) 2417 ; illustrations du rapport, plaintes (int. Ingram) 4117 ; quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.

Iona, prolongement du port (sub.) 13469.

JARDINS potagers, droits sur produits (amend. Léonard) débat : M. Léonard, 4936 ; M. Bourassa, 4939 ; M. Smith (Wentworth) 4940 ; M. Holmes, 4942 ; M. Monk, 4943 ; M. Ethier, 4948 ; M. Henderson, 4952 ; M. L. P. Demers, 4955 ; le ministre des Finances, 4956 ; M. Borden, 4959 ; M. Campbell, 4961 ; M. Broder, 4965 ; M. Macpherson, 4967.

Jeddore-est, quai (sub.) 13448.

Jérôme, M. Martin, député à la législature (int. Roche, Marquette) 5504.

Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.

Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.

Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.

Jonasson, M. S. (int. Roche, Marquette) 1234.

Journaux : Royaume-Uni, France et Etats-Unis, paiements (mot. Monk pour doc.) 723 : agents et directeurs de poste (observ. Tarte) 14973.

Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.

Judique, brise-lames, réparations (sub.) 1134.

Juges : traitement (int. Casgrain) 97 ; pensions de retraite (mot. Laurier pour comité sur résolution) 206 ; (mot. Fitzpatrick pour rescision de l'ordre pour comité sur résol.) 2670 ; frais de voyage (sub.) : Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocation de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, Nouveau-Brunswick, traitement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; juge en chef Boyd ; parents employés publics (int. Johnston) 4339 ; paiements en sus de son traitement (int. Taylor) 6193 ; juges des cours de comté (int. Lennox) 5131 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 5421 ; juges de cour de comté, nomination (int. Lennox) 5773 ; pension de retraite, en comité sur résolution, 8323 ; 8614 ; juges des cours provinciales, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 10366, en comité, 11026 ; 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060 ; nomination d'un nouveau juge de la cour Supérieure, P.Q. (mot. Laurier pour comité sur résol.) 11689 ; (en comité) 12078 ; (mot. Laurier pour 2e l.) 12090 ; offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int. Logan) 14090; juge puiné dans le district de Nipissingue, traitement (sub.) 14551 ; juge de la cour de comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, augm. de traitement (sub.) 14553 ; amendements du Sénat au bill (n° 233) concernant pension de retraite, 14583 (voir bill (n° 233) dans liste des bills, lettre B) ; fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int. Grant) 14969.

Justice, frais (sub.) 7006.

Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 212.

KAMOURASKA, jetée (sub.) 13734.

Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot. McIsaac) 7308.

Kelly, M. A. J., paiement d'appointements (sub.) 5592.

Ketch, port, entrée du chenal, dragage (sub) 13471.

Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.

Kéwatin, district, administration (sub.) 7099, 7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010 ; aliénés, entretien (sub.) 7010.

Kilroy, M. Thomas, sous-préposé aux douanes, à Windsor, Ont., services (sub.) 14281.

Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134 ; 13471.

Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ; 13385 ; (sub.) à voter de nouveau, 6039 ; pénitencier, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (int. Sproule) 10364 ; salle d'exercices du collège militaire (sub.) 13360 ; casernes de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13516.

LA BICHE, palais de justice (sub.) 984.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Lac Buckhorn, battures dragage (sub.) 14948.
Lac Couchiching, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Dauphin, dragage (sub.) 1499.
Lac Francis, Man., décharge, quais, creusages (sub.) 1500.
Lacs la Flèche (haut et bas) améliorations entre (sub.) 13576 ; creusage entre, balance due sur outillage (sub.) 13577.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Lac Saint-Jean, dragage, quai (sub.) 2319, 13736.
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Lac Simcoe, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Lafontaine, lady, pension (sub.) 14546.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. Clancy pour doc.) 14572.
Laprairie, jetées brise-glaces, travaux de protection, 13737 ; (sub.) 2324, 13737.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement (sub.) 13469.
Larkin, M. W. S., capitaine, plainte (int. Hackett) 3025.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. Monk pour doc.) 3348.
Latour, M. L. J., congé (int. Blain) 7106 ; (int. Léonard) 1061 ; (int. Pope) 14290.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Le Herald, de Montréal, sommes payées (int. Rosamond) 8572.
Le Roi contre Calver, commutation de peine, (mot. Borden pour documents) 13574 ; contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811 ; levés hydrographiques (sub.) 4270, 7209.
Lévis, édifice public (sub.) 438, 13318 ; terrain acheté par le gouvernement (int. Casgrain) 3762 ; (mot., idem pour doc.) 3942.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ. Maclean) débat : M. Maclean, 112, 116, 671 et suiv:; M. l'Orateur (déc.) 112 ; sir Wilfrid Laurier, 113-120 ; M. Lancaster, 114 ; M. R. L. Borden, 114 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 114 ; M. MacCarthy, 115 ; M. Sproule, 123 ; M. Northrup, 124 ; (mot. Maclean) débat : M. Maclean, 1241 ; sir Wilfrid Laurier, 1242 ; M. Sproule, 1243.
Ligne transatlantique rapide (int. Borden) 4020, 4154, 4603 ; (rép. de sir Richard Cartwright) 4895 ; (int. Roche, Halifax) 7308 ; (observ. Borden) débat, 14451.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int. Bell) 1338.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Listes électorales, impression (int. Léonard) 292 ; dépenses éventuelles (sub.) 5456 ; Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 8573.
Littérature électorale, expédition franco (int. Davis) 14580 ; sacs de poste employés pour expédition (int. Talbot) 14580.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13516.
Little Current, chenal, améliorations (sub.) 13516.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations (sub). 13469.
Loi électorale (int. Borden) 12471.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656 ; magasin militaire (sub.) 13382.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai (sub.) 1211.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Lunenburg, port, dragage, 1138.

MACHINES agricoles, détaxe (int. Roche) 3939.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Maguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Main-à-Dieu, côté ouest du port, brise-lames (sub.) 13470.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int. Bell) 5006.
Malagawatch, chenal des barques, améliorations (sub.) 13471.
Malles, service (sub.) 6269 ; transport par chemin de fer (int. Wilson) 6478 ; transport par navires océaniques, 7801 ; 7962 ; distribution dans les campagnes (int. Wilson) 13531 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (int. Thomson, Grey) 13536.
Manitoba, terres boisées, protection (sub.) 6985 ; chemin à partir de Teulon-nord (sub.) 7141.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int. Ingram) 269.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int. LaRivière) 3517.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Margaretville, brise-lames, réparations (sub.) 13470.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Marine allemande, recrutement au Canada (int. Sproule) 8968.
Marine et Pêcheries, ministère ; appointements, dépenses casuelles (sub.) 347 ; 4269 ; 5205.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Martineau, Arthur, nomination (int. Ingram) 3938.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier et M. Monk, 10507.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. Lavergne pour doc.) 3348.
Mehan, Dr, service météorologique, Bauthurst, renvoi (int. Wilmot) 3761.
Melbourne, quai, améliorations (sub.) 13471.
Ménard, M. Denis, destitution (int. Monk) 3663 ; 9342.
Messages de Son Excellence : (sub.) 92 ; économie interne, 92 ; budget supplémentaire, 725 ; adresse, remerciements, 1241 ; budget supplémentaire, 5127 ; 13129 ; 14332 ; 14966.
Messagers au service de M. Taylor (int. Talbot) 14580.
Métapédia, nouvelle gare, etc. (sub.) 14387.

Métis, commission, scrip (mot. LaRivière pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Metts, M. J. B., débiteur de l'Etat (int. Wade) 6374.
Midland, port, dragage (sub.) 1422 ; 13517.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Milice (sub.) : solde et indemnité, débat, 3714 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; officiers des corps permanents (int. Smith, Wentworth) 4601 ; 6645 ; achat de tentes (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; loi, dépêche Chamberlain (int. Bell) 6754.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; nouveau bill (int. Hughes) 686.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ. Bourassa) débat : M. Bourassa, 2480 ; le ministre de la Milice, 2485; M. Hughes (Victoria) 2487 ; M. Barker, 2491 ; M. Monk, 2494 ; M. Thompson, 2496 ; M. Clarke, 2498 ; sir Wilfrid Laurier, 2500 ; état, besoins et moyens à prendre pour y satisfaire (observ. Thompson) débat : M. Thompson, 5895 ; M. Sproule, 5909 ; M. Gourley, 5911 ; le ministre des Finances, 5913 ; M. R. L. Borden, 5914 ; M. Bourassa, 5916 ; M. Ingram, 5919 ; M. Morin, 5921 ; M. Oliver, 5922 ; M. Clarke, 5924 ; M. Johnston (Cardwell) 5927.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int. Bourassa) 11455.
Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine" caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int. Hughes) 2174.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14958.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976; division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Ministère, changements survenus dans le (explications) débat : sir Wilfrid Laurier, 132 ; 162 ; hon. J. I. Tarte, 138, 166 ; hon. A. G. Blair, 148 ; M. R. L. Borden, 151 ; hon. M. Fielding, 167 ; M. Maclean, 169 ; M. Bennett, 176 ; M. Monk, 182 ; M. Northrup, 185 ; M. Bell, 189 ; M. Pope, 194 ; M. Osler, 197.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
Mistook (Delisle) quai (sub.) 13738.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Monnaies, hôtel des, Ottawa, succursale (sub.) 350 ; construction (int. Carscallen) 11222.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Montague (en bas) quai Aitken (sub.) 1193.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; hôtel des postes (int. Monk) 683 ; (sub.) 13333, 13347 ; compagnie du chemin souterrain (mot. Tarte pour doc.) 723 ; cale-sèche, commission (mot. Tarte pour doc.) 723 ; débardeurs, grève (int. Monk) débat: M. Monk, 2589; 2593; sir Wilfrid Laurier, 2589, 2602; M. Clarke, 2590 et suiv.; M. Lemieux, 2590 ; M. Tarte, 2591 ; M. Casgrain, 12591 ; M. Bickerdike, 2592 ; M. Charlton, 2594 ; M. Puttee, 2594 ; M. Brock, 2595 ; M. Smith (Vancouver) 2598 ; le directeur gén. des Postes, 2600 ; M. McCreary, 2608 ; M. Kendall, 2610 ; M. Logan, 2611 ; M. Osler, 2613 ; M. Hughes (Victoria) 2616 ; M. Ingram, 2618 ; (int. Borden) 2770 ; (int. Gallery) 3751 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; bureau de poste int. Monk) 4117,4118 ; débardeurs, grève, paiement à la milice (int. Monk) 4153 ; cour des Commissaires des pilotes (usb.) 4327 ; outillage du port, avances aux commissaires (mot. Fielding pour comité sur résol.) 4419 ; (en comité sur résol.) 4603 ; (1ère l., 2e l. et adop. des résol.) 4645 ; commission du port, membres, appointements à eux payés (int. Monk) 8319 : casernes pour milice permanente (sub.) 13343; port, hangars permanents (int. Bureau) 14576 ; dragueur "W. S. Fielding" (rép. à int. Bureau) 14577.
Moose-Jaw, bureau de poste (sub.) 13398.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. Morin) 8573, 8735 ; percepteur du canal de Chambly, appointements (int. Ball) 12750.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. Thomas, appointements (sub.) 14549.
Mowat, sir Oliver, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 1632 ; M. R. L. Borden, 1635 ; M. E. F. Clarke, 1635.
Murray-Bay, quai (sub.) 12343.
Musée Victoria, et autres édifices (sub.) 371, 14536 ; (int. Birkett) 11455.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Myers, M. le juge, nomination (int. Roche) 289.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du "Bayfield", gratification (sub.) 7209.
Mackenzie et Mann, et gouvt.; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
McCraney, M. W., ex-député, lettre, lecture par M. Robinson, 5548.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int. Roche, Marquette) 8572.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
McKay's Point (sub.) 13470.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. Lancaster pour doc.) 3942.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int Taylor) 5130.

NAPANEE, bureau de poste (int. Sproule) 1652.
Naturalisation, Acte (int. LaRivière) 2085 ; paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aides, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Navigation fleuviale au Manitoba (int. LaRivière) 1928.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Necum Teuch, quai (sub.) 1170 ; travaux (sub.) 13472.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
New-Campbellton, quai de Ballast (sub.) 1175.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement(sub.) 14386.
New-Harbour, brise-lames, réparations ;talus, protection (sub.) 1176.

New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations à l'entrée de la rivière Clinton et de la rivière aux Français (sub.) 13493.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Nobles, M. Israël, destitution (int. Fowler) 7107.
Noël, quai de, réparations (sub.) 13473.
Nord-Ouest, tempêtes de neige (observ. Scott) 12079.
North Atlantic Trading Company, contrats (int. Borden) 13648 ; 13952.
North-Head, Grand Manan, brise-lames (sub.) 13505.
North-Gut, Sainte-Anne : quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Northumberland, détroit, navigation (mot. Hughes pour doc.) 1064 (int. Hackett) 7107.
Notre-Dame-du-Portage, quai (sub.) 13741.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int. Borden) 898.

OAKVILLE, jetée (sub.) 1423.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347 ; 7003 ; magnétique (sub.) 4270.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178 ; 13473.
O'Leary, MM. A. J. et M., intérêt (sub.) 14954.
Ontario, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Ordre du service impérial, décorations (int. Clarke) 12971 ; 13953 ; 14224.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int. Wilmot) 1230 ; 1231.
Oshawa, édifice public (sub.) 13377.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 ; 1004 ; 5170; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs(sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service téléphonique (sub.) 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (int. Rosamond) 3347 ; 6039 ; 6042 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; commission d'embellissement (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6479; (en comité) 6660; (2e l. et adop.) 6666 ; édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; titroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane, amélioration (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement (sub.) 13387 ; pont Dufferin et pont des Sapeurs, modifications (sub.) 13594.
Owen-Sound (port (sub.) 1423 ; (int. Thomson) 5500 ; édifice public (sub.) (observ. Bennett) 13329.
Oxide d'aluminium, importation (int. Robinson) 1063.
Oyster Pond, protection du rivage (sub.) 13473.

PAPIER-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. LaRivière pour doc.) 2717.
Pardon, prérogative de (mot. Casgrain pour doc.) 580.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Paris, agence canadienne (sub.) 12842.
Parkhill, transport des malles à (int. Sherritt) 1652.
Parlement, sessions plus hâtives (mot. Boyd) débat : M. Boyd, 471 ; sir Wilfrid Laurier, 475 ; M. Borden, 476 ; Hon. W. Ross, 478 ; M. Stewart, 479 ; M. LaRivière, 479 ; 487 ; M. Charlton, 480 ; M. Casgrain, 481 ; M. Davis, 482 ; M. Lefurgey, 482 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 483 ; M. Taylor, 485 ; sir Richard Cartwright, 485 ; M. Monk, 486 ; M. W. Ross (Ontario-sud) 487 ; M. Maclean, 488 ; convocation (observ. Boyd) 15155 et suiv.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Parr-Sound, quai (sub.) 13520.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 ; 13743.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Roche, Marquette) 12470.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Peaux, inspection (communic. Sproule) 4113.
Pêche : dans la zone de trois milles (int. Bell) 4332 ; permis de pêche aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 ; primes, fraudes présumées (int. Hackett) 11221 ; pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Pêcheries : golfe Saint-Laurent (int. Lemieux) 3020 ; protection, C.A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328 ; préposés, traitements et déboursses (sub.) 5223 ; 5297 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; appointements (sub.) 6274 ; droits du Dominion et des provinces (mot. Préfontaine pour doc.) 8159.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475 ; quai (sub.) 13520.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349 ; digue (sub.) 14948 ; battures, dragage (sub.) 14948.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179 ; service à la vapeur entre cet endroit et Mulgrave (sub.) 14542.
Petit Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Phares : flottants, cpaitaines (int. Gauvreau) 682 ; gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction, et aide à la navigation (sub.) 4327 ; 5495 ; 5930 ; gardiens, augm. de salaire (int. Gauvreau) 14969.
Picton, édifice public (sub.) 13380 ; bureau de poste (observ.) 13403.
Pictou, phare (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pickering, port (sub.) 1424.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pilotage, acte de, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; voir bill (n° 261)) 13058 et liste des bills.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int. Lemieux) 3018.
Piscifactures, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Plaines d'Abraham, cession (int. Casgrain) 3346.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Plomb, fabrication, prime (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6376 ; (sub.) 7995 ; (en comité) 8432.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 5567.
Pointe-du-Chêne, quai (sub.) 13505.
Pointe-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Pointe Nepean, usage (int. Birkett) 12086.

Pointe-au-Pre, débarcadère (sub.) 1567.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Pointe Swim, quai (sub.) 13481.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf) quai (sub.) 12745.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Poirierville, quai (sub.) 1179 ; 13474.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int. Lefurgey) 3516.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 13064 ; M. Bell, 13069 ; M. Henderson, 13071 ; M. Holmes, 13073 ; M. Gourley, 13074 ; M. Puttee, 13078 ; Hon. M. Préfontaine, 13078 ; M. Hackett, 13080.
Police fédérale (sub.) 3636.
Politique fiscale du gouvernement (amendement Tarte) débat : Hon. M. Tarte, 5012 ; 5046 ; M. Brock, 5052 ; M. Reid (Grenville) 5056 ; M. Hughes, Victoria) 5060 ; M. L. P. Demers, 5072 ; M. Sproule, 5079 ; M. Bell, 5083 ; M. Gourley, 5089 ; hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 5096 ; M. Osler, 5099 ; M. R. L. Borden, 5100 ; le ministre des Finances, 5107 ; M. Bourassa, 5115 ; M. Northrup, 5122.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int. Cochrane) 11452.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; brise-lames (sub.) 13521 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Ports du Canada, dép. casuelles, traitements (sub.) 4036.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488, 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289 ; tranchée de Port-Colborne à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Port-Daniel, quai (sub.) 13745.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-George, brise-lames (sub.) 1179, 13480.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Port de Hall, améliorations (sub.) 13467.
Port-Hood, réparations (sub.) 13475.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Port-Moody, réserve militaire (int. Earle) 455.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-de-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port de Saint-Jean, brise-lames de la Pointe du Nègre (sub.) 1216 ; jetée, au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Ports, en général (sub.) 13580.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations générales (sub.) 1220.
Ports, rivières et ponts : Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317, 6274 ; en général (sub.) 6106.
Postes : directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int. La-Rivière) 127 ; bureaux de poste, employés, vacances (int. Monk) 4152 ; directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207, 14299 ; salaires (sub.) 6340 ; employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ; commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 ; commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, augm. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297 ; sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Postes, hôtels des, dans les villes (int. Puttee) 683.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int. Sproule) 3331.
Préférence commerciale, tarif (mot. Clarke pour doc.) 3713.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Preston, M. W. T. R., poursuites contre (int. Clarke) 12473.
Prince-Albert, bureau du greffier de la cour et chambres des juges (sub.) 3524 ; palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Privilèges et élections, comité, 1er rapport (commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) M. R. F. Sutherland, 5700 ; Beauharnois, enquête Loy, emploi d'un sténographe (mot. Fraser) 7420.
Prorogation, M. l'Orateur, 15146 ; 15160 ; 15166.
Prospect, quai (sub.) 13474.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ. Ross) 2175 ; compagnies de téléphone (int. Clarke) 2673 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2796 ; 3093 : dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique (sub.) 13584.
Publications hebdomadaires (int. Scott) 11689.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int. Bell) 1924 ; quai, réparations (sub.) 13474.

QUAIN, Melle M., augm. d'app. (sub.) 14548.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. Monk pour doc.) 723.
Quais, réparations (sub.) 4327.
Qualsimo, quai (sub.) 13577.
Quarantaine, districts organisés, et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Québec (ville) : Améliorations au port, soumissions (mot. Tarte pour doc.) 723 ; (sub.) 3453 ; manufacture Ross (mot. Casgrain pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du Soleil (int. Casgrain) 2313 ; nouveau quai, contrat pour construction (int. Casgrain) 4116 ; pont, subvention (int. Morin et Monk) 10763 ; magasin pour ministère Mar. et Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 ; nouvelle fonderie (sub.) 14540 ; pont (mot. Fielding pour dépôt de documents) 14826 ; (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Québec (province) : Quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. Lemieux pour doc.) 3348 ; lignes télégraphiques (sub.) 6116 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Queen-ouest ,représentation (int. Hackett) 13654.
Quesnelle, C.A., barrage (int. Earle) 11817.

Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int. Monk) 7421 ; nomination, date, et appointements, (int. Ball) 12750.

RAILS d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int. Monk) 289.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508 ; 8619 ; barrage (sub.) 12863 ; 13160 ; enlèvement de cailloux (sub.) 13161 ; pour compléter chenal (sub.) 14947.
Rapides plats (sub.) 13160.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474; (int. Puttee) 10757 ; (int. McCreary) 14578.
Rapports: Travaux publics, 5 ; comptes publics, 91 ; auditeur général, 91 ; Postes, 91 ; Intérieur, 91 ; Affaires des Indiens, 91 ; Revenu de l'intérieur, 91 ; Justice, 91 ; commerce et navigation (tableaux) 91 ; Pêcheries, 91 ; Agriculture, 91 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 93 ; Chemins de fer et Canaux, 93 ; Commerce, 93 ; Travail, 116 : administration publique du Canada, 126 ; secrétariat d'Etat, 126 ; (int. Hughes) 209 ; Marine et Pêcheries, 247 ; Milice, 287 ; bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902, 489 ; demande de (int. Taylor) 556 ; Postes (int. Bell) 901 ; sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902, 1054 ; imprimerie et papeterie publiques, 1228 ; actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1902 (liste) 1632 ; fermes expérimentales, 2005 ; balances de dépôts dans les banques du Canada, et non réclamées, 3940 ; archives canadiennes pour l'année 1902, 5604 ; assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre 1902, 9613 ; commission géologique, pour 1902, 13649.
Recensement de 1901, coût (int. Taylor) 205, 207, 294, 490 ; (int. Clancy) 290 ; (int. Monk) 1651 ; (observ. et amend. Blain) débat, 13984 et suiv.; confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (int. Ganong) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int. Ganong) 3937 ; paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. Fowler pour doc.) 3940 ; dans Carleton et Victoria (int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen (int. Wilmot) 4152 ; (sub.) 4753 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int. Blain) 6647, 7106 ; (int. Calvert) 7309 ; (sub.) 7270 ; tableaux (int. Blain) 11688; mode de travail (int. Heyd) 14224.
Recettes et dépenses, en 1903 (int. Clancy) 12972.
Regina, prison, achat de terrain (sub.) 5310.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Représentation du peuple dans la Chambre des communes (bill n° 66) débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Sproule : Sir Wilfrid Laurier, 1244, 1254, 1324 ; M. R. L. Borden, 1244, 1304, 1331 ; M. Northrup, 1255; le ministre de la Justice, 1266, 1303, 1305 ; M. M. Barker, 1278 ; M. Lancaster, 1287 ; M. L. P. Demers, 1295 ; M. Haggart, 1297 ; M. Lefurgey, 1308 ; M. Sproule, 1322 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int. Borden) 965 ; Ontario, correspondance entre législature et gouvt (mot. Sproule pour doc.) 2417 ; (int. Lefurgey) 5498.
Réserve indienne de Alexander, T. N.-O., ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.
Retraite, acte des pensions de (mot. Fielding pour comité sur résolution) 206 ; (en comité sur résol.) 607.
Revenu et dépense de l'année (int. Clancy) 13646.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212 ; 13505.
Rideau-Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033 ; améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Rimouski, jetée (sub.) 13746.
Rivers, M. Robert, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int. Wilmot) 3762.
Rivières, en général (sub.) 13580.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Rivière Assiniboine, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Bow, pont à Canmore, T.N.-O., frais de protection par gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357, 3320.
Rivière Colombie, en amont de Golden, coque neuve pour sonnette (sub.) 13575 ; creusage de chenal depuis rivière jusqu'à emplacement de l'entrepôt à Wilmer (sub.) 13576 ; nettoyage (sub.) 1502.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par gouvernement des Etats-Unis (mot. Cowan pour doc.) 2877.
Rivière Fraser, améliorations (sub.) 13577.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080, protection près pont du C.P.R. (sub.) 13743.
Rivière Jésus, creusage (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13747.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Rivière-du-Loup (Fraserville), quai (sub.) 2358 ; port, améliorations (usb.) 13754.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812 ; dragage (sub.) 2354.
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. Ethier pour doc.) 2877 ; dragage du chenal (sub.) 6166.
Rivière-du-Nord, Sainte-Anne : quai, réparations (sub.) 13472.
Rivière-Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Ottawa, travaux à Petawawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Rivière à la Pluie, service postal (observ. Borden) 7101.
Rivière aux Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivières-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Richelieu, crue des eaux (int. Monk) 10762.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (int. LaRivière) 5502.
Rivière Rouge, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 ; dragage (sub.) 13750.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 1216.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359.
Rivière Saint-François, comté d'Yamaska, pont de chemin de fer sur (sub.) 14812 ; 14814.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Robertson, M. George, M.P.P., commissaire enquêteur concernant garde-bestiaux, nomination (int. Ganong) 685.
Robson, H. Michael, directeur de la poste d'Ayr, destitution (int. Clare) 1231.
Rosedale, quai (sub.) 13521.

Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Roy, M. George, inspecteur des peaux, nomination (int. Casgrain) 3758.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées, M. l'Orateur, 605 ; 670.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie, int. Smith (Wentworth) 3937.
SABREVOIS, quai (sub.) 13764.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Sacs de poste, usage (observ. Marcil, Bonaventure) débat, 14512 ; (observ. Borden) débat, 14835 ; (int. Taylor) 14985 ; (observ. Mulock) débat, 15153 et suiv.
Saint-Alexis : baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-André, Manitoba, écluses, entreprise (int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, etc., réparations (sub.) 2368, 13734, 13772.
Saint-Boniface, service postal (int. LaRivière) 1927 ; bureau des mandats-poste (int. LaRivière) 5503.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (int. Monk) 10763.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Gédéon (Iles), quai (sub.) 13770.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames, quai (sub.) 13769.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13334.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jacques, division, vacance (int. Monk) 416 ; nouveau bref d'élection (M. Monk) avis de mot., 725 ; (mot.) 964 ; nouveau bref d'élection (M. l'Orateur) 1052 ; (observ. Monk), débat, 7210 ; int. Borden) 13575 ; (int. Monk) 13652.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422, 497 ; louage du grand quai (int. Fowler) 12085; édifice pour les immigrants (sub.) 13305 ; quarantaine, service d'eau (sub.) 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308 ; abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int. Fowler) 14225.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int. Morin) 8868 ; (int. Bell) 12749 ; édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai (sub.) 13774.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369, 6108.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476, 13523 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419; fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178 ; îles, achat et améliorations (sub.) 14965.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans(quai (sub.) 6105.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Sainte-Marie, comté de Perth, édifice public (sub.) 13376.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Nicolas, jetée (sub.) 6104.
Saint-Patrice, fête civique (int. Hackett) 1927.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, préfet, démission (int. Léonard) 290, 11100 ; administration de l'hôpital (int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (int. Grant) 14578.
Sa Majesté le roi Edouard VII, portrait dans la Chambre des communes (int. Hughes, Victoria) 13291.
Sanction royale, M. l'Orateur (communic.) 5493, 5614, 6565, 6598, 8892, 15161.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la (int. Roche) 2385 ; (int. Bennett) 2587 ; achat de terres (mot. Roche pour doc.) 4519 ; (mot. Lennox pour doc.) 7325.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'Advocate, de Prince-Albert (sub.) 14561, 14955.
Sault Sainte-Marie, désordres (int. Hughes, Victoria) 12865 ; (observ. de M. R. L. Borden) 12973 ; observ. de l'hon. M. Borden, 13201 ; édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Saumon (pêcheries de la Colombie Anglaise) protection (observ. Earle) débat, 10232 ; (int. Earle) 10367, 10505.
Saunders, Dr C. E., nomination (int. Talbot) 1737.
Sauvetages, stations et récompenses (sub.) 13827.
Savard, M. P. V., emploi (int. Blain) 7107.
Scotch-Hill, stations (int. Bell) 895.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 840.
Séances du matin (mot. Laurier) 8575.
Secrétariat d'Etat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Sénat, règle 49, revision (mot. Demers pour comité) 4599 ; mot. Demers modifiant rapp. du comité, 12469 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 5446.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Boyd) 1338.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Service civil : employés et sociétés de garantie (int. Clarke) 3345 ; amendement à la loi (voir bill (n° 245) 9339 ; liste (int. Léonard) 9944 ; acte, modification (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 10674 ; 12086 ; en comité, 12583 ; 12752.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (int. Clark) 6646.
Service océanique, observ Hughes, Victoria, débat, 7811 et suiv.
Service postal : du Canada, par New-York (int. Bell) 10980 ; paroisses voisines de Montréal (int. Léonard) 12751.
Shegawake, port améliorations (sub.) 13757.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Sinistres maritimes, acte de 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059.
Situation financière, revue (observations Bell) débat, 14902 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal, et travaux de protection (sub.) 13482.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ. Monk) 14970.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int. Bourassa) 10364.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13104 ; corespondance (mot. Pope pour doc.) 2381.

Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le Free Press, d'Ottawa (observ. Clarke) 8651.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Southampton, port (sub.) 1477.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardiens (int. Bell) 1925 ; accident (observ. Logan) 13529 ; édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot. Russell) 5129.
Statistique criminelle (sub.) 4587 ; générale (sub.) 4587.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int. Casgrain) 496 ; commission de refonte des (int. Sproule) 1058 ; refonte (sub.) 14945.
Steamer "Alaska", achat (int. Bennett) 6842.
Steamer "Bayfield", vente (int. Thomson, Grey) 5777.
Steamers de l'Etat, commandants (int. Bell) 454 ; somme supplémentaire (sub.) 5205.
Steamer "Eureka" prêté ou loué à un inventeur (int. Grant) 14579 ; (observ. Tarte) 14991.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int. Russell) 10504.
Steamer "Lansdowne", réparations (sub.) 13799.
Steamer "Lord Strathcona", services 'sub.) 6205 ; 13982.
Steamer "Minto", usage (int. Bell) 3762.
Steamer "Monterey", naufrage (observ. Préfontaine) 7015.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int. Taylor) 10081.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ. Osler) 7366, 7424 ; (sub.) 14398.
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6 ; réparations (sub.) 13799.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Acadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980 ; entre la France et le Canada (mot. Cartwright pour comité sur résolution) 10675 ; en comité, 11070, 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada (sub.) 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et les ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Sturgeon-Falls, quai (sub.) 1481.
Subsides: (résol. rapportées, lues une 2e fois et adoptées) 5418 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ. Fielding) 6198 ; (mot. Fielding) 6206 ; (mot. Fielding pour comité) 6377 ; dernière épreuve (observ. Borden) 15061 ; (mot. Fielding) 15069.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. Lemieux pour doc.) 709 ; (int.) 5959.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5574.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 3348 ; (int. Henderson) 14579.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 3346 ; (sub.) 13494.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Sussex, N.-B., manœuvre militaires (int. Fowler) 3348 ; salle d'armes (int. Fowler) 8573.
Swinehammer, M. George, démission (int. Borden) 2392.
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300 ; quarantaine quai(sub.) 13482.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Sydney-Nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 ; (mot. Préfontaine pour retirer projet de résol.) 12745 ; acte concernant port (ch. 30. stat. 1879) amendement (en comité sur projet de résol.) 13058 ; édifice public (sub.) 13300.

TABAC ; importé, droits (int. Clancy) 455 ; canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int. Monk) 1063 ; monopole (int. Monk) 1338 ; droits (int. Henderson) 2174 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559 ; droits, article du Globe (observ. Henderson) 5894 ; commission, frais (sub.) 8507 ; droits (int. Henderson) 12471 ; 12750.
Tarif, enquête (int. Monk) 875 ; revision (mot. Tarte pour doc.) 3109.
Tarif de faveur : allemand (mot. Kemp pour doc.) 1366 ; correspondance (observ. Sproule) 1512 ; anglais (int. Scott) 5505 ; japonais (int. Clarke) 9475.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Taylor, M. George L., magistrat de police, voyage de Bothwell à Ottawa et à White-Horse (sub.) 3532.
Téléphone, compagnies de, loi générale (int. Maclean) 295 ; 416.
Téléphone, ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; ligne d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; ligne de l'île de Vancouver à Salt-Spring Island (sub.) 13611 ; service des signaux entre Port-Atkinson, C.A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Télégraphe, ligne de l'Ile de Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; entre la baie au Renards et la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; entre la baie de Chaleau et Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13598 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; ligne de Sainte-Anne du Saguenay jusqu'à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; ligne de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; ligne de Saint-Charles, embranchement de

Télégraphe—*Suite.*
Sainte-Anne au lac Clair (sub. 13606 ; ligne de Sainte-Agnès (Charlevoix) 13608 ; ligne d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; ligne auxiliaire de Victoria Alta à Saint-André (sub.) 13609 ; ligne de la Montagne des Bois à Willow-Bunch, prolongement (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644 ; postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923 ; réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13324.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. Roche pour doc.) 724 ; intérêt sur versements en retard (int. McCreary) 6376.
Terres fédérales, ventes (int. Hughes) 687; (int. Roche) 837 ; 1926 ; (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages, somme supplémentaires (sub.) 7153 ; motion pour bill modifiant loi relative aux terres fédérales (Hon. M. Sifton) retirée, 13721 ; service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; Yukon, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076 ; protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14565.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice (sub.) 983 ; autonomie (int. Boyd) 1337 ; ponts (sub.) 2796 ; autonomie, organisation en provinces (mot. Borden pour doc.) 2877 ; 5261 ; 5600 ; lignes télégraphiques (sub.) 3096 ; dépenses diverses (sub.) 3520 ; naturalisation, dernière période décennale (mot. Borden pour doc.) 3941 ; 5261 ; 5600 ; terres fédérales (int. Richardson) 5005 ; autonomie, organisation en provinces (rapport déposé par le premier ministre en rép. à mot. Borden pour doc.) 5701 ; (mot. Borden pour impression des doc. déposés) 5773 ; terres boisées, protection (sub.) 6985 ; arboriculture (sub.) 6985 ; cartes (sub.) 7011 ; gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (mot. Borden pour doc.) 7103 ; (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. Borden pour doc.) 7516 ; aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12558 ; ponts sur rivières Pelly et Old Man, pour rembourser le gouvernement (sub.) 13643 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14144 et suiv. ; frais de justice (sub.) 14551 ; juge additionnel à la cour Suprême, traitement (sub.) 14551.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Tir, exercices annuels (sub.) 3732.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Tonnage, droits, abolition (int. Sproule) 896.
Toronto, exposition (observ. Clarke) 547 ; douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes(sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; port (sub.) 1482 ; conseil du Travail (int. Clarke) 1922 ; travaux publics, employés (int. Clarke) 5779 ; bureau du sous-receveur général (sub.) 6039 ; salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale de l'hôtel des postes, construction (sub.) 13379 ; salle d'exercices et salle d'armes, pavage de la rue Armory et troittoir, rue de l'Université (sub.) 13382 ; magasin (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, améliorations (sub.) 13526 ; jetée de l'est,
Toronto, corporation—*Suite.*
prolongement, paiement à M.. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527 ; Association de l'Exposition industrielle (sub.) 13781.
Toronto, Ile de, dommages (int. Clarke) 5780.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Tracadie, lazaret (sub.) 13304.
Traduction française des rapports publics (observ. Monk) 490 ; des bills (int. Maclean) 493 ; (int. Monk) 493 ; (observ. Borden) 494; observ. Casgrain) 494 ; (int. Cochrane) 496 ; des documents de la Chambre (observ. Casgrain) 557.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ. Scott) débat : M. Scott, 2504, 2545 ; M. Tarte, 2526 ; M. Davis, 2537 ; M. Boyd, 2548 ; M. Puttee, 2551 ; M. Smith (Wentworth) 2553; M. Monk, 2556 ; M. Douglass, 2562 ; M. Pope, 2568 ; le ministre des Travaux publics, 2574 ; M. Ingram, 2576 ; M. Sproule, 2581.
Traité Bond-Hay (mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Clayton-Bulwer (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Transports : commission (int. Monk) 875 ; (int. Borden) 1235, 7518 ; (mot. Tarte pour doc.) 1366 ; (int. Borden) 3240 ; (observ. Borden) débat, 3556 et suiv.; (int. Borden) 4273, 4895, 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; politique du gouvernement (int. Haggart) 6613 ; (int. Sproule) 6637 ; (int. Borden) 7424 ; commission (int. Barker) 8572 ; (int. Borden) 9722, 10081 ; (rép de sir Wilfrid Laurier à int. Borden) 9846 ; rép. de l'honorable M. Fielding, idem, 10081 ; (int. Clarke) 13292 ; commission, dépenses s'y rattachant (sub.) 13638.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (int. Lennox) 7421 ; fête, ajournement (int. Monk) 10979 ; (mot. Laurier) 11009.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Travaux construits sur cours d'eaux navigables, acte, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; voir bill (n° 260) 13038, et liste des bills.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int. Davis) 1233 ; (mot. Grant pour doc.) 1240 ; entreprises adjugées (int. Thompson) 9340.
Travaux publics : ministère, appointements (sub.) 338 ; fonctionnaires (int. Léonard) 1086; conditions hygiéniques (int. Monk) 1926 ; loi sanitaire (sub.) 4598 ; dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 6019.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) : M. Monk, 3029-71 ; sir Wilfrid Laurier, 3035 ; l'hon. M. Préfontaine, 3041 ; l'hon. Tarte, 3048-68 ; M. Lemieux, 3052 ; M. Casgrain, 3056, 3059.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375 ; douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13330, mur de soulèvement (sub.) 13346.
Trottier, M. Louis, emploi (int. Morin) 8735.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Tuberculose, association canadienne pour prévention de la (sub.) 13798.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Tyerman, M. P. D., paiement à (int. Taylor) 290.

VACANCES, 2, 1051.
Vacances de Pâques (mot. Laurier) 1147.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4190.
Valleyfield, bureau de poste (int. Monk) 100 ; (observ. Monk) débat, 7311 ; édifices publics (sub.) 451 ; grève (int. Morin) 2857 ; dragage

Valleyfield, bureau de poste—*Suite.*
(sub.) 6104 ; bureau de poste, soumissions (int. Taylor) 11454 ; grève, paiements à la milice (int. Clarke) 13647 ; dragage (sub.) 2377.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 7010; édifice public (sub.) 13490 ; (observ. LaRivière) 14049.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ. Borden) 15066.
Veniot, M. P. J., douanes, Bathurst, absence (int. Wilmot) 3760.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ. Hughes) 493.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527 ; 13578 ; Sa Majesté la Reine, monument commémoratif, contribution du Canada (sub.) 14958.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Ville-Marie, lac Témiscamingue ,quai (sub.) 14541.
Vingt-quatrième (24e) régiment (int. Hughes) 9340.
Visiteurs au Canada (observ. Smith-Wentworth) 7713.
Voie et moyens (mot. Fielding pour comité) 90 ; 15058.

WAGONS officiels, frais de traction (int. Clarke) 9945.
Wallace, port de, améliorations (sub.) 13486.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1183.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Watson, M. John, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int. Roche, Marquette) 1232.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. Clarke) 3343 ; 4895 ; 5261 ; 6375 ; (mot. LaRivière pour doc.) 5422.
White, M. Albert J., emploi (int. Fowler) 4837.
White, M. C. W., appointements (sub.) 13947.
White's-Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int. Borden) 684.
Wiallard, M. Paul (int. Monk) 11455.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
William's-Head, quarantaine, quai (sub.) 13577.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int. Clarke) 3416 ; (mot. Clarke pour doc.) 3520 ; 3620 ; 3845.
Windsor, Ont., édifice public, réparations (sub.) 13380.
Windsor, N.-E., nouvelle gare (sub.) 14387 ; port, barrages et creusage (sub.) 14541.
Wingham, édifice public (sub.) 13387.
Winnipeg : Bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041 ; entrepôt du roi (int. LaRivière) 6478 ; pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163 ; magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; bureau de poste, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Wolfville, quai, réparations (sub.) 13487.
Woodstock, N.-B., salle d'exercices militaires, emplacement et construction (mot. Hale pour doc.) 3348 ; 723 ; bureau de poste (int. Hale) 689 ; (mot. Borden pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929 ; arrsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 dépôt d'armes (sub.) 13393.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservat. à Toronto, paiements (int. Scott) 8352.

YAMASKA, écluse, dragage (sub.) 13778.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
YUKON :
Concessions Treadgold : (mot. Bell pour doc.) 293 ; (int. Borden) 1052 ; (int.) Bell, 1231, 5423 ; (débat) : M. Casgrain, 2896 ; le dir. général des Postes, 2926 ; M. Pringle, 2942 ; le ministre des Ch. de fer et Canaux, 2965 ; M. Porter, 2975; sir Wilfrid Laurier, 2982; M. M. Borden, 2990 ; le ministre de la Justice, 3000 ; M. Barker, 3008 ; M. Osler, 3015 ; dépêche de Dawson (int. R. L. Borden) 3413. Commission d'enquête (int. R. L. Borden) (int. Borden) 4272-; (observations Casgrain) débat : M. Casgrain, 4003 ; sir Wilfrid Laurier, 4008 ; M. R. L. Borden, 4010 ; M. Monk, 4014 ; M. Blair, 4016 ; M. Northrup, 4017 ; (int. Borden) 4272 ; observations Casgrain) nouveau débat : M. Casgrain, 4645 ; le dir. gén. des Postes, 4658 ; M. Monk, 4664, 4702 ; M. R. L. Borden, 4667 ; le ministre des Ch. de fer et Can., 4671 ; M. Tarte, 4680 ; M. Northrup, 4682 ; le min. de la Justice, 4691 ; sir Wilfrid Laurier, 4699 ; M. Davis, 4703 ; instructions au commissaire de l'or (int. Borden) 4752, 8321 ; commission (int. Borden) 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; taxes de représentation (int. Bell) 6193 ; (int. Borden) 6638, 6850 ; commission, nomination du juge en chef Killam (int. Borden) 6850 ; (rép. du ministre de l'Int. à int. Borden) 7015 ; commission, choix des commissaires (int. Borden) 7518 ; dépêche concernant enquête (int. Borden) 10080, 10244 ; commission d'enquête (observ. Monk) 11331 ; rapport (int. Borden) 13402, 13530.
Paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Concessions minières, baux (mot. Ross, Yukon, pour doc.) 1365.
Lignes télégraphiques (sub.) 3097, 6021 ; (observ. Morrison) 7218.
Juges, frais de voyage (sub.) 3532.
Cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, appointements, 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534, 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Douanes, dépenses (sub.) 4113.
Sténographes, M. J. A. Valiquette (int. Bennett) 4152.
Sentiers (trails) chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503.
Territoire, gouvernement (sub.) 7013 ; Conseil, remboursement de dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163, 7495.
Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Hôpital Sainte-Marie (sub.) 7511.
White-Horse, bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Administration, frais (sub.) 13643.
Terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076.
Télégraphe, réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Canadian Bank of Commerce, services (sub.) 14567.